



HAL
open science

Le rôle du fleuve dans le processus de l'urbanisation : étude des villes fluviales en Chine

Chuan Hua Lin

► **To cite this version:**

Chuan Hua Lin. Le rôle du fleuve dans le processus de l'urbanisation : étude des villes fluviales en Chine. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2011. Français. NNT : 2011PEST1145 . tel-00836501

HAL Id: tel-00836501

<https://theses.hal.science/tel-00836501>

Submitted on 21 Jun 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.

UNIVERSITE PARIS-EST

ECOLE DOCTORALE « *VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES* »

Thèse de doctorat en architecture de l'Université Paris-est

Présenté et soutenue publiquement par

LIN Chuan hua

Le rôle du fleuve dans le processus de l'urbanisation

□ Etude des villes fluviales en Chine

Thèse dirigée par Yannis TSIOMIS

Date de soutenance : le 5 mai 2011

Jury :

Françoise GED, Responsable de l'Observatoire de la Chine contemporaine, Cité de l'architecture et du patrimoine

Guillaume GIROIR, Professeur de géographie, Université d'Orléans

Christian PEDELAHORE, Professeur, Ecole d'architecture de Paris La Villette

Claude PRELORENZO, Professeur honoraire des Ecoles d'architecture, Maître de conférences à l'Ecole des Ponts

Yannis TSIOMIS, Professeur, Ecole d'architecture de Paris La Villette, directeur d'étude à l'EHESP

Résumé de la thèse

Les villes fluviales chinoises ont des particularités dans la trace de l'évolution par rapport à celle de l'Occident : il n'existait pas au début d'orientation vers le commerce à l'époque dite "du commerce", ni de révolution industrielle à l'époque de l'industrie ; il ne s'agit que d'un emprunt formel au modèle occidental de développement des fonctions tertiaires à l'époque dite "de la tertiarisation".

Notre recherche est élaborée autour de deux hypothèses principales : premièrement, le rapport ville/fleuve en Chine sont passés par les trois états qui caractérisent l'évolution historique des villes occidentales, mais la dynamique de leur urbanisation est née et s'est adaptée au cadre particulier chinois ; deuxièmement, avec l'introduction des modèles étrangers, les villes fluviales chinoises opèrent une interprétation originale pour l'adapter à leurs propres contextes économiques et sociaux. L'emprunt des méthodes externes est mis au service des logiques internes. Nous voulons analyser en plus les enjeux des acteurs. Il existe deux caractéristiques communes dites le pragmatisme et le dirigisme : d'une part la dictature du pragmatisme ; d'autre part l'effet déterminant des acteurs, dont les plus importants sont l'État et la direction des communes.

A la lumière de ces études, la diversité des enjeux liés à la thématique de l'usage du fleuve au cours de l'urbanisation est mise en évidence. La compréhension du mécanisme d'interaction entre les modèles étrangers et les logiques internes nous permettent d'établir une théorisation de la relation entre les grandes villes et leur fleuve, et plus particulièrement sur le rôle du fleuve dans le processus de l'urbanisation en Chine.

Mots clés : Rapport ville/fleuve, Urbanisation, Ville chinoise

Laboratoire : ACS (Architecture, Culture, Société XIXe-XXIe siècles)

Adresse : 14, rue Bonaparte, 75272 Paris Cedex 06

Thesis Abstract

The Chinese river cities have specificities in the trace of evolution compared to that of the West: there exist no trade orientation in the beginning of the time called "trade period", or the industrial revolution at the time of industry; it uses the Western model as major reference for development of service functions at the time called "the service sector".

Our research is built around two main hypotheses: first, the river city / river in China passed through the three states that characterize the historical development of western cities, but the dynamics of urbanization was born and has adapted to its specific context; secondly, with the introduction of foreign models, the Chinese river towns operate an original interpretation to suit their own economic and social contexts, the reference of external methods in the service of internal logic. In addition, we want to analyze the main issues and actors in these three stages in China. There are two common characteristics called pragmatism and dirigisme: first the dictatorship of pragmatism and secondly determining the effect of the actors. The most important are the state and direction of city.

In light of these studies, the diversity of issues related to the theme of the use of the river during urbanization is highlighted. Understanding the mechanism of interaction between foreign models and the internal logic allows us to establish a theoretical relationship between cities and their river, especially on the river's role in the process of urbanization in China .

Keywords: Relationship city / river, Urbanization, Chinese City

Remerciements

Au cours des années pendant lesquelles j'ai mené ce travail de thèse, de nombreuses personnes m'ont aidée et accompagnée de leur patience, de leur bienveillance et de leur amitié. Je remercie vivement tous ceux avec qui j'ai partagé, de loin ou de près, ce parcours difficile mais tellement enrichissant.

Cette thèse n'aurait pas vu le jour sans la confiance et le soutien de mon directeur d'étude, Monsieur **Claude PRÉLORENZO**, à qui je tiens à exprimer mes remerciements en tout premier lieu. Il m'a dirigée dans la continuité de mon DEA et m'a guidée avec ses précieux conseils tout au long du cheminement de mon travail. Au cours de ces dernières années, j'ai pu profiter de son enseignement et je suis profondément touchée par ses encouragements et son soutien constant dans les moments difficiles.

Mes plus sincères remerciements vont également à Monsieur **Yannis TSIOMIS**, qui a accepté de prendre la relève en raison du départ en retraite de Monsieur Prelorenzo et dont les conseils ont été plus qu'utiles dans la dernière phase de ma recherche.

Je tiens à remercier Madame **François GED**, pour le partage de sa compréhension sur les villes chinoises et ses conseils à ma soutenance. Mes remerciements s'adressent aussi aux autres membres de mon jury de thèse, **Guillaume GIROIR**, et **Christian PEDELAHORE**, pour accorder à ce mémoire le temps de le lire et de l'enrichir, pour me faire l'honneur d'assister à ma soutenance.

La réalisation de cette thèse de doctorat m'a accompagné durant une période de ma vie inoubliable que j'ai eu la chance de partager en France avec des amis. Je pense à **Stéphanie BOUFFLET**, **Clément-Noël DOUADY**, **HUANG Quanle**, **WU Juanyu**, **SHEN Qianqian**... J'aimerais exprimer mes plus sincères remerciements à tous ceux qui m'ont aidée et encouragée. Cette amitié m'est des plus précieuses et je n'oublierai jamais tout ce temps passé ensemble. Je tiens également à remercier **Bernard BOISGARD** pour son travail de correction du texte.

Je termine cette page en adressant mes remerciements de tout cœur à ma mère et mon mari, pour leur compréhension et leur soutien qui m'ont permis d'aller jusqu'au bout de ce travail. Un grand merci s'impose à mon père, qui m'a toujours encouragée à réaliser mes rêves, bien qu'il ne puisse plus voir mon travail.

Table des matières

Introduction	1
Champ général.....	1
Le Paradigme du rapport ville / fleuve.....	2
Contexte général de la Chine	7
Problématique.....	12
Définition des trois moments du rapport ville / fleuve chinois	13
L'« ouverture » et l'« occidentalisme »	14
Hypothèse.....	15
Méthodologie	16
Une analyse théorique et une comparaison territorialisée.....	16
Plan de thèse.....	18
Partie 1, Le fleuve de la ville ouverte (1840-1949).....	20
Chapitre I, Le fleuve et la concession	21
1.1 La logique de l'espace.....	21
1.1.1 La concession fait son apparition	21
1.1.2 Le choix du site	24
1.1.3 Nouvelle centralité au bord du fleuve	31
1.1.4 Extension vers l'intérieur	46
1.1.5 La rive, le quai.....	55
Chapitre II, Ville / port fluvial : nouvelle rationalité de la commerce	74
2.1 Le port : une force productive	74
2.1.1 La ville motivée par le port	74
2.1.2 Du dock au dock-entrepôt	86
2.1.3 Vieux port / nouveau port.....	93
Chapitre III, Le fleuve dans la phase préliminaire de l'industrialisation.....	120
3.1 L'industrie à la conquête du site fluvial	121
3.1.1 Les premières activités industrielles	121
3.1.2 Le mouvement d'auto-renforcement (Ziqiang) et les industries militaires... ..	126
3.1.3 Les industries légères suivent.....	129
3.2 Les logiques de localisation	131
3.2.1 Le fleuve ou le chemin de fer.....	131
3.2.2 L'extension de la bande industrielle et la dynamique d'urbanisation	139

Partie 2, Le fleuve dans un mouvement national : changer la ville consommatrice en ville productrice (1949-1978)	151
Chapitre IV, Le fleuve dans une époque spéciale	152
4.1 La double tendance industrialisation-urbanisation.....	153
4.1.1 Un mouvement national : changer la ville consommatrice en ville productrice	154
4.1.2 Grandes fluctuations de parcours de l'urbanisation	159
4.1.3 L'empreinte des conseillers soviétiques	168
4.2 Le fleuve industrialisé	176
4.2.1 L'état actuel des anciennes métropoles commerciales au bord du fleuve.....	176
4.2.2 De la zone industrielle indépendante à la cité satellite.....	182
Partie 3: le fleuve et les nouveaux modèles (de 1978 à aujourd'hui)	222
Chapitre V, Le fleuve : dynamique de la transformation, de l'extension et de la restructuration	225
5.1 Entre embellissement et utilitarisme : les projets urbains au bord de l'eau	227
5.1.1 Embellissement □régularité □utilité.....	227
5.2 Axe, limite ou liaison : le fleuve dans l'extension	282
5.2.1 Le modèle d'un grand succès : le nouveau quartier de Pudong à Shanghai .	282
5.2.2 L'exploitation de l'embouchure	317
Chapitre VI, Quelle logique pour ces productions	347
6.1 Référence à des projets étrangers	347
6.1.1 L'inspiration vient du cas étranger	350
6.2 Marketing urbain : les stratégies suivent le capital	375
6.2.1 Le marketing urbain dans les villes chinoises	375
6.2.2 L'influence du marketing urbain pour le fleuve et ses quartiers	394
Conclusion	410
Bibliographie	424
Index thématique	440

Table des figures

Figure 0-1, La composition de « Cheng » dans l'histoire chinoise.....	9
Figure 0-2, Site idéal de la ville selon du Fengshui	10
Figure 1-1, Les lieux d'ouverture de la Chine au XIX ^e siècle	23
Figure 1-2. Concession anglaise et concession française à Shanghai : choix du site	25
Figure 1-3, Les concessions à Tianjing, l'implantation et l'extension.....	27
Figure 1-4, Les concessions à Hankow et la cité chinoise.....	28
Figure 1-5, Plan de Canton en 1907.....	30
Figure 1-6, Transformation du Bund.....	34
Figure 1-7, La ville fortifiée et ses principaux édifices vers 1840.....	36
Figure 1-8, Plan de la concession anglaise à Shanghai en 1855	37
Figure 1-9, Transformation de la route fluviale et la route terrestre pour Hankow	43
Figure 1-10, Concession de Shamian à Canton.....	45
Figure 1-11, L'extension des concessions étrangères à Shanghai (1846-1914).....	46
Figure 1-12, Evaluation de la valeur des terrains à Shanghai en 1929	50
Figure 1-13, L'extension de la ville de Tianjin (1840-1945)	51
Figure 1-14, Le plan de Hankow en 1868.....	52
Figure 1-15, Le plan de Hankow en 1877.....	52
Figure 1-16, Extension de la concession à Hankow (1899-1931).....	53
Figure 1-17, Le Bund dans les années 1860, les premiers bâtiments sous le style « Compradoric ».....	59
Figure 1-18, Le Bund dans les années 1880.....	62
Figure 1-19, Le Bund en 1937	68
Figure 1-20. Le plan de la concession de Shamian	69
Figure 1-21, L'urbanisation du quartier chinois.....	70
Figure 1-22, Shanghai et le réseau fluvial.....	78
Figure 1-23, Plan du quai le long du fleuve Huangpu à Shanghai, en 1919	88
Figure 1-24, La distribution des principales constructions dans les concessions de Hankow .	90

Figure 1-25, Plan du quai le long de la rivière des Perles, à Canton, en 1934.....	92
Figure 1-26, Les travaux du fleuve Hai à Tianjin au début du XX ^e siècle : combler les tournants du tracé	99
Figure 1-27, Occupation du sol à Shanghai, en 1936.....	106
Figure 1-28, Plan du port ouvert volontairement de Wuchang, en 1929	107
Figure 1-29, Le projet des ports chinois de SUN Yat-Sen.	109
Figure 1-30, L'aménagement du port de Shanghai d'après SUN Yat-Sen.....	110
Figure 1-31, Réalisation du « plan de grand Shanghai » (Da Shanghai Ji Hua).....	112
Figure 1-32, L'aménagement du réseau fluvial de Canton d'après SUN Yat-Sen.....	114
Figure 1-33, Le port de Huangpu à Canton, en 1936.....	115
Figure 1-34, Planification de Wuhan et projet de Hankow	117
Figure 1-35, Etat existant de Tianjin en 1949	138
Figure 1-36, Le plan industriel et l'extension des concessions.....	140
Figure 1-37, L'urbanisation provoquée par l'industrialisation à Shanghai.....	145
Figure 1-38, Hanyang : avant et après le développement industriel	147
Figure 1-39, Les quartiers fluviaux de Wuchang : avant et après le développement industriel.	148
Figure 2-1, La distribution des 156 projets importants	157
Figure 2-2, Le rééquilibrage des villes industrielles	158
Figure 2-3, Les schémas directeurs de Canton dans les premiers deux plans quinquennaux: l'échelle, l'orientation, la direction d'extension sont variées.....	163
Figure 2-4, Les axes urbains à Wuhan	190
Figure 2-5, La comparaison entre les deux plans de schéma directeur de Tianjin. Le deuxième a montré l'axe urbain et la place centrale au tournant du fleuve.....	192
Figure 2-6, Le plan de distribution industriel de Canton au milieu du XX ^e siècle	195
Figure 2-7, La distribution des industries à Shanghai.....	197
Figure 2-8, Localisation des secteurs industries privilégiés en 1956-1957.....	199
Figure 2-9, La zone industrielle (dont les citées satellites) et les logements ouvriers à Shanghai.....	201
Figure 2-10, L'aménagement de la zone industrielle et la zone résidentielle pour les ouvriers, le cas de Hudong à Shanghai.....	204

Figure 2-11, L'évolution des limites de la municipalité depuis 1927 et les nouvelles banlieues de Shanghai.	211
Figure 2-12, Le schéma directeur de Canton en 1984.	219
Figure 2-13, Tianjin, Tang-gu et les cités satellites.	220
Figure 3-1, Les ponts piétonniers, lien matériel entre les deux berges dans les projets urbains	237
Figure 3-2, Le projet urbain des quartiers situés aux alentours de l'estuaire de Bai-er	240
Figure 3-3, La planification conceptuelle de Canton : la ville en intégrant le réseau fluvial	242
Figure 3-4, La comparaison entre les secteurs du fleuve de Hai de la planification actuelle et l'ancien découpage des concessions.	249
Figure 3-5, Les beaux skylines aux yeux des architectes chinois	256
Figure 3-6, Les deux propositions pour le repère du secteur Zhou-Tou-Zui dans le concours sur les quartiers entourant l'estuaire de Bai-er	257
Figure 3-7, La comparaison des skylines dans le projet et ceux de la réalité	258
Figure 3-8, Le prix du terrain de Pudong dans la première moitié du XX ^e siècle	284
Figure 3-9, Pudong avant la fondation de la République	285
Figure 3-10, Trois versions du schéma directeur de Shanghai en 1946	287
Figure 3-11, Le plan d'aménagement de Pudong (1950-1983)	289
Figure 3-12, Quatre plans d'extension	293
Figure 3-13, Le plan d'aménagement de Pudong de 1991	299
Figure 3-14, La réalisation du projet de Pudong	302
Figure 3-15, Hangzhou : l'état d'aujourd'hui et la planification	306
Figure 3-16, Nankin : l'histoire et la planification	309
Figure 3-17, Le centre urbain planifié de Nankin entre 1992 et 1997	309
Figure 3-18, Les secteurs implantés au bord de l'eau, le cas de Hangzhou et Nankin	313
Figure 3-19, Les nouveaux quartiers fluviaux dans la planification de Hangzhou et de Nankin	316
Figure 3-20, Les quartiers industriels de Canton	318
Figure 3-21, Les ceintures vertes pour séparer les trois zones urbaines de Canton : la planification et l'actualité	330
Figure 3-22, La nouvelle relation des villes deltaïques après l'exploitation de Nansha, selon la planification de Canton	332

Figure 3-23, L'idée de « l'extension en saut »	335
Figure 3-24, L'état actuel de Nansha.....	339
Figure 3-25, L'orientation des secteurs de Nansha	341
Figure 3-26, Le schéma directeur de Wuhan de 1988.....	343
Figure 3-27, La planification de la ville nouvelle de Yangluo	345
Figure 3-28, La perspective aérienne de Baltimore inner habor	355
Figure 3-29, Le plan de masse pour le Harbour front à Toronto.....	363
Figure 3-30, La photographie aérienne de l'Inner habor de Baltimore, comparaison de la situation en 1958 et celle en 1992	364

Table des tableaux

Tableau 1-1, Montant du commerce national et international des ports principaux de la Chine entre 1870 et 1920 (unité : un million taëls douanier)	79
Tableau 1-2, Proportion du commerce national et international des ports principaux de la Chine entre 1925 et 1935	79
Tableau 1-3, Augmentation du nombre de navires et de la jauge totale pour le port de Tianjin	84
Tableau 1-4, Répartition des navires fluviaux inscrits dans les ports chinois.....	86
Tableau 1-5, Croissance de revenu du commerce de Hankow.....	86
Tableau 1-6, Répartition des docks privés de la concession de Hankow.....	88
Tableau 1-7 : Elévation du niveau de la côte après les travaux.....	100
Tableau 1-8 : Les entreprises connues de la construction navale à Huangpu	123
Tableau 1-9 : Les arsenaux et les usines militaires gérés par l'Etat à Canton durant le mouvement d'auto-renforcement	127
Tableau 1-10 : Le pourcentage approximatif des marchandises exportées et déclarées dans le port de Shanghai pour chaque décennie (1850-1930).....	134
Tableau 1-11 : Le pourcentage approximatif des marchandises importées déclarées dans le port de Shanghai pour chaque décennie (1850-1930).....	134
Tableau 1-12 : Source des matières pour les industries de Shanghai.....	135
Tableau 1-13 : La construction des débarcadères et des voiries à Yang-pu	141
Tableau 2-1, Les villes avec projets importants (1952).....	158
Tableau 2-2, Les schémas directeurs de Canton depuis la fondation de la République.....	162
Tableau 2-3, Comparaison entre Shanghai et les villes soviétiques.....	178
Tableau 2-4, L'objectif de l'adaptation des fonctions de Shanghai en 1965, conseillé par les experts soviétiques	179
Tableau 2-5, Le changement de l'orientation de la ville de Canton.....	180
Tableau 2-6, Les cinq pôles industriels et le domaine portuaire de Huangpu dans la planification.....	216
Tableau 2-7, Les usines principales construites entre les années 1950 et 1970 à Huangpu...	216
Tableau 3-1: Destination des différentes parties de la rivière des Perles en 1993	246

Tableau 3-2 : Comparaison des quatre plans d'extension	292
Tableau 3-3 : La distribution future du PIB des villes du delta des Perles.....	323
Tableau 3-4: Le but du port de Shanghai et du port de Ningbo-Zhoushan	326
Tableau 3-5 : La capacité annuelle en conteneurs des ports mondiaux en 2006.....	328
Tableau 3-6 : La capacité annuelle en conteneurs des ports chinois et leur taux de croissance en 2006	328
Tableau 3-7 : Les références à des projets étrangers dans les trois documents (projet de recherche, livre et projet urbain)	348
Tableau 3-8 : Les projets de Lu-Jia-Zui et leurs architectes, à Shanghai.....	358
Tableau 3-9 : Les projets de la zone nouvelle de Zhujiang et leurs architectes, à Canton.....	358
Tableau 3-10 : Les trois phases des projets visant à l'exploitation du waterfront dans le monde	359
Tableau 3-11 : Le contenu de la réforme sur le régime de la gestion urbaine à Shanghai	379
Tableau 3-12 : La situation actuelle de chaque secteur fluvial du Huangpu à Shanghai	400
Tableau 3-13 : Matrices d'évaluation pour évaluer un projet urbain	406

Introduction

Champ général

Cette étude a pour objet une théorisation de la relation entre les grandes villes et leur fleuve, et plus particulièrement sur le rôle du fleuve dans le processus de l'urbanisation en Chine.

En général, l'eau se présente sous une forme ambivalente. Elle est d'une part une ressource, un élément fondamental du progrès économique et social. Mais d'autre part elle est, plus négativement, un facteur d'humidité, froid, brouillard, inondation, danger pour les enfants, rupture des continuités terrestres et même, dans certains cas, pollution ou charroi¹. Ainsi, pour la clarté de l'exposé nous envisagerons successivement deux types d'action, l'un contre ses dangers, l'autre pour ses bienfaits².

L'eau dans la ville, quelle que soit la forme qu'elle prenne qui l'accueillent - canal, fleuve, lac, mer - peut être gérée comme une fin, un bord, une limite et, éventuellement, une cassure, une interruption, un empêchement. Quant à la ville fluviale, elle se développe, au cours du temps tantôt en parallèle au fleuve, tantôt à partir du fleuve vers l'intérieur de la ville, voire même traverse le fleuve vers l'autre rive et pour insérer le cours d'eau dans son propre territoire. Dans ce dernier cas, ce que le fleuve apporte au territoire est encore plus complexe : d'une part, à l'échelle de la région, en profitant de la liaison créée et renforcée par le fleuve, la ville a été liée soit avec les autres villes, soit, est devenue une « articulation » entre la mer et son hinterland ; d'autre part, à l'échelle de la ville, le fleuve peut être « l'occasion de renforcer la relation, la complémentarité, valoriser les différences entre ses deux berges, entre deux mondes dont chacun est spectacle, scène ou miroir de l'autre³ ».

Personne ne doute du rôle important du fleuve pour sa ville. Il a toujours été décrit comme le berceau de la ville. Au-delà de cette fonction génétique, le fleuve, de nos jours, a une plus large signification. La Seine en est un des exemples types, considérée qu'elle est regardée comme une « majestueuse avenue métropolitaine de 100 à 200m de large, un axe monumental qui traverse un grand paysage urbain dans le cœur historique parisien comme sur les marges intra-muros, transformées par quelques opérations publiques majeures des années 1970 à aujourd'hui⁴ ».

Le terme urbanisation, selon le *Dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement*, a deux sens distincts. Parfois, mais c'est rare en français, mais plus fréquent en espagnol par exemple, il indique l'action d'urbaniser, de créer des villes ou d'étendre l'espace urbain. Plus fréquemment, il s'agit de la concentration croissante dans les villes (autrefois) et dans les

¹ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *La Ville au bord de l'eau : une lecture thématique d'Europas 2*, Parenthèse, Paris, 1993, p8

² Jean LABASSE, *L'Organisation de l'espace : éléments de géographie volontaire*, Hermann, Paris, 1971, p37

³ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Marseille, 1993, p85

⁴ Les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France, *Le fleuve, un système des territoires des acteurs*, Paris, n°141-2^e trim, 2004, p144

agglomérations (aujourd'hui)⁵. Yannis TSIOMIS a donné une autre explication au processus d'urbanisation pour la ville : d'où l'aporie sur le devenir du phénomène urbain qui provient surtout de la difficulté d'identifier les éléments qui structurent la « ville » en tant que produit et révélateur de civilisation dans leurs dimensions matérielle et immatérielle. Selon cet auteur il ne faut pas s'arrêter ici sur l'impropriété du terme « ville ». Indépendamment de l'échelle et de la forme, par « ville » il faut entendre la catégorie de la « polis » - établissement humain où le statut politique du citoyen, la citoyenneté, sont reconnus, comme J.-J. ROUSSEAU le faisait dans le *Contrat social*, par la distinction lumineuse entre la dimension physique, matérielle (la « ville ») et la dimension politique et immatérielle (la « cité »)⁶.

Fondamentalement ce qui m'intéresse est plus particulièrement le rôle du fleuve lors de l'extension des métropoles chinoises, que ce soit par un processus de croissance radioconcentrique, comme dans le cas de Shanghai, et ou d'une extension linéaire le long du fleuve, comme dans le cas de Canton. Dans le cadre où le fleuve est géré comme une interface entre divers usages - domestiques, économiques, urbanistiques, ludiques - les relations entre l'espace et les activités fluviales mettent en valeur le lien essentiel entre usages et forme urbaine. Le fleuve a été considéré comme le lieu qui a donné naissance et prospérité au commerce, également comme l'endroit privilégié pour l'installation des secteurs industriels et certains secteurs tertiaires.

Avant d'envisager de manière détaillée les cas chinois, nous proposerons un regard rapide sur l'histoire générale de ce couple - la ville et son fleuve - leur action et interaction, leur relation dialectique, en nous basant essentiellement sur les travaux des chercheurs occidentaux.

Le Paradigme du rapport ville / fleuve

D'après Jean LABASSE, la relation ville / fleuve forme une « triade dialectique⁷ » générée par trois stades distincts : l'adaptation de la cité à son site, le sacrifice du fleuve, sa réhabilitation. Ces trois stades ne sont pas nécessairement successifs, bien que ce soit généralement le cas.

L'adaptation est souvent concrétisée par la problématique de la coupure ou du lien que le fleuve représente. Le sacrifice du fleuve est, semble-t-il, un processus permanent dans la transformation de la relation ville / fleuve, quels que soient les divers usages de l'eau. En général, l'adaptation et le sacrifice du fleuve ont fait de la ville et de son fleuve une entité économique et spatiale.

Fleuve consacré

La ville a profité du fleuve dès sa naissance. Ce dernier est aux origines mêmes de la ville ne serait-ce qu'au regard des conditions techniques de l'économie urbaine (rejet des eaux usées). De nombreux hôpitaux édifiés en Europe avant ou pendant la période classique se sont établis au bord des fleuves pour y évacuer sans retenue leurs effluents. De leur côté, bouchers, teinturiers et autres artisans contribuaient à transformer en grands collecteurs les rivières

⁵ Pierre MERLIN, Françoise CHOAY, dir., *Dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement*, Presses universitaires de France, Paris, 2000, p852-853, sous le terme « urbanisation »

⁶ Yannis TSIOMIS, *Echelles et temporalités des projets urbains*, Ed. Jean Michel Place, Paris, 2007, p9

⁷ Jean LABASSE, *Sur la relation dialectique ville fleuve*, CREPIF, Paris, 1987, p304

familiales. Ainsi, Jean LABASSE constate que le fleuve est toujours « sacrifié » à travers l'histoire⁸. Dans son ouvrage, Isabelle BACKKOUICHE a décrit une histoire de la Seine entre 1750 et 1850, une époque où la Seine est un espace de travail et où les métiers qui y sont installés sont directement concernés par la moindre modification de la forme fluviale⁹.

Ensuite, avec le triomphe en Occident du mercantilisme, le transport par voie d'eau est devenu un moyen principal de transit, non seulement des marchandises mais aussi des passagers. L'expansion florissante du commerce aboutit à l'intensification du trafic sur les fleuves qui servent à relier des pôles commerciaux divers ou le port maritime et son hinterland. Si l'on reprend la Seine comme exemple type, on constate qu'elle est « un espace de consommation et les tensions sont nombreuses entre réglementation de l'économie portuaire et aspirations commerciales des marchands¹⁰ » au cours du XVIII^e siècle.

Avec la révolution industrielle du XIX^e siècle, le fleuve a été employé par la majorité des industries, soit pour le lavage, soit comme matière de base entrant dans la composition du produit fini. Pour ces industries de l'eau « de première génération », G.F.WHITE distingue quatre groupes d'activités: pétrole et charbon, première transformation des métaux, produits chimiques, papier — nous préférons dire : industries dérivées de la cellulose¹¹.

Pendant ces périodes du commerce et de l'industrie, le port fluvial est l'appareil principal de l'économie, car dans les deux cas on aura développé la fonction de transport du fleuve, soit pour le matériel, soit pour les produits finis. Dans ce sens-là, nous adhérons la démonstration de René BORRUEY prouvant que le port est « en avance d'une échelle¹² » dans l'évolution de la ville, même s'il prend la définition du port dans un sens plus large (port maritime, port fluvial, etc.). Dans une certaine mesure, le fleuve et son port auraient fourni le modèle et l'impulsion des mutations dimensionnelles propres à chacune des grandes étapes de l'évolution urbaine de la cité médiévale dans ses remparts, à la conurbation urbaine innervée par les grandes infrastructures de transport. Pour une synthèse de la fonction du pionnier du port dans la croissance urbaine, voici la conclusion de Jean-Lucien BONILLO :

« Il existe peu de cas où une seule activité, parmi toutes les autres qu'une ville peut accueillir, puisse, avec autant de force et de longévité, faire naître une grande agglomération, imposer sa logique sur l'espace, organiser un territoire en se faisant système dans les fonctions urbaines et imprimer pour longtemps sa marque sur la société locale. Rares également ont été les facteurs de localisation et de concentration spatiale d'activité qui ont pu, mieux que la valorisation de la rupture de charge portuaire et la fixation en un seul espace d'une circulation intense de marchandises, opérer comme pôle de croissance multisectoriel¹³ »

⁸ Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1987, p305

⁹ Isabelle BACKKOUICHE, *La Trace du fleuve : La Seine et Paris (1750-1850)*, EHESS, Paris, 2000, p12

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ G.F.WHITE, *Industrial water use*, dans *Geographical Review*, juillet 1960, p412-420, cité par Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1971, p58

¹² René BORRUEY, *Echelles territoriales et morphologie de la ville portuaire : trois portraits de Marseille-fos*, in Réseau sur la ville portuaire, ed., *Les territoires de la ville portuaire*, diffusion AIVP, 2001, p59

¹³ Jean-Lucien BONILLO, André DONZEL, Mario FABRE, *Métropoles portuaires : Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam*, Parenthèses, Marseille, 1992, p179

Réhabilitation et projet « postmoderne »

La réhabilitation, ou la rénovation, comme le montre Claude CHALINE, pour les cas des centres de villes fluviales, est intéressante à considérer dans l'inventaire des nouvelles frontières de la ville vers l'eau, pour « distinguer ce qui relève du décor, du placage et de la mise en scène, de ce qui, de par ses qualités fonctionnelles ou esthétiques, sert non seulement l'objectif initial de sa réalisation, mais se révèle aussi porteur d'autres potentialités comme il en a souvent été de la dialectique du bâti et des usages¹⁴ ».

La réhabilitation du bord de l'eau a pris son essor récemment. Objectivement, c'est une perturbation du fleuve dans sa double fonction, de longue date inhérente à la navigation et industrielle depuis le XIX^e siècle. Le fleuve, alors, a dû faire face à une désindustrialisation massive et à la domination du transport par route. De plus, comme Jean LABASSE l'a montré, les préoccupations écologiques, la politique de l'environnement et le souci de la qualité de la vie justifient apparemment cette mutation¹⁵.

Cette réhabilitation a une relation étroite avec la « désindustrialisation », les « friches urbaines » et les projets « postmodernes ». Pour les deux premiers termes, dans la deuxième moitié du XX^e siècle, les acteurs principaux, y compris le gouvernement local, certains architectes urbanistes et chercheurs concernés, pensent que la désindustrialisation □ dans le domaine des industries lourdes □ a libéré de nombreux sites fluviaux et ouvert la voie à une nouvelle problématique. C'est un phénomène objectif mais aussi une opportunité, à leurs yeux, pour reconstruire une image urbaine plus attractive. Des stratégies d'équipement inédites prennent corps en vue de prévenir l'apparition de véritables « friches fluviales » et de « prolonger les images collectives forgées au cours du temps¹⁶ ». Ce type de pensées et de politique a donné naissance à de nombreux projets, dont le redéveloppement de l'Inner Harbor à Baltimore et le Darling Harbour à Sydney sont deux des plus fameux. Il est vrai que la disponibilité foncière sur les rives, généralement à l'origine de l'industrie et du transport, est le « premier moteur de la mutation¹⁷ ».

Cette vague de réhabilitation, dont le principal but vise à assigner et renforcer ces nouvelles fonctions de l'eau - le loisir, le service, en général la tertiarisation □ est considérée par Laurence COTTET-DUMOULIN comme un ensemble de projets « postmodernes » car ils sont en rupture avec les critères et les valeurs issus du modernisme¹⁸. Le terme de « postmoderne » est utilisé aux Etats-Unis par des sociologues dans le cadre de réflexions sur les sociétés industrielles avancées à l'âge de l'électronique. Charles JENCKS l'a qualifié globalement des réactions idéologiques contre le mouvement moderne sous des chefs d'accusation multiples. Ici, il a utilisé ce terme dans le domaine de l'urbanisme. D'après lui, à la base de la définition théorique du « postmoderne », le projet urbanistique postmoderne

¹⁴ Claude CHALINE, dir., *Ces ports qui créent des villes*, Ed. l'Harmattan, Paris, 1994, p19

¹⁵ Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1987, p306

¹⁶ Jean-Marie ALLAIN, *Une vallée urbaine, la Sambre*, in *Les Annales de la recherche urbaine*, PUCA, La défense, n°30 (L'eau dans la ville), 1986, p90

¹⁷ Elisabeth BORDES-PAGÈS, François DUGÉNY, *Le fleuve, un système, des territoires, des acteurs*, dans les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'île-de-france, *op.cit.*, Paris, 2004, p7

¹⁸ Laurence COTTET-DUMOULIN, *Le renouveau des rapports ville fleuve : Projet postmoderne ou nouveau fonctionnalisme ?* Thèse de Université Jean Monnet, Saint-Étienne, 2004, p11

renouvellerait ses modèles techniques, ses modèles urbanistes, ses modes de décision, pour une société plus unitaire et intégrée.

Pour enrichir et approfondir ce concept, nous pouvons reprendre ce que les autres acteurs ont cité, concernant ce phénomène. Claude CHALINE a montré que la revitalisation des « water-fronts » dans de nombreuses municipalités européennes, après les Etats-Unis, où les opérations de reconversion de ces territoires ont démarré dès les années cinquante, entre dans un cadre de stratégies plus ou moins explicites destinées à élargir la base économique de l'agglomération. Autrement dit, les nouvelles interfaces qui s'élaborent entre la ville d'une part, l'eau et les berges d'autre part, devraient permettre, à terme, de constituer un système socio-économique identifiable, cohérent et relativement stable, prenant la place du système urbano-portuaire disparu¹⁹. Résumée par l'expression américaine de « urban growth machine », cette orientation vise à susciter un retour de la population résidente vers la ville-centre et à intensifier les flux de visiteurs et de touristes. Ainsi, son objectif plus abstrait, (comme la répartition de la population urbaine, le renforcement de la compétence et de la concurrence nationale ou internationale, etc.), concentré notamment sous un angle « plus sociologique », est tout à fait différent de celui de la ville du mouvement moderne. Ce dernier, dans un contexte d'industrialisation, est caractérisé par l'avènement du rationalisme, du triomphe de la technique et de la croyance dans le progrès. Il a essentiellement pour but la croissance physique ou, plus généralement, le développement de l'économie. De plus, le trépied de cette nouvelle vague de la réhabilitation, l'art, la culture et les loisirs, peut aussi très bien se distinguer de celui de la ville moderne, basé plutôt sur une qualité fonctionnelle ou esthétique.

Trois moments des fonctions fluviales

Comme nous avons essayé de le montrer dans la partie ci-dessus, les chercheurs français ont discuté de la fonction du fleuve par rapport à sa ville, son usage dans divers contextes, son processus de transformation et ce en quoi il a abouti à l'espace urbain. Autrement dit, ils ont mis l'accent sur le couple fonction / morphologie dans lequel le fleuve a joué tel ou tel rôle dans la ville.

Sur ce point, la thèse de Laurence COTTET-DUMOULIN, sur le rapport ville / fleuve depuis les années 1970 en prenant le cas du Rhône et de la Saône dans l'agglomération lyonnaise, nous donne des pistes de travail. Elle a utilisé le terme « fonctionnalisme » pour décrire le rapport ville / fleuve de l'époque classique aux années 1960. Elle a montré en plus que le nouveau modèle d'aménagement fluvial, qui se traduit, soit par un projet patrimonial fluvial qui relève avant tout d'un projet politique plus que d'une demande sociale, soit par un projet écologique pour lequel une légitimité nouvelle de l'écologie a été donnée aux acteurs économiques, est un nouvel avatar du fonctionnalisme²⁰.

Le terme fonctionnalisme, d'après le dictionnaire Larousse, peut se définir comme « la tendance à soumettre les formes d'un objet ou d'un bâtiment à la fonction qu'il doit remplir, abstraction faite de toute autre préoccupation ». Si l'on a repris le fonctionnalisme en architecture, qui est un principe architectural selon lequel la forme des bâtiments doit être

¹⁹ Claude CHALINE, dir., *op.cit.*, Paris, 1994, p17

²⁰ Laurence COTTET-DUMOULIN, *op.cit.*, Saint-Étienne, 2004, p404-406

l'expression de leur usage, la transformation morphologique du fleuve et de son espace fluvial devrait généralement correspondre à la mutation de son usage ou, dans un sens plus large, aux besoins divers de la ville. Ce qui nous intéresse, c'est le processus de transformation conjoint du fleuve et de la ville, plus concrètement, l'évolution de la fonction et de la morphologie urbaine dans le cadre où le rapport ville / fleuve s'est transformé. Le fleuve est analysé ici comme une force productive par rapport à cette mutation urbaine mais, en même temps, il est aussi considéré comme un produit, un appareil (notamment pour le port), une production technique et sociale. L'espace urbain est envisagé comme architecture, comme morphologie, lieu par excellence de la sédimentation et du projet. Comme l'estime Jean-Lucien BONILLO dans son ouvrage «Marseille, ville et port» il est une nécessité, dès lors, que l'on refuse de considérer l'espace comme un simple produit, le reflet transparent des rapports sociaux : « Si l'espace est jusqu'à un certain point le produit des rapports sociaux, il a, par rapport à eux, une existence spécifique car il est en même temps le lieu préexistant dans lequel ils s'effectuent et l'un de leurs enjeux les plus importants. Il convient dès lors d'adopter une double démarche : celle qui va chercher dans l'histoire des rapports sociaux les informations nécessaires à la compréhension de la formation des espaces, et celle qui informe la connaissance que nous pouvons avoir des rapports sociaux par l'analyse de leurs configurations spatiales²¹. »

Claude CHALINE a généralisé les relations successives entre la ville et son fleuve à quatre époques : Moyen-âge, l'époque préindustrielle, l'époque industrielle du XIX^e siècle et enfin le XX^e siècle²². Laurence COTTET-DUMOULIN a défini dans sa thèse trois « variantes » de fonctionnalisme : celle de la ville commerciale, celle de la ville industrielle et celle de la ville en mutation vers le postindustriel²³. Si l'on adopte un point de vue centré sur la fonction du fleuve à l'égard de la ville, les trois dernières époques que Claude CHALINE a décrites, conviennent aussi à ces critères de découpage.

Ce découpage correspond à ce que la majorité des villes fluviales dans l'univers occidental ont rencontré à travers l'histoire. Dans ce processus, les relations entre l'espace et les activités fluviales mettent en valeur le lien essentiel entre usages et forme urbaine. Elles rendent compte de la croissance de la ville qui ne se résume pas à la délimitation de périmètres successifs matérialisés par un rempart ou une enceinte. Elles donnent naissance à l'entité industrial-portuaire et, plus tard, à un éloignement, ou un processus de décrochage, à la fois spatial et social entre les nouvelles installations portuaires et la ville, et aboutissent, depuis les dernières décennies, à des espaces fluviaux complètement désindustrialisés et tertiarisés. Les nouvelles centralités sont créées à la suite du renouvellement du bord du fleuve au centre ville. Cependant, selon Isabelle BACKKOUICHE, cette fois-ci le fleuve a perdu sa dominance ou, plus gravement, a disparu de la vie urbaine²⁴. Le premier cas, qui semble incontournable, peut être considéré comme un processus de rationalisation, et le dernier, comme le résultat d'un « isolement topographique qui va de paire avec une « muséification » du fleuve et de ses

²¹ C. DEVILLERS et B. HUET, *Le Cereusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914*, Seyssel, Champ Vallon, 1981, p9, cité par Jean-lucien BONILLO, René BORRUEY, Jean-Denis ESPINAS, Antoine PICON, *Marseille, ville et port*, Parenthèse, Marseille, 1991, p12

²² Claude CHALINE, dir., *op.cit.*, Paris, 1994, p35

²³ Voir Laurence COTTET-DUMOULIN, *op.cit.* Saint-Étienne, 2004, p404

²⁴ Isabelle BACKKOUICHE, *op.cit.*, Paris, 2000, p9

abords dont le signe le plus éclatant est le classement²⁵ au titre des monuments historiques.

Contexte général de la Chine

Après ce rapide parcours dans les théories occidentales, un retour au contexte général de la Chine semble nécessaire. Comme Ray HUANG l'a montré, l'organisation de la société chinoise a sa spécificité. Elle ne peut pas imiter la manière de se développer de l'Europe de l'Ouest. L'Europe de l'Ouest et le Japon ont lancé une révolution, par les classes moyennes, pour construire une société basée sur les principes commerciaux. Autrement dit, les commerçants ont contribué à la révolution sociale. La Chine, où il n'y a guère eu de commerce international avant le XIX^e siècle, est dominée totalement par la puissance conservatrice. Elle ressemble à un « gros sandwich », avec le pain au-dessus, les bureaucraties, et le pain au-dessous, les paysans. Au milieu des deux, aussi bien les éléments essentiels de la culture, les mesures politiques, ou encore le mandarinat, correspondent à un critère moral, pour bâtir la cohérence entre des dizaines de millions de paysans propriétaires. Pour appliquer ces principes à mille démocraties ou même à ses dizaines millions de paysans, il lui faut démolir en totalité le système vieux de plus de mille années²⁶.

Ville traditionnelle : gardée la distance à l'eau

Le choix du site de la ville chinoise a suivi ces deux principes : l'un construit la ville en vue de se défendre, l'autre choisit le site contre la montagne et face à l'eau. De plus, il tient compte de la sécurité de la ville contre les agressions et les inondations, donc il a toujours gardé des distances par rapport à l'eau.

Adam SMITH a défini deux systèmes d'économie politique : l'un est fondé sur « le système de l'agriculture », l'autre sur « le système du commerce »²⁷. Selon cette division, la Chine a fait partie du système de l'agriculture²⁸. La société traditionnelle est basée sur une économie autarcique. L'agriculture, le secteur le plus important à l'époque classique, a une relation étroite avec le destin du pays et la vie de la population. C'est donc naturellement que la pensée mettant l'accent sur l'agriculture est devenue le principe le plus important pour les rois chinois jusqu'au XIX^e siècle²⁹.

Cette pensée a une influence considérable sur la morphologie de la ville traditionnelle. En chinois, on appelle la ville, depuis toujours, « Cheng-Shi », qui s'écrit en chinois « 城市 ». En fait, ce sont deux mots indépendants, dont chacun signifie une fonction principale de la ville. Le terme « Cheng », à son origine, signifie un ensemble de fortifications autour de la cité. Le mot « Shi » qualifie l'endroit qui accueille les activités d'échanges commerciaux. *Kao Gong*

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Voir, Ray HUANG, *China: A Macro History*, M.E. Sharpe Inc, New York, 1997, p231, p232, p235

²⁷ Adam SMITH, *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*, Clarendon press, Oxford, 1979, vol 1, p428

²⁸ Adam SMITH, *op.cit.*, 1979, vol 2, p679-681

²⁹ Se fondant sur ce principe, les gouverneurs ont toujours désigné l'agriculture comme le premier secteur, alors que le commerce arrivait au dernier rang. Il a pris une série de mesures contre le développement du commerce : restreindre les déplacements de la population en renforçant l'enregistrement à l'état civil, interdire la participation de fonds privés dans le commerce de certains produits importants (comme le sel et le fer), augmenter les taxes sur le commerce et traiter les commerçants de façon discriminatoire dans la vie quotidienne (comme certaines règles concernant leurs vêtements, leur logement, leur véhicule, etc.).

Ji, l'ouvrage du IV^e siècle av. J.-C. a généralisé pour la première fois un modèle de ville chinoise. Ce modèle nous montre que la ville chinoise, dans son sens original, est définie par ses deux fonctions : d'une part se défendre et se protéger, d'autre part commercer et échanger. La première fonction, la protection, est toujours l'objectif principal de la ville à travers son histoire. Autrement dit, le marché, les échanges, le commerce sont un point faible dans la majorité des villes chinoises³⁰.

Il a négligé le commerce depuis longtemps, donc le fleuve, qui était la principale route pour le transit à l'époque préindustrielle, comme le montre Claude CHALINE, a joué un rôle relativement moins important en Chine. Depuis le X^e siècle, la prospérité du commerce a favorisé le développement du système de l'eau. Par conséquent, les villes de cette époque ont élaboré un nouveau centre sur le front de l'eau (fleuve ou canal). Possédant des tissus irréguliers, elle a des ports et des rues commerciales parallèles au fleuve. Ce nouveau centre, situé en dehors de l'enceinte, contraste avec le vieux centre construit sur le modèle que nous avons mentionné ci-dessus. Or, ce développement du commerce reste une histoire mineure, même pour les villes fluviales. Comme l'a montré G. William SKINNER, la Chine est divisée en neuf systèmes régionaux, ou plutôt neuf unités physiographiques. Chaque région a pris les fleuves comme grand axe de circulation (sauf la région de Yunnan-Guizhou et la région du nord-ouest), parce que le transport sur l'eau est moins cher que le transport terrestre, alors que les villes centrales de régions différentes n'ont pas une communication fréquente, à cause d'une grande distance entre elles et un coût élevé du transport non mécanisé³¹. Ce type de commerce, essentiellement un échange de produits agricoles est limité à une région, c'est-à-dire par un système commercial constitué par les villes et les bourgs des alentours. Les échanges interrégionaux étaient très peu nombreux, le commerce international pratiquement inexistant. En général, le commerce avec l'étranger est strictement limité dans ce pays³².

Même à la fin de l'époque impériale, le développement des villes chinoises reste attaché à la croissance démographique, au processus de la commercialisation des villages, au commerce interrégional, mais pas au commerce international. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les plus grandes villes, comme Pékin, Suzhou, Canton, Wuhan, ont joué à leur manière un rôle important et extrarégional. Cependant, aucune ne pouvait jouer un rôle de centre dans une armature de villes chinoises. En effet, il était impossible que se constitue un tel système intégré dans une société où le niveau de développement du transport mécanisé est insuffisant³³.

Comme l'a montré ZHOU Xia, le tracé de la ville chinoise a survécu à la tradition bien

³⁰ Les commerçants sont soumis à des règles très strictes : le marché est séparé des quartiers résidentiels, chacun entouré d'un grand mur, ouvert dans la journée mais fermé la nuit, contrôlé par les soldats. Cette situation n'a pas changé jusqu'au X^e siècle, quand apparaît une dynastie plus ouverte et les premiers embryons de l'industrie. A partir de ce moment-là, les échanges de marchandises se font dans la rue, plus ouvertement et plus librement, moins limités dans l'espace et le temps. Cependant, les deux dynasties suivantes (entre le XIII^e et le XIX^e siècle) mettront l'accent sur un retour vers le système traditionnel.

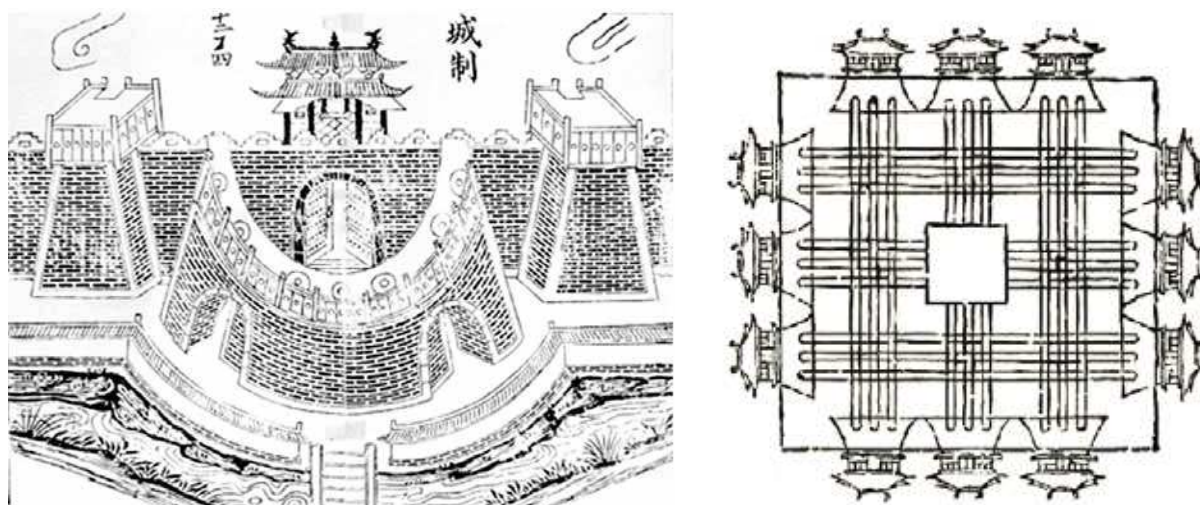
³¹ G. William SKINNER, *Regional Urbanization in Nineteenth-Century China*, in G. William SKINNER dir., *The city in late imperial China*, Stanford University Press, Chicago, 1977, p211-249

³² Cette situation a été décrite par Smith ADAM : les Chinois utilisent peu le bateau pour le commerce international avec le Japon. Pour les bateaux étrangers, seulement un ou deux ports permettent leur entrée. Voir, Smith ADAM, *op.cit.*, Oxford, 1979, vol 2, p679-681

³³ G. William SKINNER, *op.cit.*, Chicago, 1977, p249

qu'elle ait présenté une expansion du commerce. Une nouvelle époque n'arrive jamais, dans ce pays, sans l'évolution concomitante de la société et de la technique³⁴.

Figure 0-1, La composition de « Cheng » dans l'histoire chinoise



A gauche: l'unité ;

A droite : l'ensemble.

La ville est un carré. Chaque côté mesurait 4,5 kilomètres, possédait trois portes. Il y a neuf voies verticales et encore neuf horizontales. Leur largeur est d'environ 2,67 mètres. Le palais du roi est situé au centre, à gauche le temple des ancêtres, à droite le temple pour la cérémonie du sacrifice, devant la place pour la conférence, derrière le marché³⁵.

De surcroît le Fengshui³⁶ a eu en plus une influence considérable sur le choix du site et la disposition de la ville chinoise. Un lieu idéal est composé de montagnes et d'eau³⁷. GUAN Zi a comparé l'eau au vaisseau sanguin qui apporterait la fortune. Selon WANG Qi Heng, cette idée est née dans un cadre où l'agriculture est le premier secteur, pour lequel l'eau est

³⁴ ZHOU Xia, *Guang Zhou Cheng Shi Xing Tai Yan Jin (L'évolution historique de la formation urbaine de Canton)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2005, p45

³⁵ Voir *Kao Gong Ji*, partie « Jiang ren » (匠人营国, 方九里, 旁三门。国中九经九纬, 经涂九轨。左祖右社, 面朝后市), cité par DAI Wu San, *Kao Gong Ji TU Shuo (Analyse du livre « Kao Gong Ji » par les figures)*, Shandong Hua Bao Chu Ban She, Jinan, 2003

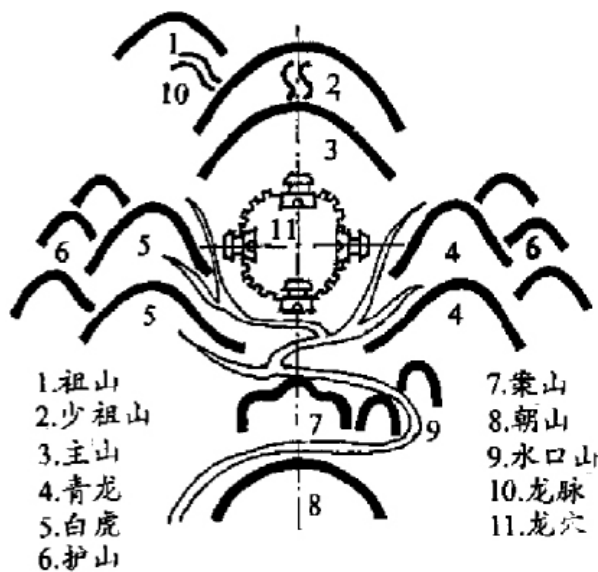
³⁶ La théorie du Fengshui est « l'art d'adapter les habitations des vivants et des morts pour qu'elles coopèrent et s'harmonisent avec les courants locaux du souffle cosmique » (voir la définition proposée par l'encyclopedia Sinica, cité par Sophie Clément, Pierre Clément et Shin Yong Hak, *L'architecture du paysage en Extrême-Orient*, École nationale supérieure des Beaux-Arts, Paris, 1987, p19). On pense que le bon choix du site d'une maison permet aux habitants d'avoir un bon avenir ; de la même façon, le bon choix du site d'une ville influence son futur, sa prospérité et sa durée.

³⁷ « L'eau coule le long de la montagne, la montagne s'arrête à l'eau. ... le souffle se disperse avec l'eau sans montagne à côté ; le souffle devient sec, froid et désordonné avec la montagne sans l'eau.... la montagne est le souffle du Yang, l'eau est le souffle du Yin, plus la montagne est haute, plus elle a le souffle puissant ; plus l'eau est profonde, plus elle a le souffle gros », voir GUAN zi, *Guang Shi Di Li Zhi Meng (L'initiation de la géographie de Guan zi)*, environ VII^e siècle avant J.C. Les phases originaux : 水虽山而行, 山届水而止。...水无山则气散而不附, 山无水则气寒而不理。...山为实气, 水为虚气。土愈高, 其气愈厚, 水愈深, 其气愈大。

l'élément clé. La facilité du transport sur l'eau et sa fonction comme obstacle ont aussi été mis en avant. « Il existe beaucoup de sites au bord de la montagne. Cependant, ce ne sont que des sites fermés et bouchés sans l'eau », a constaté *Ping Yang Quan Shu*³⁸.

En suivant ces principes, un site classique est composé par des chaînes continues de montagnes en ceinture et un étang en forme de lune pour les maisons et les villages, ou un cours d'eau sinueux pour les bourgs et les villes. Au nord est située la chaîne du Zhushan, formant une protection principale à l'arrière du site. A l'est et à l'ouest, les collines en forme de ceinture forment les protections latérales. L'axe du site est aussi important ; normalement celui du nord au sud est la meilleure direction. En un mot, le site est un territoire plat, entouré par des montagnes et de l'eau, avec une pente vers l'eau.

Figure 0-2, Site idéal de la ville selon du Fengshui



1-10, les chaînes de montagne ; 11. Site (Xue)

Source : WANG Qi Heng, *Fengshui Li Lun Yan Jiu (L'étude de la théorie de Fengshui)*, Edition de l'université de Tianjin, Tianjin, 1992, p27

Traces de l'industrialisation

Comme le montre Mark ELVIN, bien que l'économie de la Chine possédât les facteurs-clés caractéristiques de la révolution industrielle à la fin du XI^e siècle : avoir une production de grande envergure et réaliser la mécanisation, elle ne peut pas aller plus loin dans cette voie de l'industrialisation³⁹. En fait, pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'industrialisation en Chine était à l'état d'embryon et cet embryon a abouti, selon WU Cheng Ming, à la révolution de 1911 qui a mis fin à la féodalité⁴⁰, mais pas de révolution industrielle, comme cela s'est passé au XVIII^e siècle en Angleterre et plus tard en Europe, en Amérique du nord et dans certains pays asiatiques. Mark ELVIN a attribué ce phénomène d'abord à la destruction de l'économie causée par l'occupation de tout le pays par les minorités. Même si la prospérité a

³⁸ Voir, WANG Qi Heng, *Fengshui Li Lun Yan Jiu (L'étude de la théorie de Fengshui)*, Edition de l'université de Tianjin, Tianjin, 1992

³⁹ Voir, Mark ELVIN, *The Pattern of the Chinese Past*, Stanford University Press, California, 1973, p179-202, «The revolution in science and technology» et p268-284, «Rural markets and rural industries»

⁴⁰ WU Cheng Ming, *Jin Dai Zhong Guo Gong Ye Hua De Dao Lu (La trace de l'industrialisation en Chine à l'époque contemporaine)*, in *Wen Shi Zhe (Littérature, Histoire et Philosophie)*, Shandong Da Xue Chu Ban She, Jinan, n°6, 1991, (sans marquer le numéro de page)

repris au XVIII^e siècle, ce redéveloppement reste plutôt quantitatif mais pas qualitatif (par exemple, certaines techniques ont été perdues pour la postérité, comme la machine à filer le soie mue par un moulin qui a été mise en œuvre dans le nord de la Chine depuis le XIII^e siècle, mais disparu dans les années suivantes). La détérioration de l'environnement vient de la poursuite du développement économique et de la forte pression démographique. De plus, la séparation de chaque étape de la fabrication a provoqué le manque de dynamisme pour faire évoluer la technique, seuls certains secteurs qui ont bénéficié de l'appui du pouvoir central ont connu des innovations techniques.

Dans les années 1860 et 1870, qui marquent l'arrivée des gros porteurs et de l'industrie occidentale, le gouvernement a reconnu l'importance du développement des technologies. Il a lancé une réforme ayant pour objet de transformer la Chine en un pays puissant, notamment dans son aspect militaire (L'Autorenforcement / Self-Strengthening Movement). Ils ont donc construit en premier des bassins et des arsenaux, mais leur rêves se sont effondrés peu de temps après, pendant la guerre sino-japonaise de 1894/1895.

Ce n'est pas une vraie industrialisation, mais plutôt un mouvement dirigé par les réformistes. Il peut être considéré à peine comme un passage d'une société à dominance agraire à une société industrielle, même si on a pu dire que ce pays est entré dans l'ère industrielle après la fondation de la république. En effet ce passage n'a pas apporté de transformation économique radicale, ni politique, ni sociale. En fait, comme le montre HUANG Ray, dans un contexte si difficile où l'industrialisation aurait dû commencer par la qualification des personnes, rédiger des livres de mathématiques fondamentaux, et former les élèves en langues étrangères dans leur jeune âge⁴¹ il était utopique de penser réaliser une industrialisation profonde en une moitié de siècle.

Peut-être pouvons-nous considérer les trente ans de reconstruction après 1949 comme un processus d'industrialisation. Il est vrai que cette période correspond à la définition de l'industrialisation dans le petit Robert "action d'équiper en industries", mais, comme l'estime Léon HOA, « les efforts d'équipement et d'industrialisation ont été menés de front avec les tâches de première urgence : nourrir, vêtir, veiller à l'éducation et à la santé ne serait-ce encore que sommairement de la population de cet immense pays⁴² ». Au fond, l'objectif du nouveau gouvernement - satisfaire les demandes fondamentales de la vie quotidienne est différent de celui de la définition traditionnelle de l'industrialisation.

En général, la Chine n'a pas eu de révolution industrielle au sens de l'Occident, à cause de la faiblesse de la puissance mobilisatrice. Au XX^e siècle, elle a pris le chemin de l'industrialisation en suivant le modèle des technologies étrangères au développement indépendant, mais elle est entrée dans un état frénétique après la phase de lancement du fait de l'application d'une logique rationaliste trop rigide. Par conséquent, la voie du fleuve n'est pas aussi simple que celle du fleuve industriel. Le fleuve représenterait une mixité de fonctions diverses, car les différents stades se recouvrent partiellement, leur achèvement n'étant jamais définitif.

⁴¹ HUANG Ray, *op.cit.*, New York, 1997, p255

⁴² Léon HOA, *Reconstruire la Chine : trente ans d'urbanisme, 1949-1979*, Éditions du "Moniteur", Paris, 1981, p12

Mutation de l'époque moderne

Le pays a rencontré une nouvelle époque, après la « réforme économique », en 1978. Les villes chinoises, notamment celles de la côte maritime du sud-est, ont eu un grand développement économique, en même temps qu'une croissance très rapide de l'espace urbain. Il apparaît, dans cette grande vague de développement, un grand nombre de problèmes en matière d'extension, de rénovation, de tertiarisation et aussi d'industrialisation. David MANGIN constate quatre raisons principales: le manque de commandes et de projets, les problèmes de sources (notamment l'enseignement et la pratique du projet urbain sous influences anglo-saxonne), l'analyse urbaine qui a mauvaise presse et l'effet de choc de la vitesse⁴³. Mais, comme l'a montré SUN Shi Wen, au fond, Le pays a connu la mutation économique, mais qu'il n'y a pas eu de changement sociologique correspondant. La théorie de l'urbanisme s'est développée à l'aide des acquis occidentaux, mais elle est surtout faite d'une copie directe des conclusions, en sautant l'analyse des origines et le processus d'élaboration⁴⁴. Par conséquent, les villes chinoises sont véritablement sous l'influence de la théorie à la mode, de la cité-jardin et de la ville nouvelle au milieu du XX^e siècle, au marketing urbain et au métropolitain après les années 1990. Mais nous trouvons que des résultats intéressants ont été obtenus par une combinaison des théories occidentales et du contexte de la Chine elle-même.

Ainsi apparaissent les villes fluviales. Emporté par la vague de tertiarisation, le fleuve est considéré comme l'axe du paysage, des loisirs ou de la réhabilitation. La majorité de ces projets ont pris modèle sur l'Amérique du nord, sauf que le fleuve en Chine ne rencontre pas le même déclin du centre ville et qu'il côtoie peu de « friches industrielles », bien qu'il ait perdu dans une grande mesure sa fonction pratique antérieure. Il semble que ce soit le plus grand intérêt accordé au foncier de bord de l'eau qui soit le moteur principal. Le fleuve assigné à telle ou telle signification ici, porte-il vraiment une grande mixité de nouvelles fonctions, comme ce qui se montre dans la plupart des présentations de projets, ou est-il plutôt devenu un « symbole » abstrait après avoir perdu ses fonctions pratiques ?

Problématique

Après les retours sur le passé, de l'occident d'une part et de la Chine d'autre part, il est possible d'introduire des questionnements plus théoriques qui intéressent tout autant l'espace fluvial que l'évolution de l'espace urbain en général.

Il s'agit d'élaborer une problématique du rapport ville/fleuve dans les villes chinoises en mettant en relation deux domaines de réflexions :

Dans le cadre d'une telle société qui existe des différences territoriales par rapport à l'occident, de la pensée fondamentale de l'urbanisme à la trace du développement à travers l'histoire, nous nous demanderons donc si le rapport ville/fleuve correspond encore aux paradigmes occidentaux ou s'il existe des caractéristiques, des processus ou des modèles spécifiques dans ce contexte différent.

⁴³ David MANGIN, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine : la ville franchisée*, Ed. de la Villette, Editions du Certu, Paris, 2004, p20-22

⁴⁴ SUN Shi Wen, *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua De Fa Zhan (Le développement de l'urbanisme en Chine)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 1999, p1-5

En profitant de l'"ouverture", les acteurs chinois ont connu les modèles occidentaux introduits. Nous nous demanderons donc quelle action et réaction entre ces deux modèles variants à la suite de l'influence de deux contextes et logiques différents.

Définition des trois moments du rapport ville / fleuve chinois

Nous discuterons d'abord le découpage de l'histoire chinoise pour chercher le point de départ chronologique pour notre travail. De nombreux spécialistes de la Chine ont considéré la première moitié du XIX^e siècle comme un virage important pour les villes chinoises. Une partie d'entre eux ont divisé l'histoire urbaine selon le changement de l'état de la société⁴⁵, une autre partie a adopté une autre optique.

ZHANG Zhong Li a remarqué les deux guerres de l'opium comme un point de repère pour les villes chinoises. Désormais, au fur et à mesure de l'intégration de la Chine dans le système mondial – même si ce processus est contraint au début – les villes situées au bord de la mer et celles du fleuve se sont développées rapidement, dont Shanghai, Wuhan, Chongqing qui sont les plus connues. D'après ZHANG, à l'époque contemporaine de la Chine, la modernisation, consiste dans une grande mesure, dans la dynamique de capitalisation. Par voie de conséquence, les villes portuaires orientées vers le commerce avec l'Occident sont devenues des positions d'avant-garde dans le processus de modernisation⁴⁶. HUANG Ray considère que le début du XIX^e siècle est le tournant fondamental. Dans son optique, l'Occident a joué le rôle de prélude vers la modernisation grâce à sa révolution industrielle, alors que la Chine, bien que l'on ait vu émerger des doctrines pragmatiques, a échoué plusieurs fois dans ses tentatives réformistes. Elle a subi en plus une série de retraits culturels. Tout a abouti en un retard de l'émergence de la Chine moderne jusqu'au XX^e siècle⁴⁷. ZHAO Gang a remarqué qu'une nouvelle page a été tournée dès l'"Ouverture", qui a été marquée essentiellement par le développement rapide des grandes villes portuaires⁴⁸.

Au regard de ces différents séquençages, nous choisissons l'année 1840 comme point de repère pour notre travail. Cette période, qui a connu une mutation double sociologique et techniques, a recouvert les trois processus ledit en Chine. Les villes fluviales ont développé les fonctions dont le commerce, l'industrie et les secteurs tertiaire dans l'histoire, bien qu'elles aient les particularités dans la trace de l'évolution :

⁴⁵ C'est une optique traditionnelle qui a divisé l'histoire urbaine chinoise en quatre périodes : l'impériale, la ville semi-coloniale et semi-féodale, après la fondation de la république et après l'ouverture.

⁴⁶ ZHANG Zhong Li a divisé l'histoire des villes chinoises en trois périodes principales. La première se situe avant la dynastie des Tang (618-907), période durant la quelle la majorité des villes chinoises est concentrée dans le bassin du fleuve Jaune. Ensuite, la deuxième période s'étend jusqu'à la guerre de l'opium. Au cours de cette période, le grand canal a été mis en activité, alors que les villes du bassin du Yangzi connaissaient déjà la prospérité. Le centre culturel et économique a été déplacé de proche en proche, du bassin du fleuve Jaune vers le delta du Yangzi (Jiangnan). La dernière se situe après les deux guerres de l'opium. Voir ZHANG Zhong Li, XIONG Yue Zhi, SHEN Zu Wei, *Changjian Yan Jiang Cheng Shi Yu Zhong Guo Jin Dai Hua (Villes au bords de Yangzi et la modernisation en Chine)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 2002, p43

⁴⁷ HUANG Ray, *op.cit.*, New York, 1997, p229

⁴⁸ ZHAO Gang a divisé aussi l'histoire urbaine chinoise en trois périodes. La première période, qui s'est terminée au XIII^e siècle (Song du sud), est organisée autour des grandes villes politiques (les capitales). La deuxième période se situe entre le XIII^e siècle et la première "Ouverture". L'urbanisation s'est arrêtée, en revanche, un grand nombre de bourgs de marché (*market-town*) se sont formés. ZHAO Gang, *Zhong Guo Cheng Shi Fa Zhan Shi Lun Ji (Recueil de texte sur l'étude de l'histoire de villes chinoises)*, Xin Xin Chu Ban She, Pékin, 2006, p29

- A partir de là, l'"Ouverture", au milieu du XIX^e siècle, a provoqué une rupture dans la pensée dominante chinoise avec l'entrée des étrangers. Dès les années 1840, on voit apparaître les vraies villes commerciales, basées sur les vieux ports maritimes et fluviaux. Les acteurs et les logiques étrangères, qui sont importées petit à petit, ont favorisé l'extension et l'urbanisation de ces villes. Le fleuve est devenu l'axe principal de l'extension urbaine. A son bord, le centre commercial le plus important est implanté. En bref, le fleuve a joué un rôle déterminative pour la forme urbaine en profitant l'accentuation du commerce dans le développement de la ville.

Tandis que l'Occident mettait l'accent sur le développement du commerce, les cités chinoises, reliées aux nouvelles cités portuaires, ont également subi certaines transformations dans leurs ancienne forme et fonction fondées sur la tradition. Cette logique importée, qui a créé la prospérité d'une nouvelle cité fluviale, a été reprise par les acteurs chinois et enfin interprétée par différents modèles d'application.

- Pour le deuxième moment dit « industrialisé », le fleuve a été industrialisé, ensuite urbanisé avec l'implantation de cités satellites industrielles dans un cadre où les villes sont transformées de consommatrices en productrices depuis la fondation de la République en 1949. Cette industrialisation ne suit pas le même chemin qu'en occident, car elle est un le produit de l'économie planifiée et sous l'emprise d'un idéalisme frénétique. Dans le domaine urbanistique, elle a été marquée par l'influence des conseillers soviétiques, mais aussi par les théories du Mouvement Moderne.

- Pour le troisième moment, qui a marqué son début par la deuxième "Ouverture" lancée à la fin du XX^e siècle, les théories et les projets urbains à l'occident sont introduit. Cette référence est citée avec l'absence de curiosité et la faute de traduction des ouvrages variantes. En l'occurrence, le fleuve chinois a « transplantée » les références occidentales en satisfaisant l'envie de la ville.

L'« ouverture » et l'« occidentalisme »

Pour la mutation au cours de ces cent années, ZHANG Liang a montré qu'il s'agit d'un processus allant de la « modernité » à la « modernisation »⁴⁹. D'après lui, si les termes français de « modernisation » et de « modernité » se distinguent sur la sémantique par leur signification et leur usage, leurs équivalents chinois sont marqués fortement par un écart dans le temps. Il établit que la modernité reflète des choix intellectuels au regard de l'histoire : « La confrontation avec l'occident a apposé des empreintes indélébiles qui en font par conséquent une période conflictuelle. L'occident, voire l'« occidentalisme », en s'expatriant, a été désormais importé comme un complexe d'œdipe dans la culture chinoise, se transformant et s'identifiant ». Il ajoute que la modernisation est l'application effective d'ensembles de mesures et de modèles sur les territoires : « La modernisation, soit *xian dai hua*, est le terme central à l'époque des réformes de DENG Xiao Ping. ... Par la volonté aussi du gouvernement chinois, nous remarquons que le dialogue avec l'extérieur a suscité de nouvelles conditions qui peuvent être considérées comme un point à partir duquel il est provisoirement possible de définir une nouvelle période ». Dans cette optique, nous nous interrogerons sur la situation du

⁴⁹ ZHANG Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine : XIX^e-XX^e siècles*, Éd. Recherches : IPRAUS, Paris, 2003, p20-21

fleuve et de sa ville, dans ce dialogue avec l'extérieur, ou plus particulièrement avec l'« occidentalisme ». Le fleuve a-t-il fourni l'impulsion des mutations dimensionnelles propres dans chacune des grandes étapes de l'évolution urbaine de la « modernité » à la « modernisation » ?

Pour répondre à cette question, Marie-Claire BERGERE nous donne des références. D'après nous, ce qu'elle a généralisé pour la Chine entre 1895 et 1949 convient aussi pour les cent dernières années. « Dans la Chine classique, les villes servent de résidences aux mandarins et demeurent soumises à leur pouvoir bureaucratique. Face aux campagnes, où se perpétuent diverses formes d'autonomie et de rébellions, elles constituent autant d'avant-postes de l'autorité impériale. Et à la différence des villes occidentales, elles ne deviennent ni le siège de pouvoirs autonomes ni le berceau d'une culture urbaine spécifique. Cette greffe étrangère locale et cette intégration partielle au marché mondial font naître des comportements nouveaux qui, d'un port à l'autre, constituent une « civilisation de la côte ». Dominée par quelques métropoles telles que Tianjin, Canton et surtout Shanghai, cette nouvelle civilisation urbaine s'oppose radicalement à la tradition rurale et bureaucratique de l'empire confucéen. Son originalité repose sur le développement d'un secteur économique moderne et la diversification des groupes sociaux qui s'ensuit⁵⁰ ».

A nos yeux, « la civilisation de la côte », qui est née dans la confrontation entre la Chine traditionnelle et l'auteur occidental, a généralisé non seulement la transformation de ces villes, mais aussi la mutation du rôle du fleuve dans les grandes villes fluviales, dont la majorité s'est ouverte à l'époque contemporaine et a été influencée par l'« occidentalisme ». Au fur et à mesure du processus de l'« Ouverture » de ce pays, cette nouvelle civilisation ne s'est pas limitée à la côte maritime, mais s'est dispersée le long du grand fleuve (rivière Yangzi par exemple). Ces villes, qui étaient les centres commerciaux de leur région, se sont transformées en grandes métropoles dans un court terme. Leur situation au bord d'un fleuve principal a contribué à cette mutation. Mais on ne peut pas négliger le fait que ces villes n'ont pas connu une telle mutation avant l'« Ouverture ». Après la réforme économique, à la fin du XX^e siècle, ce pays est immergé dans une nouvelle vague d'« Ouverture ». Les villes fluviales ont connu de nouveau l'influence occidentale. Cette fois-ci, les projets ressemblent en apparence à ce qu'on a vu à Londres, Bilbao ou d'autres villes fluviales occidentales, mais ils sont accompagnés par les nouvelles règles de la distribution du territoire, comme le droit d'usage des terrains qui désormais structure le marché et la réévaluation foncière, la présence visible de promoteurs privés... ce que nous préférons appeler les résultats à la suite de l'établissement du nouveau système économique, dit de « l'économie de marché socialiste ».

Hypothèse

En résumé, les hypothèses que je souhait vérifier dans le présent travail de recherche sont les suivantes :

Formalisme. Les villes fluviales chinoises sont passées par les trois états qui caractérisent l'évolution historique des villes occidentales - la ville commerciale, la ville industrielle et la ville postindustrielle -, mais la dynamique de leur urbanisation est née et s'est adaptée au

⁵⁰ Marie-Claire BERGERE, *La Chine au XX^e siècle. 1, D'une révolution à l'autre : 1895-1949*, Fayard, Paris, 1989, p296

cadre particulier chinois : comme il n'existait pas au début d'orientation vers le commerce à l'époque dite "du commerce", ni de révolution industrielle à l'époque de l'industrie ; il ne s'agit que d'un emprunt formel au modèle occidental de développement des fonctions tertiaires à l'époque dite "de la tertiarisation".

Adaptation. Le rapport ville/fleuve en Chine a connu une transformation avec l'introduction des modèles étrangers. En se référant à ces modèles, les villes chinoises opèrent une interprétation originale pour l'adapter à leurs propres contextes économiques et sociaux. L'emprunt des méthodes externes est mis au service des logiques internes.

Ces deux points s'agissent au rapport ville/fleuve au sein de l'évolution interne des villes chinoises et des influences externes. En tant que deux facteurs indépendants, elles provoquent ensemble la formalisation du modèle fluvial en Chine au cours de son processus de l'urbanisation.

Nous voulons analyser en plus les enjeux des acteurs aux trois moments du rapport ville / fleuve en Chine. Il existe deux caractéristiques communes dites le pragmatisme et le dirigisme : d'une part la dictature du pragmatisme, (le fleuve est toujours considéré comme un « outil pratique ») ; d'autre part l'effet déterminant des acteurs, dont les plus importants sont l'Etat et la direction des communes, qui ont déterminé en très grande partie le sillon de l'évolution des fonctions et des formes du fleuve.

Méthodologie

Une analyse théorique et une comparaison territorialisée

Notre travail vise une approche analytique et non pas normative. La nature de notre problème supposait en effet d'avoir un point de vue théorique remis en question par une comparaison territorialisée.

Choix du corpus

Quatre villes sont choisies comme terrain de recherche après une étude initiale: Shanghai, Canton, Wuhan et Tianjin. Ces quatre villes fluviales figurent dans la liste des premier ou deuxième groupes pour l'«Ouverture» de leurs ports, au milieu de XVIII^e siècle. Quant à Canton, nous l'avons retenu pour sa situation spécifique ; il était le seul port d'échanges internationaux avant 1840. Shanghai est allé plus loin que Canton trente ans après l'«Ouverture» et est devenu le port le plus grand de la Chine. Tianjin et Wuhan sont aussi des ports principaux, à peine inférieurs à Shanghai. Ils ont toujours occupé les quatre premières places parmi les ports chinois même si leur hiérarchie a connu de petits changements. Ils n'ont pas cessé de se développer après la fondation de la république. Le développement de l'industrie est mis en avant entre 1949 et 1979, et, après la ré«Ouverture» en 1978 jusqu'à aujourd'hui, les villes portuaires se sont orientées vers la tertiarisation. Sans doute correspondent-ils aux critères d'une métropole par la population, le développement de l'économie et la situation géopolitique de tout le pays⁵¹. Nous avons par ailleurs constaté que,

⁵¹ Shanghai et Tianjin : ces villes relevaient directement de la nation ; Canton et Wuhan : chefs-lieux de la province. Leur population : Shanghai, 16 969 400 ; Canton, 9 943 000 ; Tianjing, 10 113 000 ; Wuhan, 8 310 000.

dans certains ouvrages sur les villes contemporaines en Chine⁵², les auteurs chinois prennent souvent ces quatre villes en faisant une comparaison. En fait, avec les grands fleuves qui les traversent⁵³, elles sont les exemples représentant le mieux les villes fluviales de cette époque. Elles nous permettent de mettre en évidence l'évolution des représentations et des fonctions du fleuve dans un processus ininterrompu d'extension et d'urbanisation.

La documentation consultée a permis de réunir beaucoup d'informations sur ces quatre villes dans les publications en chinois (historiens, géographes, sociologues, architectes et urbanistes, etc.) Cependant, il existe peu de livres et aucune thèse sur notre sujet particulier en Chine, ni aucune analyse sérieuse des projets réalisés. Au contraire, la plupart des auteurs préfèrent produire soit un recueil de documents historiques sur une certaine période pour tous les aspects de la société (pour la majorité des historiens et géographes), soit une solution plus pragmatique sur les problèmes existants (pour les architectes et urbanistes). Donc, notre étude s'appuie aussi sur de nombreuses lectures sur divers thèmes : les espaces publics, la métropolisation, les villes internationales, les villes portuaires en mutation, la planification. Nous voulons, à partir de ces théories (notamment en anglais et en français), construire la structure d'analyse nous-mêmes en prenant le cas des terrains chinois.

Cette thèse repose sur un lourd travail de documentaire sur les terrains, en particulier à travers les corpus écrits. Les récits qui ont constaté ce qui s'est passé dans chaque ville, au niveau de la ville comme au niveau de certains quartiers fluviaux remarquables (comme le Bund à Shanghai et la concession à Canton), nous permettent d'établir une chronologie du rapport ville / fleuve. Parallèlement, l'analyse portera sur des planifications concernant le fleuve, y compris les documents écrits et les documents graphiques, réalisées ou seulement en projet. L'analyse de ces projets nous permettra de connaître le modèle emprunté et les enjeux de l'époque. Nous faisons aussi un retour sur la forme originale de ce modèle : son contexte, sa base théorique et sa logique. Il nous est apparu nécessaire d'obtenir une connaissance fine de l'ensemble des projets fluviaux afin d'avoir une vision globale des liens entre ces modèles et les contextes spéciaux de chaque époque, pour nous permettre de comprendre le rapport des résultats et de la logique des acteurs locaux. De plus, les autres documents en langues étrangères - qui préfèrent limiter leur recherche sur un sujet spécial⁵⁴ - nourrissent notre travail par un regard différent du nôtre sur ces villes fluviales chinoises.

En outre, nous avons également effectué une sélection des plans et des images - anciennes ou modernes - relative aux fleuves et aux quartiers fluviaux. L'analyse de ces corpus graphiques nous permettra de saisir les chemins de l'évolution des morphologies dans ces quartiers. Il

⁵² Par exemple, le livre de ZHANG Zhong Li, *Dong Nan Yan Hai Cheng Shi Yu Zhong Guo Jin Dai Hua (Les villes côtières du sud-est et le processus de la modernisation en Chine)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1995. Dans les livres parlant de l'histoire contemporaine d'une certaine ville, la comparaison avec les trois autres existe toujours, comme *Shanghai: Key to Modern China*, le livre de Rhoads Murphey, Harvard University Press, Cambridge, 1953. Il y a un chapitre pour la comparaison entre Shanghai et les autres ports ouverts, notamment ces trois villes.

⁵³ Wuhan et Canton sont situés directement au bord d'un grand fleuve - le premier sur le Yangzi, le deuxième sur la rivière des Perles. Shanghai possède le fleuve Huangpu, un affluent principal du Yangzi. Tianjin a le fleuve Hai.

⁵⁴ Par exemple, l'historien Marie-Claire BERGERE a fait une recherche sur la bourgeoisie de Shanghai, son autre livre sur les révolutions entre 1895 et 1949, et William T. ROWE, historien américain, sur le rôle du commerce du XIX^e siècle à Wuhan.

s'agit de construire progressivement une liaison entre la forme urbaine et sa fonction dans le cadre du rapport ville/ fleuve.

Il nous a été toutefois impossible d'obtenir une information du même niveau pour les quatre villes. En plus, des contextes, des problèmes et des interprétations pourraient avoir des variations pour chaque ville dans le même période. Par conséquent, bien que la comparaison soit une méthode importante pour cette recherche, toutes les problématiques ne sont pas testées identiquement pour tous les terrains.

Plan de thèse

Ainsi que nous l'avons annoncé dans nos hypothèses, notre objectif n'est pas d'établir une chronologie des villes fluviales en Chine, bien que ce soit une dimension importante du problème que nous ne voulons pas négliger. Ce que nous cherchons au fond est de savoir quel rôle le fleuve a eu pour une grande ville dans le processus de son urbanisation. Pour saisir et étudier l'évolution de la fonction / morphologie entre la ville et son fleuve, trois phases nous ont principalement intéressé : L'époque de concession, entre 1840 et 1949, l'époque de reconstruction de la Chine, entre 1949 et 1978, et l'époque de l'« Ouverture » de 1978 à aujourd'hui. Il existe toujours des recoupements entre les diverses fonctions mais il existe un ou des enjeux principaux pour chaque période. A l'intérieur de chaque partie, nous suivrons un ordre d'exposé qui permette de constater les faits en premier, d'analyser les logiques ensuite et de rédiger une conclusion enfin.

Dans la première partie, nous présenterons les cas des quatre villes dans le but de chercher les lois, notamment sur la relation entre le fleuve et la concession, car la concession, le nouveau-né depuis 1842, semble assigner des valeurs différentes au fleuve par opposition à la cité chinoise. Ce que nous analysons sont les processus de leur transformation, plus précisément, la fonction du fleuve dans chaque période de l'évolution de la concession : sa naissance, sa formation et son extension. De plus, notre analyse se concentrera aussi sur le développement de l'industrie et sur les projets dirigés par le gouvernement chinois. Avec ces analyses, nous essayons de trouver une régularité par rapport à notre sujet : quel rôle joue le fleuve en face de l'« occidentalisme ».

La deuxième partie est consacrée à l'époque de l'industrialisation, mais une « industrialisation » marquée de l'empreinte chinoise. Elle semble être une époque pont à nos yeux. Les premières industries modernes sont nées dans les villes portuaires chinoises à l'époque de la concession, mais la grande vague de l'« industrialisation » à proprement parler est lancée par l'état et le développement de l'industrie est devenu l'objectif le plus important de cette époque. Nous porterons notre attention sur deux questions principales : d'une part l'évolution de la fonction du fleuve en réponse à la vague dite d'« industrialisation » ; d'autre part, les effets de cette évolution sur l'usage du fleuve dans les trentaines années suivantes.

Pour la dernière partie, nous analyserons les grands projets fluviaux. Ils seront pris en compte dans une optique typologique. Pour chaque type de projet, nous accentuerons notre étude sur quelques cas. Ensuite, notre analyse aura pour objet de trouver les logiques fortes qui sont derrière ces faits. Elle se déroulera sur deux facteurs : d'une part les mutations à l'intérieur de ce pays, d'autre part l'influence venue des modèles réussis des occidentaux. Nous essayerons de comprendre pourquoi le rôle du fleuve a changé par rapport aux deux premières périodes.

A travers l'analyse de ces trois périodes, nous cherchons à offrir une vision globale de l'évolution de la fonction du fleuve. Nous poserons enfin un regard critique sur cette double évolution : de l'usage de l'eau et de la forme urbaine de la ville fluviale.

Partie 1, Le fleuve de la ville ouverte (1840-1949)

Chapitre I, Le fleuve et la concession

1.1 La logique de l'espace

1.1.1 La concession fait son apparition

Comme nous l'avons montré dans l'introduction, la majorité des villes chinoises, avant 1840, est construite dans un but de contrôle administratif et de défense. En fait, même s'il existe des échanges de marchandises - nationales et internationales - dans les villes situées au bord de l'eau, comme celles près de la mer (Canton), près d'un grand fleuve (Wuhan) ou près d'un canal (Tianjin), le pays a préféré mettre l'accent sur les capitales du continent (comme Pékin), et sur les villes riches au sud de Yangzi, grâce à leur agriculture bien développée (comme Hangzhou et Suzhou). Entre le X^e siècle et le XIV^e siècle, les villes portuaires du sud ont une période de développement à la création d'une route maritime entre les pays d'Asie du sud et le monde. Cependant, après le XIV^e siècle, le pays exerce un contrôle sévère sur le commerce extérieur libéral. Dès lors, ce dernier a été remplacé par un « commerce de tributaire ». C'est-à-dire que ce type d'échanges est essentiellement dépendant d'une faveur du souverain à son vassal. Parallèlement, l'amarrage de navires étrangers n'est plus autorisé que dans quelques ports. A partir de 1757, l'empire supprimant les autres ports ouverts, il ne reste que le port de Canton pour accueillir les étrangers. D'après LUO Shu Wei, cet acte à, en grande partie, gêné le développement des villes côtières⁵⁵.

Parallèlement, depuis le XVI^e siècle, l'envoi de diplomates occidentaux et l'arrivée de commerçants étrangers est de plus en plus fréquents, ce qui favorise un changement de situation. Suivant les commerçants de l'Espagne, du Portugal et des Pays-Bas, le capitaine de la marine militaire anglaise, M. John WEDDLE, est arrivé à Canton en 1637. Il force le port de la ville à faire du commerce. Une autre société anglaise, *British East India Company*, y arrive en 1715 et implante un comptoir en 1728. Un navire de commerce américain y arrive un peu plus tard, en 1784.

Quant aux diplomates, les Pays-Bas envoient les leurs en 1655, 1664 et 1795, les anglais en 1793 et 1816. Ils espèrent tous que la Chine ouvre les villes côtières au commerce. Cependant, la Chine n'a jamais changé son idée ; à ses yeux, l'empire reste le centre du monde. Les pays étrangers, pour l'empire, ne sont que des vassaux pour le souverain. Par conséquent, la visite des diplomates n'a pour but que le pèlerinage et le don d'un tribut ; il n'est pas question de poser une autre demande⁵⁶.

La situation de cette époque a été décrite par le ministre des affaires étrangères de France dans le cadre de l'envoi d'un représentant, en 1843, pour engager des pourparlers

⁵⁵ LUO Shu Wei dir., *Jin Dai Tianjin Cheng Shi Shi (Histoire moderne de la ville de Tianjin)*, Zhong Guo She Hui Chu Ban She, Pékin, 1993, p123

⁵⁶ L'Angleterre a envoyé son représentant diplomatique G.M.MACARTNEY en 1793 avec un lettre signée de l'empereur George III et 600 valises de cadeaux. L'empereur souhaita la bienvenue au commerçant anglais. Bien qu'il soit bien reçu par l'empereur, ses demandes d'ouverture, de diminution des taxes pour le commerce à Canton, et de libéralisation des échanges à Tianjin, Ningbo et Zhoushan ont été refusé.

concernant le commerce : « Canton, situé à l'extrémité méridionale de l'empire, était jusqu'à présent le seul port accessible aux navires étrangers. Les transactions commerciales ne pouvaient s'y effectuer que par l'intermédiaire onéreux de négociants privilégiés ; à des taxes excessives, à des formalités gênantes venaient encore s'ajouter les charges qui résultaient des frais de transport, et cependant, malgré tous ces obstacles suscités par la politique ombrageuse de la cour de Pékin, depuis l'établissement sur le trône de la dynastie mandchoue, le mouvement total du commerce de Canton s'élevait annuellement, avant la dernière guerre, à plus de cinq cents millions de francs, dont les quatre cinquièmes, il est vrai, représentaient la part de la Grande-Bretagne⁵⁷ ».

D'un côté, le total du commerce ne cessant pas d'augmenter, de l'autre, la demande d'ouverture des autres ports ayant été refusée plusieurs fois, les anglais pensèrent qu'il n'existait que trois solutions vis-à-vis du commerce : soit contraindre la Chine par la force militaire à organiser le commerce selon des conditions raisonnables, soit obéir à tous les règlements de l'empereur chinois soit, enfin, abandonner totalement le commerce avec la Chine⁵⁸. Finalement, ils ont choisi la première solution.

Après la première guerre de l'opium, entre 1839 et 1842, le *Traité de Nankin* a été signé entre la Chine et la Grande Bretagne. Cinq ports, au sud de Yangzi, ont été ouverts, selon le choix des anglais, à savoir Canton, Fuzhou, Xiamen, Ningbo et Shanghai. Selon le deuxième article de ce traité, les commerçants anglais et leurs familles sont autorisés à habiter dans ces cinq villes. Les anglais peuvent nommer un consul pour gérer les affaires concernant le commerce et leurs résidents.

Le *Traité de Nankin* a officialisé l'ouverture de ces cinq ports, mais il n'y a pas de réglementation détaillée en ce qui concerne le principe et la manière de céder un bail, jusqu'à la signature du traité de Humen. A la suite de ces derniers règlements, la première concession — concession anglaise — a fait son apparition à Shanghai. En 1859, les anglais ont signé un bail pour l'île de Shamian à Canton.

L'empire de Qing a perdu la deuxième guerre de l'opium en juin 1858. Un nouveau traité a été signé, onze ports ouverts rajoutés. Tianjin, Hankow, et quelques villes au bord du Yangz sont aussi dans cette liste⁵⁹. Tianjin a ouvert son port en 1860, et la première concession a été implantée la même année. Hankow a été ouvert officiellement en 1861. La construction de la concession anglaise a été commencée à la fin du mois de mars.

Désormais, les quatre villes dont nous voulons parler sont toutes ouvertes. Evidemment, du côté des pays occidentaux, l'ouverture avait favorisé le commerce sur un plus vaste terrain. Les ports qu'ils ont choisis sont situés soit sur la côte maritime de l'est, soit au bord du grand fleuve, comme le Yangzi et la rivière des Perles. Quant à nos villes sujet de l'étude, Shanghai, Tianjin et Canton, elles sont à l'embouchure du fleuve, Hankow au milieu du

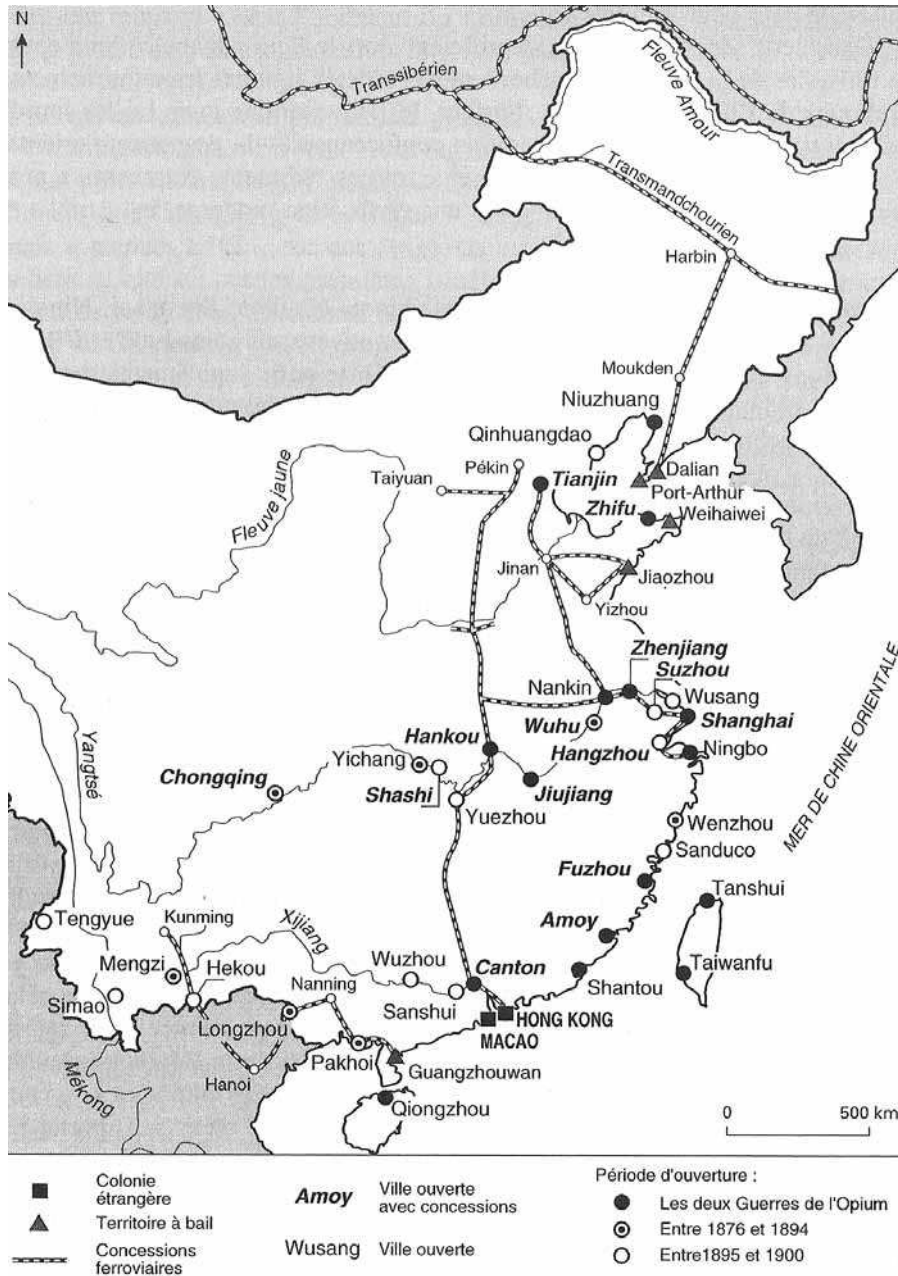
⁵⁷ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *Histoire de la concession française de Shanghai*, Plon, Paris, 1929, p5

⁵⁸ Voir Hosoa Ballon MORSE, *The international relations of the chinese empire, vol I, the period of conflict 1834-1860*, Paragon Book Gallery, New York, 1971, traduit en chinois par the Commercial Press, Pékin, 1963, p64

⁵⁹ Les onze villes ouvertes par le deuxième traité sont: NiuZhuang, Dengzhou, Hankow, Jiujiang, Zhenjiang, Taiwan, Danshui, Shantou, Qiongzhou et Nankin. Tianjin a été ajouté en 1860.

Yangzi. A l'époque où le navire est le premier moyen de transport, les grands ports vers l'aval ou le monde extérieur et les canaux et fleuves vers l'amont et l'hinterland, qui fournit les produits agricoles, permettent une mutation de ces villes.

Figure 1-1, Les lieux d'ouverture de la Chine au XIX^e siècle



Source : Thierry SANJUAN, *La Chine : territoire et société*, Hachette, Paris, 2000, p21, d'après Marianne BASTID et Jean CHESNEAUX, *La Chine*, t.I, Paris, Hatier Université, 1969, p59; et Marianne BASTID et al., *La Chine*, t.II, Paris, Hatier Université, 1972, p88.

Pour les historiens, l'arrivée des étrangers et l'apparition de concessions dans ces villes sont considérés comme un moment décisif. D'après Marie-Claire BERGERE, le destin de Shanghai a été scellé en 1842⁶⁰. Selon ZHANG Li Min, la période entre 1860 et 1900, pour Tianjin, correspond en une transformation de la ville traditionnelle en une ville

⁶⁰ Marie-Claire BERGERE, *Histoire de Shanghai*, Fayard, Paris, 2002, p9

moderne⁶¹. PI Ming Xiu montre que Wuhan a eu un changement radical, passant d'un bourg relativement fermé à une ville portuaire ouverte au monde entier⁶². En général, ces villes représentent les cas types qui ont eu un grand développement depuis l'ouverture. LUO Shu Wei dira que Shanghai et Tianjin sont les deux meilleurs exemples de développement d'une ville régionale en une métropole nationale ou encore internationale en un demi-siècle⁶³. Occupant toujours les quatre premiers rangs pour la somme totale du commerce import-export, elles sont devenues des villes bien différentes par rapport à la ville traditionnelle chinoise.

Comme l'ont souligné bon nombre d'historiens, leur situation géographique, au bord d'un grand fleuve, est considérée comme une situation privilégiée pour cette mutation. Shanghai est un exemple type. Un anglais l'a décrite ainsi : « Shanghai a, dans l'optique du commerce extérieur, occupé la situation la plus importante dans le côté chinois, donc, elle a attiré une grande partie de l'attention du public. En effet, les villes que nous avons connues bien n'ont pas une aussi bonne situation que la sienne. Elle est la grande porte de l'empire de la Chine, l'entrée principale⁶⁴ ». Nous nous demandons, plus précisément, quel est le rôle du fleuve, pour ces villes, sur le plan régional mais aussi à l'échelle de la ville. Construite essentiellement par les étrangers suivant la logique de favoriser le commerce, la valeur du fleuve, pour eux, semble différente par rapport à la cité chinoise.

1.1.2 Le choix du site

Les premiers étrangers à Shanghai □ les anglais - ont choisi leur site à l'est de la ville existante, juste à côté du fleuve Huangpu. Pour la situation géographique, Rhoads MURPHEY a décrit plus de détails : « La rivière Suzhou, un fleuve naturel auparavant, est devenue un canal aboutissant à la ville de Suzhou. Par conséquent, Shanghai est devenu le port de cette ville. La rivière Suzhou a été l'élément déterminant pour le choix du site de Shanghai. Elle fut construite à l'extérieur du tournant du fleuve Huangpu, pour qu'elle puisse avoir un plus grand terrain à l'extension par rapport à l'intérieur du tournant. On peut imaginer qu'au début, elle fut construite au confluent des deux fleuves, le fleuve Suzhou et le Huangpu. Mais, depuis le IV^e siècle, à cause des sédiments sableux et du changement du parcours fluvial, la cité est aujourd'hui à l'amont du fleuve Huangpu, à 5,000 miles de distance de l'embouchure du fleuve Suzhou. Autrement dit, un grand terrain est gardé entre la cité chinoise et le point du confluent. La concession anglaise y fut implantée⁶⁵ »

Ce choix a été fait pour deux raisons : d'une part l'assurance de la sécurité et d'autre part une circulation facile. Ces deux conditions sont remplies par la voie d'eau, à une époque où le navire reste un moyen dominant dans le commerce et la guerre.

⁶¹ ZHANG Li min dir., *Jie Du Tian Jin Liu Bai Nian (Six cents ans à Tianjin)*, Tianjin She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Tianjin, 2003, p5

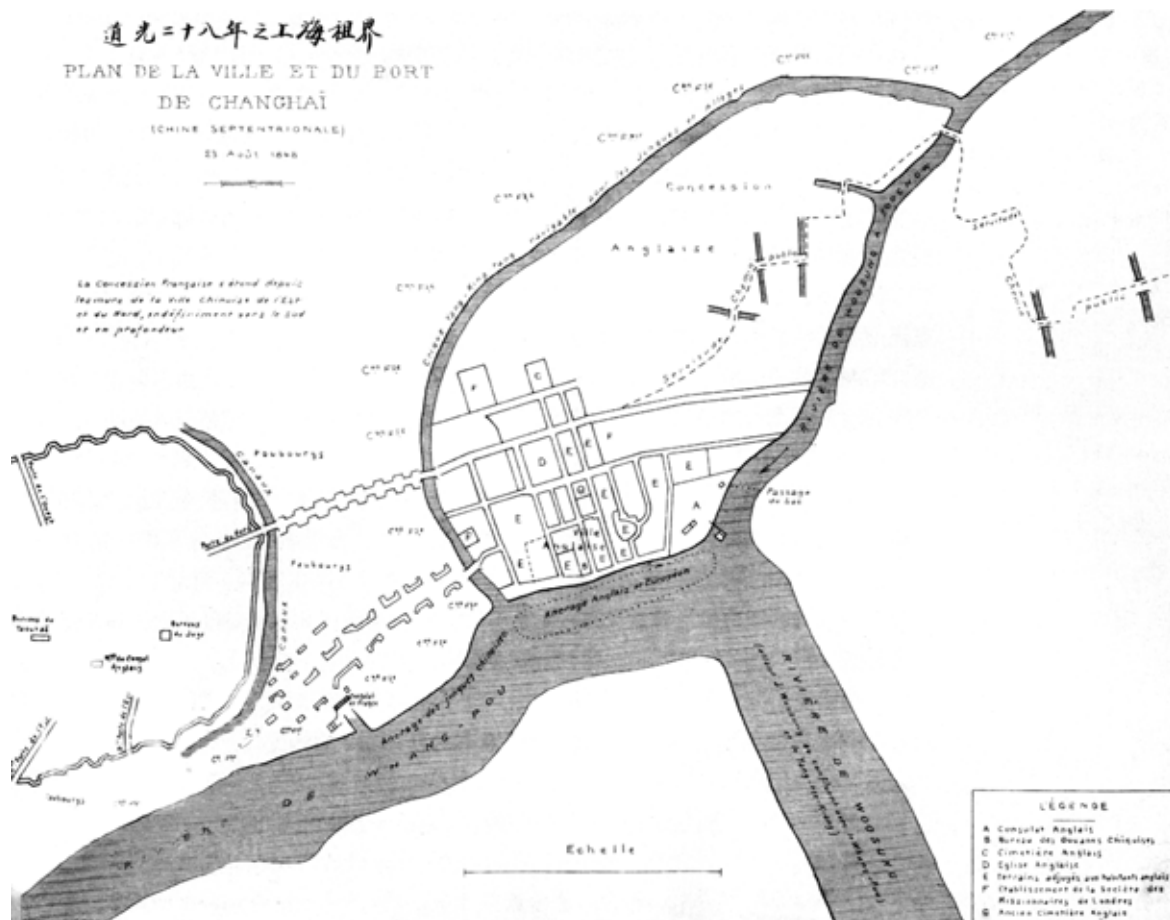
⁶² PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *Hankou Wu Bai Nian (Cinq ans de Hankou)*, Hu Bei Jiao Yu Chu Ban She, Wuhan, 1999, p70

⁶³ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p7

⁶⁴ Voir Robert FORTUNE, *Three years' wanderings in the Northern provinces of China : including a visit to the tea, silk and cotton countries*, University Press, Shanghai, 1935, cité par ZENG Zu An, *Bai Nian Shanghai Cheng (Cent ans de Shanghai)*, Xue Lin Chu Ban She, Shanghai, 1999, p309

⁶⁵ Rhoads MURPHEY, *Shanghai: Key to Modern China*, Harvard University Press, Cambridge, 1953, p38-39

Figure 1-2. Concession anglaise et concession française à Shanghai : choix du site



Pour la première, le représentant anglais, sir Henry POTTINGER, qui a participé aux négociations du traité de Nankin, constata que son choix du site venait d'une considération stratégique. La concession anglaise est un terrain carré, délimité sur trois côtés par des ruisseaux et sur le quatrième par le Huangpu. C'est évidemment le fleuve, ici, qui fut une source déterminante en vue d'assurer la sécurité des ressortissants étrangers, car la voie d'eau navigable permettait aux navires de guerre d'avoir un contrôle sur toute la concession avec leurs canons. M. George BALFOUR, le premier consul anglais à Shanghai, a renforcé ce point de vue en approuvant le choix de sir Henry POTTINGER. Il a énoncé que la puissance anglaise, à travers les navires anglais qui étaient amarrés dans le Huangpu, pouvait être bien présentée aux autres à leurs propres yeux et éprouvée par leurs propres expériences si nécessaire. Dans cette optique, Rhoads MURPHEY pense que l'interdiction de construire des logements sur le bord du fleuve, dans une certaine mesure, est due à cette considération⁶⁶.

Pour la deuxième, d'après George BALFOUR, ce site a une liaison étroite non seulement avec les commerçants chinois qui veulent faire du commerce, mais aussi avec les bateaux anglais amarrés juste en face des logements des commerçants anglais. En fait, une zone

⁶⁶ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p40

réservée aux bateaux de commerce anglais a été établie dans le Huangpu. Parallèle à la concession, elle avait une longueur de 2900 pieds (884.5m), une largeur de 1700 pieds (528.5m) et une profondeur d'environ 20.13m. Toute cette zone était contrôlée par l'armée anglaise. Il restait une voie d'eau d'une largeur d'environ 600 à 800 pieds (182.88-243.84m), sur le côté sud, pour les bateaux locaux⁶⁷.

En général, le fleuve est devenu le lieu principal où la concession transportait ses marchandises et présentait sa puissance militaire. La raison du choix des anglais a été généralisée par Rhoads MURPHEY : la concession pouvait profiter des ruisseaux et du fleuve, car ils étaient utiles non seulement pour définir la ligne de démarcation et défendre la concession, mais aussi pour le transport, le drainage et le traitement des ordures quotidiennes⁶⁸.

Le choix du site de Tianjin vient aussi de ces considérations. Neuf pays eurent leurs concessions le long du fleuve Hai. Les premiers arrivants ont choisi leurs sites sur la rive gauche, entre la cité chinoise et le fleuve, comme dans le cas de Shanghai. Les suivants, qui ne purent trouver de terrains aussi intéressants, furent obligés d'implanter leur concession sur la rive droite.

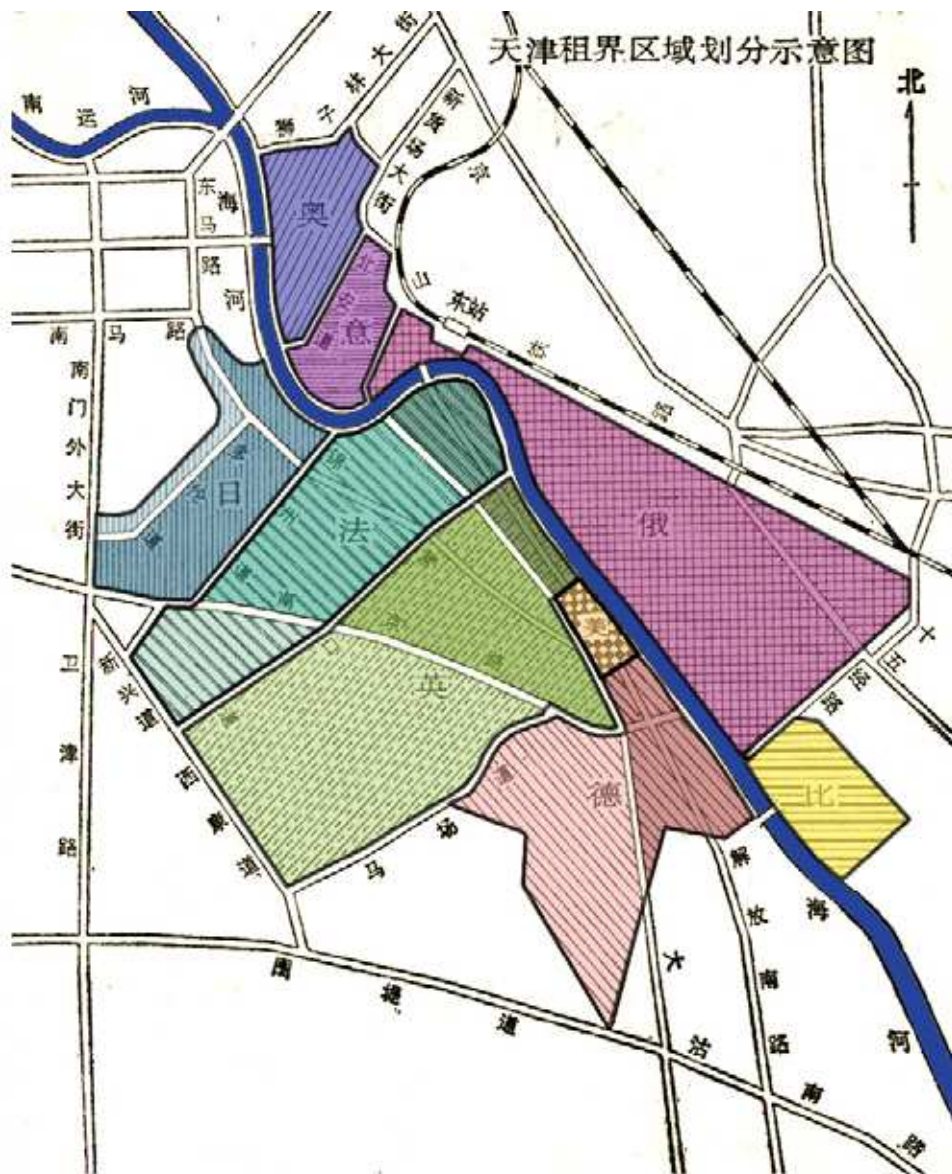
Concernant le choix du site, les français, qui sont arrivés à Shanghai cinq ans plus tard, sont les troisième à déposer une demande, sans tenir compte des considérations des anglais : ils ont choisi la proximité du centre commercial existant, c'est-à-dire la cité chinoise. Fin juillet 1848, Dominique REMI remettait au consul français une demande régulière en vue de l'acquisition d'un terrain et le consul Montigny en prenait acte pour adresser au Taotai une demande officielle de concession pour la France. Le territoire sur lequel Montigny avait jeté son dévolu était précisément celui sur lequel il avait fixé sa résidence. Comme l'ont montré MAYBON et FREDET, il voyait là des avantages considérables. D'abord, ses facilités d'accès ; sur trois de ses côtés, il était limité par des voies navigables (la rivière et deux canaux), précieuses pour le transbordement des marchandises. Puis, et surtout, sa proximité du centre des affaires. Depuis cette lointaine époque, l'agglomération changhaïenne s'est en quelque sorte désaxée au profit de la concession anglaise. Mais alors, le centre commercial, c'était un coup de maître⁶⁹.

⁶⁷ QIAN Zong Hao, *Bai Nian Hui Wang* □ *Shanghai Wai Tan Jian Zhu Yu Jing Guan De Li Shi Bian Jian* (Evocation de cent ans □ L'histoire d'architecture et du paysage du Banc à Shanghai), Shanghai Ke Xue Ji Shu Chu Ban Gong Si, Shanghai, 2005, p87

⁶⁸ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p39

⁶⁹ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p28

Figure 1-3, Les concessions à Tianjing, l'implantation et l'extension



Source : Le comité de archive historique de la ville de Tianjin, *Tianjin Zu jie (Concession à Tianjin)*, Tianjin Ren Min Chu Ban She, 1986, p2 ; rédigé par l'auteur

Extension de la concession anglaise
 ■ Première délimitation - 17 décembre
 ■ - 5 mars 1897
 ■ - 3 janvier 1903

Extension de la concession française
 ■ Première délimitation - 2 Juin 1861
 ■ - 20 octobre 1901
 ■ contrôlé en 1912 mais pas de traité officielle

Extension de la concession allemande
 ■ Première délimitation - 30 octobre
 ■ - 20 juillet 1901

Concession américaine
 ■ Délimitation en 1860, pas de traité officielle, Inscrite dans la concession anglaise en 23 octobre 1902

Extension de la concession japonaise
 ■ Première délimitation - 29 août 1898
 ■ - 24 avril 1903

Concession russe
 ■ Délimitation en mai 1901

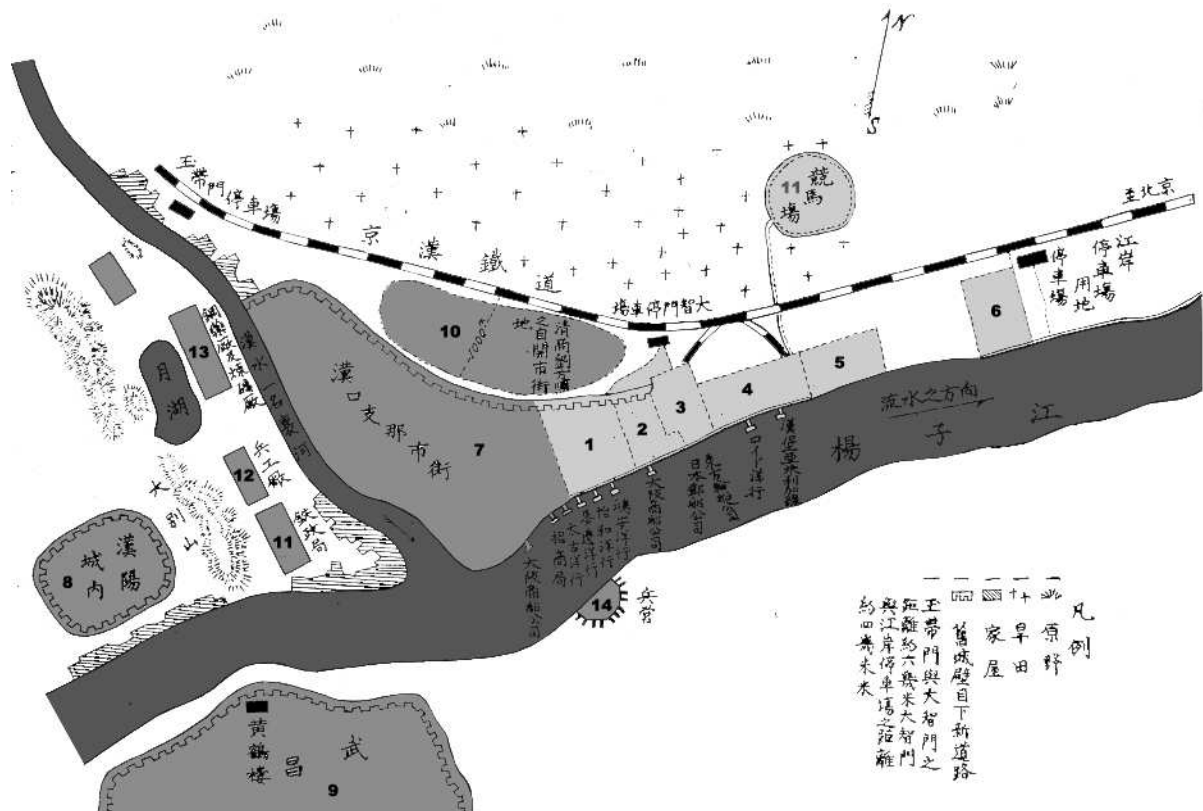
Concession italienne
 ■ Délimitation en Juin 1902

Concession autrichienne
 ■ Délimitation en décembre 1902

Concession Belgique
 ■ Délimitation en février 1902

Nous constatons que les concessions du Hankow ont été implantées dans la même optique. Cinq concessions sont situées le long de la rivière Yangzi, avec une rive dont la longueur atteint 3600 mètres. D'après HAI Feng, la cité chinoise, au confluent du fleuve Han et de la rivière Yangzi, ne correspond pas aux exigences des étrangers car le fleuve Han est extrêmement étroit, autant que le site est petit⁷⁰. C'est pourquoi ils ont choisi les sites au nord-ouest de la ville existante. Ici, en profitant de la grande voie d'eau du Yangzi et d'un vaste terrain relativement vide, les étrangers peuvent développer le commerce et, plus tard, établir facilement une ville nouvelle.

Figure 1-4, Les concessions à Hankow et la cité chinoise



1. Concession anglaise ; 2. concession suisse ; 3. concession française ; 4. concession allemande ; 5. concession japonaise ; 6. concession belge ; 7. ville fortifiée de Hankow ; 8. ville fortifiée de Hanyang ; 9. ville fortifiée de Wuchang ; 10. quartier ouvert par le gouvernement local ; 11. usine de fer ; 12. arsenal ; 13. briqueterie.

Source : Comité du plan historique de Wuhan, *Wuhan Li Shi Di Tu Ji (Plan historique de Wuhan)*, Zhong Guo Di Tu Chu Ban She, Pékin, 1998, p38 ; rédigé par l'auteur

Selon ces principes à Shanghai, Tianjin et Hankow, nous pouvons comprendre pourquoi certains commerçants anglais ont proposé le quartier du Henan comme site de la concession de Canton. Ce site, situé sur la rive gauche de la rivière des Perles et en face de la cité chinoise, possédait parallèlement la facilité du transport et de la défense, et aussi un vaste terrain. De plus, il avait auparavant été le site des entrepôts pour les commerçants

⁷⁰ PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p73

étrangers⁷¹. En fait, ce quartier a été choisi par deux fois. La première s'est produite en juillet 1846, mais elle a rencontré l'opposition violente des habitants locaux⁷². La deuxième eut lieu en 1857. La majorité des commerçants soutenant Henan (ou Fangcun qui a une situation similaire) a eu un débat orageux avec le consul suppléant anglais Harr PARKES. Ce dernier a fixé son choix, d'une manière inébranlable, sur l'île de Shamian. Finalement, Harr PARKES a obtenu le soutien du gouvernement anglais.

D'après lui, cette île répondait aux exigences d'une concession. En premier lieu, avec le grand fleuve dans le dos, relativement indépendante de la ville de Canton, elle présentait des facilités pour sa défense et était difficile à attaquer. Il pensait qu'un canal serait suffisant pour séparer la concession des habitants locaux, ne jugeant pas nécessaire d'aller si loin de l'autre côté de la rivière des Perles comme Henan et Fangcun. Les navires de guerre s'amarrant dans l'estuaire de Bai-er pouvaient facilement assurer la sécurité de toute la concession. Ce choix possédait en plus une possibilité, pour les habitants étrangers, d'être évacués rapidement en cas d'urgence vers Hong Kong et Macao⁷³. Le deuxième avantage était sa situation à proximité du centre commercial existant. Elle se trouve sur la rive ouest, à côté des ports de commerce extérieur qui se sont développés dans un quartier animé à cette époque. Tout ceci répondait à son objectif principal. C'est ainsi que la concession devait remplacer le Treize-Hang - qui a été brûlé plusieurs fois - et devenir une base principale du commerce extérieur pour les étrangers. L'île de Shamian était juste à côté de Xiguan, l'endroit où habitent la majorité des grands commerçants locaux, ce qui favoriserait la communication avec le comprador et les commerçants. Au contraire, Henan et Fangcun, situés de l'autre côté du fleuve, étaient très éloignés du vieux centre. Le trafic difficile aurait empêché le développement de la concession. Troisièmement, la rive de Shamian possédait un beau paysage, ainsi qu'un climat agréable. Avec une rive assez longue et une vue ouverte sur l'estuaire, c'était admirable d'y habiter. Le vent venant du fleuve était nécessaire pour cette ville supportant la chaleur tropicale⁷⁴.

Pour Harr PARKES, la relation avec le vieux centre commercial est une raison aussi importante. En effet, le quartier de Henan, qu'il a abandonné, avait une situation rassemblant à celle de Pudong à Shanghai. Au cours du siècle suivant, ces deux lieux sans liaison efficace avec le centre ville, furent toujours réservés aux entrepôts et à un débarcadère.

⁷¹ Canton seul a assigné le quartier pour l'habitation de l'étranger avant l'ouverture.

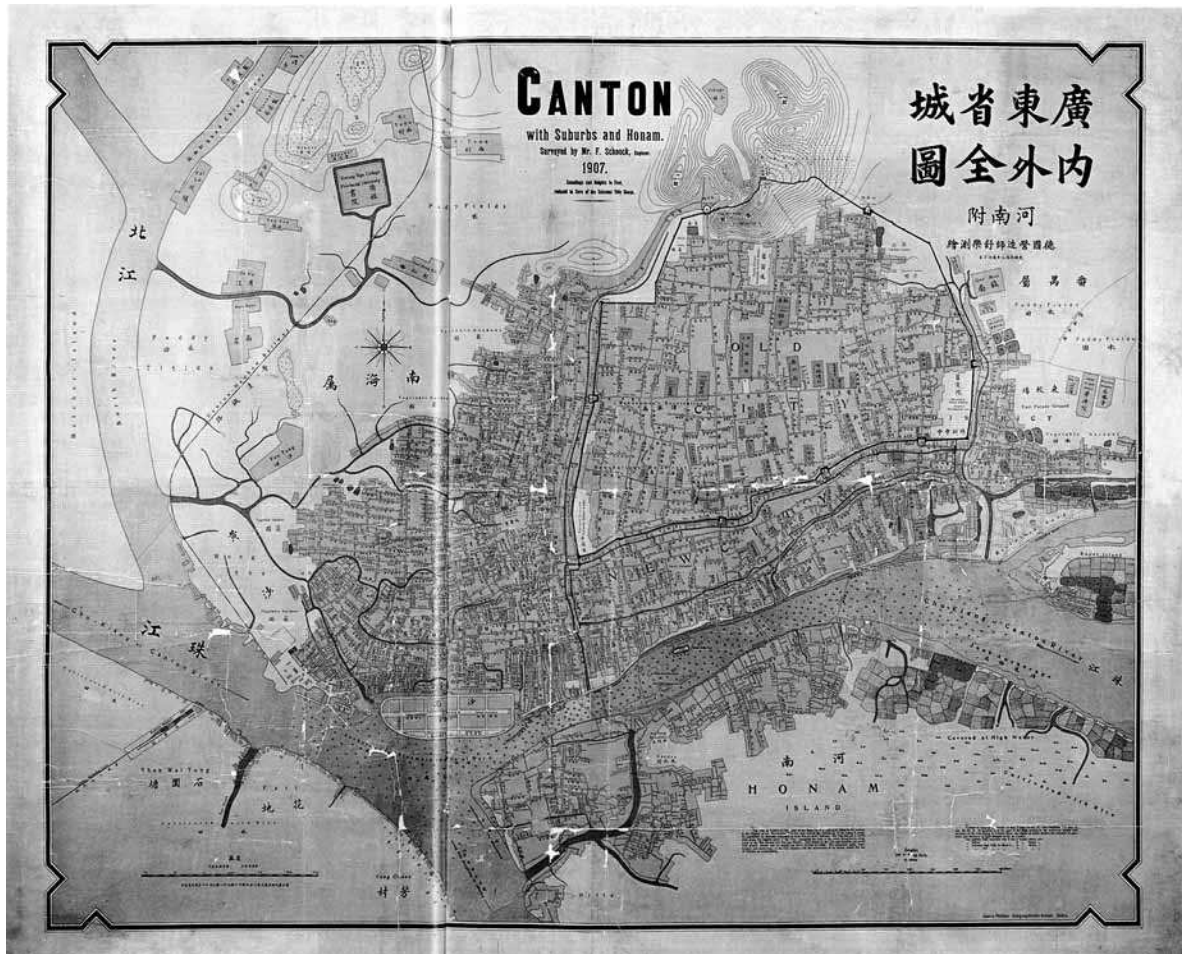
⁷² Depuis la première guerre de l'opium, les cantonnais ont une forte opposition contre les anglais. Il y a eu la lutte contre l'entrée des anglais, par exemple, la lutte à San yuan li, et l'incendie des bâtiments étrangers, etc. Ces événements ont eu des conséquences pour les anglais. Ils ne peuvent pas construire de concession après la première guerre de l'opium. Les consulats et les bureaux pour les commerçants étrangers resta à Treize Hang l'endroit où ils habitent avant l'ouverture - bien que le système du commerce dominant par le Treize Hang aient été finis. Cette situation resta inchangée jusqu'à la deuxième guerre de l'opium. Pendant cette guerre, le Treize Hang a été détruit complètement par le feu. Voir ZHONG Jun Ming, *Sha mian*, Ed. Populaire de Canton, Canton, 1999, p18-21.

Selon Hosoa Ballon MORSE, les cantonnais ont une haine vivace pour les commerçants étrangers. Cette haine est plus évidente dans les quatre villes. Donc nous pensons que la construction de concession à Canton a été influencé inévitablement par cette altitude. Voir Hosoa Ballon MORSE, *op.cit.*, Pékin, 1963, p415.

⁷³ Ces deux villes sont devenues des colonies à ce moment là : Hongkong à la Grand Bretagne en 1840 et Macao au Portugal en 1849.

⁷⁴ ZHONG Jun Ming, *op.cit.*, Canton, 1999, p22

Figure 1-5, Plan de Canton en 1907



A sud-est, quartier de Henan (Honam) ; A sud-ouest, quartier de Fangcun (Fang Cheng)

Source : Première archives historique de Chine, Archives de Canton, gouvernement de l'arrondissement de YueXiu, *Guangzhou Li Shi Di Tu Jin Cui (Accueil de plan historique de Canton)*, Zhong Guo Da Bai Ke Quan Shu Chu Ban She, Pékin, 2002, p84-85

Les étrangers ont choisi un terrain près du grand fleuve mais les mandarins, à cette époque, avaient un autre point de vue. Comme il a fait remarquer LU Xing Long, à Shanghai, George BALFOUR a une vue profonde sur les points forts de ce terrain. La concession anglaise était située sur la rive droite du fleuve Huangpu, avec deux canaux, au sud et au nord, qui aboutissaient au pays d'hinterland (le Yang-King-Pang et la rivière Suzhou). A l'aval du débarcadère de la cité chinoise, possédant un grand terrain étendu à l'ouest, en effet, elle était un passage stratégique de la ville de Shanghai. Autrement dit, le contrôle de ce lieu équivalait à un contrôle du commerce de toute la ville⁷⁵. Par contre, aux yeux des mandarins chinois, l'importance de ce terrain extra-muros, avec les champs et les chemins de halage, est loin de celle de la cité chinoise. Ils ne comprirent pas du tout le choix des étrangers, qui sont arrivés à Shanghai avec une telle puissance, simplement dans le but d'obtenir un tel terrain. En tout cas, les concessions en dehors de la cité chinoise, elles, ont

⁷⁵ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *Cheng Shi Jian She Bian Qian (Mutation de la construction urbaine)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1999, p7-8

donné entière satisfaction pour réaliser la « séparation entre les habitants locaux et les étrangers ». Autrement dit, leur considération ne portait que d'une préoccupation de conflit au cas où les étrangers se mêleraient avec les habitants locaux⁷⁶.

D'un côté les étrangers mettaient l'accent sur la situation stratégique, de l'autre les mandarins chinois pensaient ce terrain sans grande importance ; Les étrangers préférant construire une ville nouvelle sur une terre vierge, alors que les mandarins chinois pensaient que ces terres désertiques briseraient l'enthousiasme des étrangers. C'est donc pour des raisons différentes qu'ils firent ce choix commun comme site des concessions.

1.1.3 Nouvelle centralité au bord du fleuve

Les fondateurs de la concession ont eu raison. Le fleuve a donné l'assurance de la sécurité mais aussi la facilité du commerce. La première hypothèse de ce choix a été vérifiée quelques fois même avant l'apparition de la concession. En fait, les étrangers sont arrivés en Chine par des bateaux à vapeur, alors que les chinois n'utilisent que les bateaux à voiles à cette époque. Du "*Lord Amherst*" qui est arrivé en 1832 avec H. Hamilton LINDSAY, le représentant de *East India Company*, et son traducteur le missionnaire jésuite Charles GUTZLAFF en vue d'établir une nouvelle relation commerciale, à la flotte de guerre anglaise qui est entrée la rivière de Huangpu via l'embouchure de Wusong, et qui ont occupé enfin la ville de Shanghai en 1842, ou encore l'armée alliée de franco-anglaise, des ministres américains et russes qui se sont rassemblés à l'embouchure du fleuve Hai en 1858 pour avoir essayé d'obtenir une plus vaste ouverture. Ces derniers, qui ont envie d'une négociation avec le représentant de l'empereur de Qing, sont arrivés enfin à Tianjin via le fleuve, se voient répondre par la négative.

Dans la lettre que le ministre des affaires étrangères de France a écrite à son représentant en 1843 pour les pourparlers concernant le commerce, il a remarqué que « pour assurer l'exécution de leurs sentences et prêter main-forte à leurs décisions, un bâtiment de guerre anglais doit stationner dans chacun des ports ouverts au commerce de la Grande-Bretagne. Les plénipotentiaires chinois vous feront probablement la même proposition, parce que, dans leur pensée, la présence de bâtiments de guerre est indispensable pour assurer le maintien du bon ordre dans les rapports entre les indigènes et les étrangers, mais, au lieu de voir dans cette clause une obligation à contracter, vous la considérez, monsieur, et avec raison, comme le moyen d'acquiescer un droit essentiel⁷⁷ ».

En effet, si la concession sert aussi en cas de guerre, les bateaux de guerre et leurs canons vont jouer un rôle très important. En 1853, à Shanghai, les ressortissants français ont été confrontés à la rébellion Taiping. Les vaisseaux français mouillés dans le fleuve Huangpu n'avaient pas à se préoccuper seulement de la protection du quartier français. Leur sollicitude s'étendit aussi sur les établissements des missionnaires : Zikawei, le séminaire de Tsan-ka-leu à Poutong sur la rive droite du Whangpoo, et surtout le faubourg de Tong-ka-dou, où s'élevait la cathédrale qui était particulièrement exposé aux coups des rebelles et des impériaux. Ils apportèrent « une protection plus réelle⁷⁸ ». Entre 1854 et 1855,

⁷⁶ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p189

⁷⁷ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p8

⁷⁸ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p67

les Taiping et l'armée de Qing se sont livrés des combats généraux. Les deux camps étaient situés des deux côtés de la concession, donc la concession était soumise à une influence dangereuse. Comme l'ont fait remarquer les français, « les chinois, disaient-ils dans la lettre à la légation qui vient d'être citée, en sont venus à un point tel qu'il n'est plus permis de compter aujourd'hui sur le prestige de la force morale. Je ne saurais en conséquence, sans manquer à tous mes devoirs envers votre Excellence, comme envers les intérêts commis à ma garde, vous dissimuler que les moyens de précaution matériels dont la France dispose en ces orageux parages ne peuvent rester plus longtemps éloignés de Changhai sans engager notre responsabilité commune⁷⁹ ». A la suite de ces faits, il parut utile de prendre des mesures de sûreté pour protéger toute la communauté étrangère, c'est-à-dire l'ensemble des deux concessions, contre les agressions tant des impériaux que des insurgés. A ce moment, se trouvaient dans la rivière le steamer Encounter (14 canons) et le brick anglais Grecian (12 canons) ainsi que le sloop américain Plymouth (20 canons); le Colbert était incessamment attendu⁸⁰.

Concernant le rôle de ces navires de guerre sur le fleuve Huangpu, le français Maybon a donné plus de détails à travers le récit d'une bataille qui eu lieu entre 1860 et 1864 : l'enseigne le Brethon, commandant de la compagnie de débarquement de *la Forte*, « fit tirer quelques obus sur le faubourg ; de nombreuses maisons chinoises prirent feu et les pillards disparurent. En même temps, *la Forte*, commandée par le lieutenant de vaisseau Butel, remonta la rivière jusqu'à la hauteur de Tong-ka-dou, prenant en enfilade les rues du quartier ; une canonnière anglaise remonta plus haut encore ; cette démonstration fut efficace⁸¹ ».

Dans la même optique, on a profité du débarcadère de Shamian, à Canton, aménagé en avril 1916, d'une autre manière. Comme l'a montré ZHONG Jun Ming, ce débarcadère, réservé aux bateaux de la concession, peut accueillir les soldats des bateaux de guerre, mais aussi servir à la retraite des habitants étrangers vers Hongkong en cas d'urgence. En temps de paix, il y a certains étrangers qui sont débarqués à la concession directement par ce débarcadère, sans passer la douane chinoise. Dans ce sens-là, la concession, ayant une indépendance complète par rapport à la ville de Canton, est devenue une enclave du pays dominant⁸².

Cependant, quelle fonction le fleuve a-t-il pour le développement de la concession ? Depuis l'ouverture, au milieu du XIX^e siècle, il existait sans doute une grande mutation urbaine dans les concessions de ces quatre villes. A Shanghai, Tianjin et Hankow, sont devenus de nouveaux centres dépassant la cité chinoise. A Shanghai, depuis la rébellion de Xiao Dao Hui (Small Swords Society) en 1853, un consentement tacite a été donné pour les chinois

⁷⁹ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p86

⁸⁰ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p97

⁸¹ Joseph DE LA SERVIERE, *Histoire de la mission du Kiangnan*, Imprimerie de l'Orphelinat de Tóu-sè-wè, Zi-Ka-Wei, Shanghai, 1914, t. II, P270.

⁸² ZHONG Jun Ming, *op.cit.*, Canton, 1999, p32

qui voulaient louer des logements ou acheter des terrains dans la concession⁸³. Un grand nombre de chinois s'y installèrent à demeure. Par conséquent, la concession a été transformée, d'une zone spéciale réservée aux ressortissants étrangers, en un quartier mixte où la majorité des habitants étaient des chinois. D'après ZENG Zu An, cet événement a favorisé le développement de la concession, grâce à une population augmentée sans cesse, une situation sûre et des équipements publics en avance⁸⁴. Nul doute que le même processus s'est déroulé dans les trois autres villes, car la concession a des points forts par rapport à la cité chinoise. Cette dernière était en retard dans sa condition de vie et toujours en guerre. Cependant, d'après nous, ces avantages apportés par l'administration étrangère ne sont que des garanties pour le développement de la concession. Quel est la raison originale de l'état florissant de la concession ? Quel est le moteur principal de l'urbanisation de ce terrain ?

En 1842, le terrain de la future concession anglaise a présenté à son nouveau propriétaire une perspective rurale, comme ce qu'on peut voir partout dans les villages du delta du Yangzi. Rhoads MURPHEY a constaté que ce sont des terres cultivées en riz et en coton, traversées par de nombreux ruisseaux et petits canaux, sur lesquelles se trouvent parfois des groupes de chaumières. Cette terre subit toujours les inondations à cause de la remontée des marées en cas des flux. Donc, il faudrait augmenter les fondations de tout le quartier en vue de construire ensuite les voiries et les bâtiments⁸⁵. En général, tout était un désert « de type chinois⁸⁶ » à ce moment-là. Les premiers arrivants, y compris les employés diplomatiques, les commerçants et les missionnaires jésuites, furent logés dans les résidences locales du centre ville.

De même, la future concession française, en 1848, était « presque déserte, d'une monotonie effrayante dans sa platitude » : des terrains sans arbres et à demi-noyés, presque tous en cultures, sillonnés par d'innombrables petites criques et des fossés bourbeux, de-ci, de-là, des tombeaux, des huttes basses et sordides, véritables masures faites de boue séchée et de bambous, un paysage enfin dont l'amiral Jurien de la Gravière disait alors, qu'après de lui, « la Camargue et les bords de la Charente-Inférieure sont pittoresques », et dont, vingt-trois ans plus tard, le baron de Hübner déclarait qu'il était « le plus laid qu'on puisse imaginer »⁸⁷.

Les anglais s'installèrent en 1845, ensuite les américains en 1848, puis les français en 1849. Les premiers étrangers furent rassemblés au milieu du Bund (entre la place pour le « jeu du

⁸³ Le «Shanghai Land Regulations» a été promulgué en 1845 à Shanghai, après une négociation entre l'empereur de Qing et le représentant anglais. Il a été considéré comme la première loi concernant l'achat et la construction sur les concessions étrangères. Selon cette loi, les chinois ont interdiction de louer ou d'acheter des terrains dans les concessions. La rébellion de Xiao Dao Hui (Small Swords Society) fomenté depuis 1863 a résulté une paralysie du gouvernement local. Un grand nombre de chinois est alors entré dans la concession, parce qu'elle était relativement sûre en comparaison de la cité chinoise. A cette époque-là, les étrangers trouvent un grand intérêt à louer des terrains ou des logements à ces nouveaux arrivants. L'installation des chinois dans la concession obtint donc un consentement tacite.

⁸⁴ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p170-171

⁸⁵ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p36-37

⁸⁶ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p14

⁸⁷ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p14

coq », situé au milieu du nord, et la route de son côté nord (le rue Jiu Jiang d'aujourd'hui), mais pas dans la partie nord entre le rivière Suzhou et la rue Pékin d'aujourd'hui (voir Figure 1-6). Mais en tout cas, les parcelles près du fleuve ont eu la première vague d'exploitation. Au début de 1844, les premiers étrangers ont commencé, sans autorisation, à louer les terrains avant l'ouverture officielle. Avec les promoteurs internationaux, ce terrain plutôt en friches, a été mis dans l'exploitation commerciale. Un an après l'ouverture de Shanghai, presque toutes les parcelles du Bund (environ 140 Mow, équivalent de 93 333 m²) étaient louées. Il restait seulement une parcelle de dix Mow (environ 6667 m²), au sud de la rue Nankin d'aujourd'hui, qui ne bénéficiait pas d'un contrat formel, mais qui était aussi l'objet de négociations entre le premier commerçant américain, Henry G. WOLCOTT, et les propriétaires villageois. La majorité de ces premiers locataires furent des courtiers et des gérants de comptoirs commerciaux à Canton. Selon l'intérêt de son patron ou de lui-même, l'ouverture de succursales à Shanghai devint le premier objectif. Par conséquent, le Bund, situé à côté du fleuve Huangpu, leur convenait bien.

Figure 1-6, Transformation du Bund



Le Bund en 1849

Source : QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p89



Le Bund en 1925

Source : QIAN Zong Hao, *op. cit.*, Shanghai , 2005, p70

Lorsqu'en 1845 la mission de Lagrené est venue à Shanghai, tout y était chinois. Trois ans plus tard, les choses avaient déjà singulièrement changé. MAYBON et FREDET ont relevé plus de détails sur cette transformation.

« ... La concession anglaise, limitée au nord par la Soochow Creek, au sud par le Yang-King-Pang, à l'est par le Whangpoo, avait encore sur la rivière des rives basses et boueuses ; on commençait à peine à exhausser et affermir l'emplacement des quais⁸⁸. Mais déjà, en arrière, s'alignaient des constructions européennes : la chancellerie britannique, le consulat des Etats-Unis, un hôtel (le Victoria Hôtel), les vastes demeures des négociants anglais ou américains. Et quelles demeures ! De « vrais palais », d'architecture italienne, grecque ou moyenâgeuse, qui stupéfiaient les missionnaires venus de l'intérieur par la rapidité avec laquelle ils avaient « surgi du désert ». Plus loin, des groupes de maisons indigènes entre lesquelles circulaient des ruelles fangeuses. Rares au nord de la Soochow Creek, les habitations chinoises, bien qu'un peu plus nombreuses, étaient encore très clairsemées au sud du Yang-King-Pang. Le faubourg qui s'étendait entre la concession anglaise et les bords du Whangpoo n'était qu'« un talus fangeux qui supportait des masures minées par les eaux et tombant de vétusté ». Chaque année, d'ailleurs, les crues de la rivière venaient apporter leur limon sur ces terres basses ; l'aspect général était celui d'une banlieue de petite ville, terne et sale, où régnait cependant une certaine activité.

Telle était, au point de vue matériel, la situation au début de 1848. Au point de vue moral, les quelques années écoulées depuis l'ouverture du port avaient été employées, avec une activité sans égale, par les étrangers accourus à Shanghai pour s'y organiser et y créer un centre d'affaires et d'influence. Les puissantes maisons anglaises, telles que Jardine, Matheson & Co et Dent & Co., l'éclat des victoriens retentissants, le déploiement impressionnant de forces redoutables, l'étalage d'une richesse et d'une activité économique remarquable, n'avaient pas peu contribué, comme l'observe l'amiral Jurien de la Gravière, à procurer rapidement à la colonie anglaise naissante une situation exceptionnelle, dont bénéficiaient ceux qui vivaient à l'ombre du drapeau anglais et sur la concession anglaise⁸⁹».

Le Bund, « une ville anglaise, comme un drame magique, est en émergence au bord du fleuve Huangpu au début de l'été de 1847⁹⁰ ». Ceci a généralisé, selon QIAN Zong Hao, le passage d'une perspective de la société traditionnelle chinoise à une image urbaine de la ville moderne. A ses yeux, la mutation a commencé par un changement de l'organisation du terrain : de la prospérité villageoise à la prospérité commerciale et internationale. Ce processus signifie que le Bund a été détaché de la société traditionnelle de Shanghai⁹¹.

Dans les années 1870, les concessions ont fait régner la prospérité. Un auteur chinois l'a décrit dans ses notes de voyage : cette ville est de plus en plus prospère depuis son ouverture. Les personnes qui veulent stationner sont serrés épaule contre épaule. Les

⁸⁸ La rive elle-même était encore chinoise, les autorités chinoise l'ayant réservée pour les nécessités du halage des jonques.

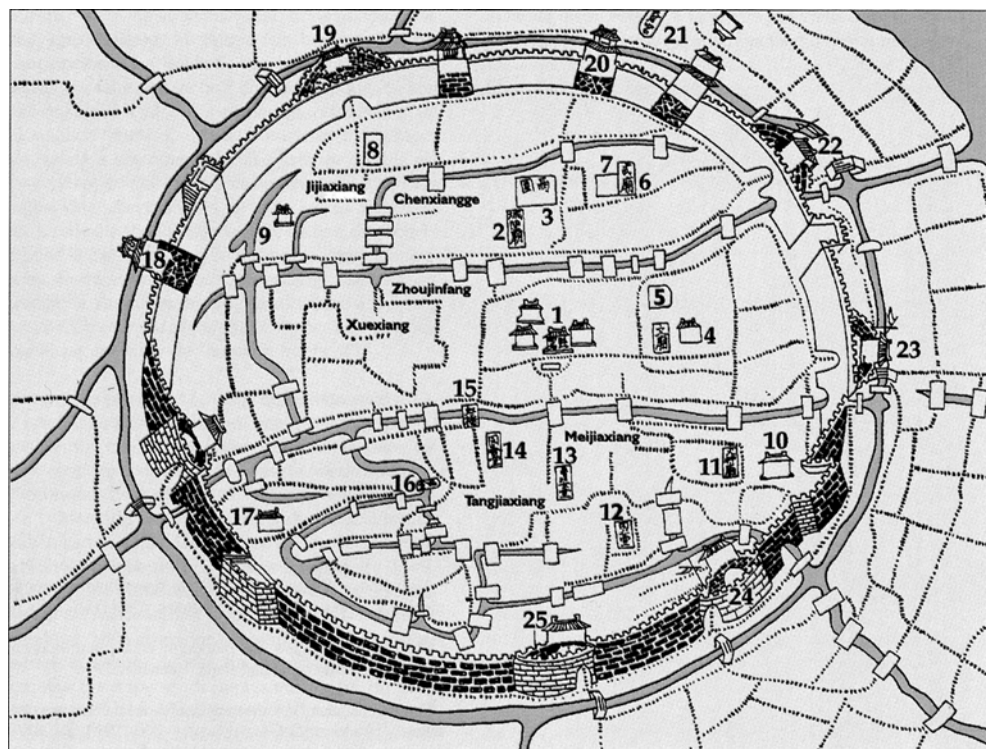
⁸⁹ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p 14-16

⁹⁰ QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p24

⁹¹ QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p16

visiteurs sont éblouis par la grande ville. Petit à petit, elle dépasse les villes connues comme Hankow et Canton. Ici, on trouve des ressortissants de 18 provinces de Chine et de 24 pays occidentaux⁹².

Figure 1-7, La ville fortifiée et ses principaux édifices vers 1840



Source :
Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *Atlas de Shanghai : espaces et représentations : de 1849 à nos jours*, CNRS Editions, Paris, 1999, p14

- | | |
|--|---|
| 1. Yamen du magistrat de xian | 14. Tongrentang (institution de charité) |
| 2. Temple du dieu protecteur de la cité (Chenghuangmiao) | 15. Hongqiao (pont) |
| 3. Jardin de l'Ouest | 16. Pont du grenier de l'Ouest (Xicangqiao) |
| 4. École | 17. Résidence du commandant de la garnison |
| 5. Hall des examens (Wumiao) | 18. Temple de Guan De, le dieu de la Guerre |
| 6. Temple du dieu de la Guerre | 19. Porte du Nord |
| 7. Institut des lettres | 20. Temple de Tianma |
| 8. Temple de l'esprit de la fortune | 21. Douanes intérieures chinoises |
| 9. Petit terrain d'entraînement | 22. Petite porte de l'Est |
| 10. Yamen de l'intendant de circuit (daotai) | 23. Grande porte de l'Est |
| 11. Temple de l'esprit du feu | 24. Grande porte du Sud |
| 12. Tongdetang (institution caritative) | 25. Petite porte du Sud |
| 13. Yingyutang (orphelinat) | |

Plus précisément, c'est le secteur fluvial de la concession qui est devenu le nouveau centre. Bien que Shanghai ait été « un des mieux parmi les ports et les voies fluviales navigables » et qu'elle ait été « en effet la porte du Yangzi et le centre commercial principal de l'Asie de l'Est⁹³ » avant l'ouverture, son centre ville, le temple du dieu protecteur de la cité (Chenghuangmiao) et son centre commercial, le Jardin de l'Ouest (Yuyuan), étaient situés à l'intérieur de l'enceinte. Ce centre commercial, devant les Yamen du magistrat de Xian, est relié par les ruisseaux et les canaux avec les débarcadères situés en dehors de la ville. En ce

⁹² GE Yuan Xu, le préface de *Hu You Za Ji* (la note du voyage à Shanghai), cité par ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p 172, traduit par l'auteur. Les nombre d'ici, comme 18 et 24, n'est pas une chiffre exact, mais signifie « nombreux ».

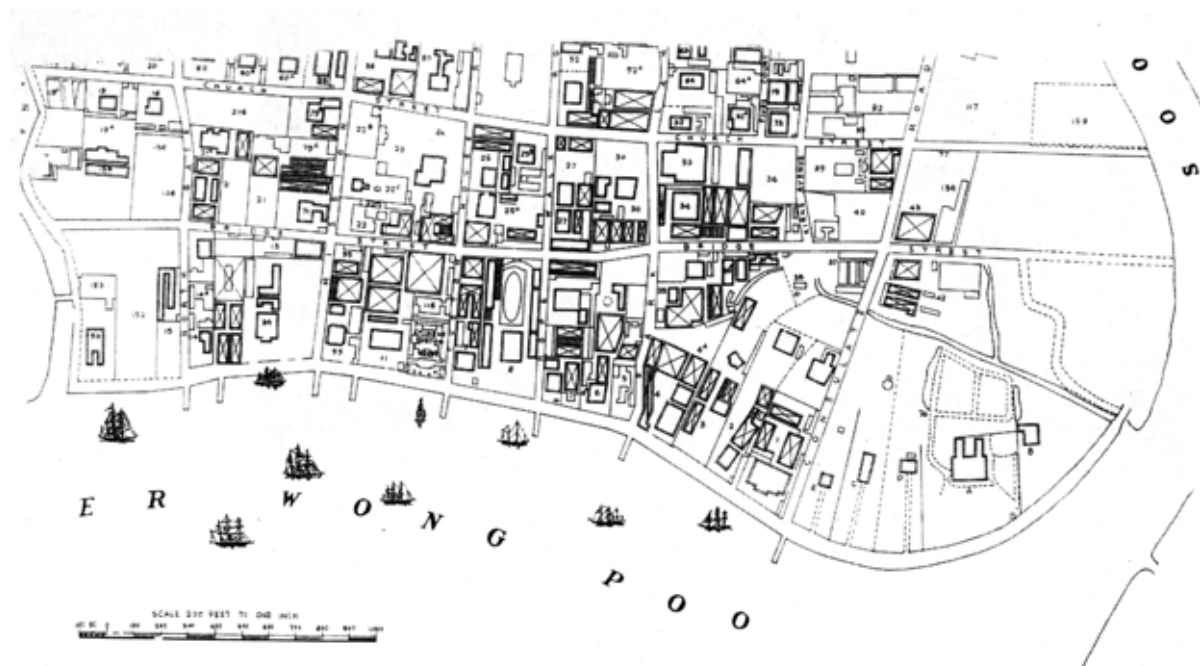
⁹³ ZHANG Zhong Min, *Shanghai Yan Jiu Lun Cong* (Recherche sur la ville de Shanghai), vol 2, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1989, p269-287

qui concerne la distribution des fonctions générales, la cité chinoise colle aux principes traditionnels chinois.

Au contraire, le nouveau centre est né juste à côté du fleuve. Ici, les anglais, les français et les américains « ont créé un nouveau monde selon leur modèle⁹⁴ ». Parallèlement à la prospérité de la concession, se joue le déclin de la cité chinoise. Autrement dit, la centralité a été déplacée de l'intra-muros vers le Bund.

En fait, ce nouveau centre et le port fluvial ont constitué une entité. A ce propos, MAYBON et FREDET font une description détaillée :

Figure 1-8, Plan de la concession anglaise à Shanghai en 1855



Rectangles avec double contours : bâtiments construits ;
Rectangles avec seul contour : bâtiments en planification ;
Rectangles avec les diagonales : entrepôts. Ils ont souvent les escaliers à leur côté, pour que les marchandises puissent transportés directement à premier étage ;
Ligne poitillée : raccouci.

Source : Qian Zong hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p90

Le voyageur qui arrive aujourd'hui à Changhai n'y retrouve aucune de ces impressions lumineuses, pittoresque ou grandioses, qu'il a emportées des précédentes escales. Dès que le navire a franchi cependant la barre de Woo-sung et s'est engagé dans le Whangpoo, des signes d'une activité considérable dénoncent l'approche du grand port. Les kilomètres succèdent aux kilomètres ; sur les rives fuyantes et basses, l'il n'aperçoit que des files

⁹⁴ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p6

ininterrompues d'usines, d'entrepôts et de docks. Le bateau stoppe enfin, et, dans la chaloupe qui les emporte plus loin dans une course interminable, les passagers deviennent, aux fumées qui salissent le ciel, par delà les bâtisses monotones, des faubourgs grouillant d'une vie intense. Et voici qu'apparaît, dans sa courbe majestueuse, le « Bund » orgueilleux, ses édifices somptueux, ses banques énormes aux allures de temples avec leurs coupes et leurs colonnades, et de-ci, de-là, à peine quelques constructions modestes qui semblent oubliées pour mieux accentuer l'écrasante superbe de leurs rivales. Partout, un fourmillement prodigieux. Automobiles, voitures, rickshaws se croisent à toute allure. Sur la rivière, c'est une activité égale. A travers les jonques pesamment chargées, ferry-boats, remorqueurs, chaloupes à vapeur ou vedette des bateaux de guerre sillonnent les flots jaunâtres. Aux appontements, un encombrement effarant qui oblige parfois, pour débarquer à enjamber deux ou trois chaloupes accolées les unes contre les autres⁹⁵.

En fait, le processus du développement de la concession nous montre que ce « monstre⁹⁶ » a une relation étroite avec son fleuve et ses ports. Pour arriver à cela, il a fallu mixer des fonctions diverses en prenant en considération la facilité d'utilisation pour les commerçants. Dans le Bund, les logements, les magasins, les comptoirs et les entrepôts ont été installés ensemble. Un plan nous présente cette situation. Les entrepôts, marqués en marron clair, sont nombreux dans ce plan. Précisément, il y en a plus de 150 au total ! Il a réfléchi son développement rapide même au début de la formation de la concession. C'est le commerce florissant qui a produit, à l'origine, la prospérité du Bund.

Shanghai nous donne un exemple typique de ce qu'est un déplacement de centre urbain. Dans cette ville, une nouvelle forme urbaine est née au bord de l'eau, ce qui est à l'opposition de la typologie traditionnelle chinoise. Quant à Tianjin et Hankow, le vieux centre commercial est situé extra-muros, mais à proximité du débarcadère du canal ou du petit fleuve. Ce qui correspond au niveau de la technique de la navigation : le bateau en bois reste le moyen principal de transport en Chine à cette époque là. Après l'ouverture, ces vieux centres sont remplacés par les nouveaux au bord du grand fleuve. Deux raisons sont a priori à souligner pour expliquer ce remplacement : en premier, et la plus importante, la concession, notamment les quartiers situés au bord du fleuve, a bien profité de la facilité du transport sur l'eau. Les étrangers ont apporté des navires qui se déplacent plus vite et qui ont une jauge plus grande, ce qui a élargi le périmètre d'action de ce moyen du transport traditionnel. En deuxième, la cité chinoise a été engagée dans des guerres, mais les concessions, les enclaves des gouvernements étrangers, sont restées en paix.

Le 17 décembre 1860, quand le ministre anglais F.W.A.BRUCE a posé sa demande de locataire à Tianjin, une haute dignité a rendu compte à son empereur : dans une grande mesure, ce terrain est en friches, il existe seulement quelques bâtiments au sol⁹⁷. Le capitaine anglaise C.G. GORDON, qui s'occupe de la planification de la concession, a dessiné dans le plan un boulevard le long du fleuve, les grandes avenues et les tracés des

⁹⁵ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p13

⁹⁶ Un journaliste parisienne résumait son impression de Shanghai par cette phrase. Voir Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p14

⁹⁷ LAI Xin Xia, dir., *Tianjin De Jiu Guo Zu Jie (Neuf concessions à Tianjin)*, Tianjin Gu Ji Chu Ban She, Tianjin, 2004, p3

fondations des édifices⁹⁸. La concession anglaise a commencé à se construire selon son plan.

Dix ans plus tard, le centre commercial de Tianjin se dressait le long du canal, en dehors de la porte nord et de la porte est de la cité chinoise, bien qu'il existe déjà trois concessions officiellement, à l'autre bout au sud-est. Pour les nouveaux arrivants, la construction sur un terrain bas n'est pas facile : il leur faudrait relever le niveau de construction en rajoutant de la terre sur le sol. En plus, cette grande quantité de terre, extraite loin du site, devrait être transportée à l'aide de nombreuses charrettes à bras. Par conséquent, seule Dent & Co. y a construit un bâtiment à étages. Pour les autres commerçants, « eux sont tellement satisfaits qu'ils ont implanté les poteaux des limites, construit un grand entrepôt et quelques petits logements pour l'hébergement de courte durée⁹⁹ ».

Mais nul doute que tous ces occidentaux croyaient qu'il y aurait un développement rapide du transport fluvial¹⁰⁰. Ils ont donc choisi le site des concessions à l'aval du fleuve Hai. Les premiers immigrants, les Anglais, ont construit leur centre sur une rive relativement droite. Ce sont les débarcadères qui furent les premières constructions dans les concessions anglaise et française, pour que les comptoirs puissent fonctionner le plus vite possible. Comme ZHANG Li Min l'a montré, l'arrivée d'un grand nombre de bateaux à vapeur a activé cette voie d'eau vers la mer¹⁰¹.

Leurs prévisions sont devenues réalité. Une grande quantité de marchandises, importée par Shanghai, est transportée à Tianjin par les navires ; de même, les produits locaux sont exportés en prenant cet itinéraire. En général, le bateau était le moyen le plus important pour la communication avec les autres villes côtières. A la suite de l'augmentation croissante des bénéfices, le nombre de comptoirs étrangers est sans cesse en augmentation. Il y avait 26 comptoirs à Tianjin en 1879, vingt ans après l'ouverture.

En même temps, les concessions se sont bien développées. Le boulevard central¹⁰² traversant les concessions de la rive gauche, en parallèle du fleuve Hai, a été livré à la fin des années 1870. Comme les archives de douanes le décrivent, ce boulevard, recouvert de graviers, était beaucoup plus solide que la route en terre de la cité chinoise. Des lampadaires furent implantés sur ses deux côtés, éclairant le boulevard durant la nuit. Un grand nombre de magasins, d'hôtels, de sociétés de transport et des bâtiments publics, comme l'église et le club, s'y sont implantés au fur et à mesure¹⁰³. Ce grand boulevard, très proche des débarcadères fluviaux, est devenu le centre de la concession. D'après LAI Xin Xia, la livraison du Jardin Vitoria en 1887 et du hall du Gordon¹⁰⁴ en 1890 marquent la fondation

⁹⁸ Otto Durham RASMUSSEN, *Tientsin, An Illustrated Outline History*, traduction en chinois dans *Tianjin Li Shi Zi Liao* (Document historique de Tianjin), Tianjin, n°2, 1964, p21

⁹⁹ Otto Durham RASMUSSEN, *op.cit.*, Tianjin, 1964, p24

¹⁰⁰ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p162-163

¹⁰¹ ZHANG Li Min dir., *Jie Du Tian Jin Liu Bai Nian (Six cents ans à Tianjin)*, Tianjin She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Tianjin, 2003, p10

¹⁰² Son autre nom est Vitoria Road, l'avenue de Jie Fang d'aujourd'hui.

¹⁰³ *Receuil d'archive et d'annale de douane de Tianjin (1865-1888)*, traduction et édition de WU Hong Ming, Institut historique de l'Académie des sciences sociales de Tianjin, 1997, p192

¹⁰⁴ Aujourd'hui, ce sont le jardin du nord de l'avenue de JieFang et le site original du gouvernement.

de la concession anglaise¹⁰⁵. Les concessions constituaient désormais le cœur de la zone urbaine. De proche en proche, huit concessions, à Tianjin, ayant une forme rectangulaire, ont été transformées en une nouvelle ville linéaire.

Un témoin chinois chante la transformation de la concession, à cette époque-là, dans son livre publié en 1884:

La ville-port fut ouverte dès l'automne de 1861. Elle permettait aux pays occidentaux de louer en permanence les terrains, de construire des bâtiments et de faire du commerce. Les concessions ont été implantées sur la rive gauche, à partir de l'endroit nommé « *Zi Zhu Lin* » (bois de bambou violet). La concession française était au nord, avec certains bâtiments, la concession américaine au sud, à partir du débarcadère de *China Merchants Steam Navigation Co.* Au milieu, la concession anglaise, était délimitée par le fleuve à l'est et la rue de Taku à l'ouest. Ici, il y a des grandes rues plates, des bâtiments bien planifiés, et des haies touffues des deux côtés du boulevard. Il y a aussi de nombreux piétons, des marchandises entassées comme des montagnes, des palanquins, des chevaux et des charrettes qui traversent sans cesse, nuit et jour. Il y a encore des fils électriques qui se croisent pour former une véritable toile d'araignée, des lampadaires lumineux comme les étoiles. En général, les concessions bien organisées sont un « petit Shanghai »¹⁰⁶.

La vie confortable de la grande ville et les nombreuses possibilités de faire fortune ont bien attiré les propriétaires fonciers hébergés au village autrefois. La prospérité du commerce a attiré un grand nombre de commerçants qui font l'aller et retour entre Tianjin et les autres provinces. Comme j'ai montré un texte du journal « *Zhi Bao* » en 1896, la plupart des commerçants, aussi bien les locaux que ceux qui viennent des autres provinces, sont hébergés dans des hôtels dans l'avenue He-Bei, donc, de nombreux employés des comptoirs et les courtiers y sont allés¹⁰⁷. L'augmentation de la population urbaine a fait la prospérité des secteurs du commerce et des services dans la ville. Un grand nombre d'agences pour la vente aux enchères, d'hôtels, de bains, de salons du thé, et même de maisons de prostitution sont apparus. Tous ceux-ci sont concentrés autour de la concession. Autrement dit, le développement des concessions au bord du fleuve a favorisé le processus d'urbanisation de ce quartier.

Le confluent des canaux et du fleuve, du nom de « *San-Cha-kou* », sur lequel le port de transit du transport fluvial est installé, marquait aussi la fin de la route maritime. Il était le centre commercial de Tianjin avant l'ouverture. Cependant, les concessions ont construit des débarcadères à « *Zi Zhu Lin* », un lieu à l'aval du fleuve. Ce dernier, possédant une eau plus profonde (le niveau d'eau de la marée haute est de 8 à 11 milles plus élevé par rapport à la marée basse) et un terrain plus vaste, avait une meilleure situation pour établir le débarcadère. Les sociétés d'import-export y ont, à qui mieux mieux, construit des débarcadères et des entrepôts. Par conséquent, il est devenu le nouveau centre en remplacement de celui de « *San-Cha-kou* ». En arrière, de ce fait, c'est le déclin de la navigation du canal et la prospérité du transport mixte maritime-fluvial. Selon LAI Xin Xia,

¹⁰⁵ LAI Xin Xia dir., *op.cit.*, Tianjin, 2004, p48

¹⁰⁶ ZHANG Tao, *Jin Men Za Ji (Note de la ville de Tianjin)*, 1884, Tianjin, p121-122, analysé par l'auteur

¹⁰⁷ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, 1993, Pékin, p214-215

c'est grâce à sa grande rive de quinze kilomètres à l'aval du fleuve que les concessions sont devenues le nouveau centre¹⁰⁸. Aux yeux des étrangers, la naissance et le développement de la concession sont « un fruit de leur effort de transformer Tianjin en première ville commerciale du nord du pays¹⁰⁹ ». Nous pouvons dire que la naissance de la nouvelle centralité aboutit à la prospérité du commerce, et cette dernière a bien profité de la facilité du transport sur l'eau. Enfin, c'est un fait que Tianjin s'est affranchie de sa dépendance à la capitale, de la hiérarchie traditionnelle à travers l'histoire, mais est devenue une vraie ville commerciale reliée à un monde plus vaste grâce à son fleuve (voir Figure 1-3).

Dans cette optique, le cas de Hankow ressemble à celui de Tianjin. Son centre urbain a été déplacé du côté du fleuve Han sur les bords de la rivière Yangzi. En nous basant sur les recherches de Tianjin, nous avons l'hypothèse que ce déplacement est dû aux nouvelles techniques de navigation, notamment aux bateaux à vapeur, apportés par les étrangers, mais la raison sous-jacente la plus importante est l'objectif principal fixé dès la naissance de la concession, le développement du commerce.

En 1861, le centre urbain de Hankow est situé à l'intérieur de la cité chinoise. Cette cité, née au bord du fleuve Han, n'a pas suivi les principes traditionnels. Comme l'a remarqué PI Ming Xiu, elle a été le fruit d'une transformation suivie de la fonction¹¹⁰ : Il y avait de nombreuses rues du nord au sud vers les débarcadères, et la rue allant de l'ouest à l'est, parallèlement au fleuve, était la rue commerciale très connue, la rue de Hanzhen. C'était le centre commercial non seulement de la ville de Hankow, mais aussi, dans un plus grand cadre, de la ville de Hanyang, située de l'autre côté du fleuve Han. Les marchandises, soit venaient par l'eau et s'échangeaient sur terre, soit étaient transportées sur l'eau vers les autres villes après avoir été échangées. C'est un cas typique de marché fluvial.

Depuis l'ouverture, en 1860, les concessions ont été mises en chantier. Les travaux ont commencé par la construction d'une digue. En 1865, ce sont les anglais qui l'ont tout d'abord fait, en vue d'empêcher les inondations. Ensuite, les français et les allemands ont fait la même chose, l'un et l'autre. A l'intérieur de la digue, les jardins et les pelouses ont été répartis, les grands bâtiments livrés. Ce sont toujours les débarcadères de chaque comptoir qui sont livrés en premier, ensuite les bureaux, les logements, les industries et les entrepôts. Les services se sont développés au fur et à mesure, comme l'apparition des magasins, des hôtels, des restaurants, des banques et aussi des autres équipements de distribution. Avec la construction des concessions de ces cinq pays, les terrains en friches autrefois situés le long de la rivière sont devenus, en très peu de temps, une nouvelle ville linéaire, moderne et bien organisée.

Un témoin étranger s'est étonné par cette transformation ; « A Hankow, la mutation est tellement grande que tous le monde s'en est émerveillé. ... Le quartier, où étaient répartis les champs et les huttes autrefois, a reçu des boulevards et de grands bâtiments aujourd'hui. Avec les nouvelles concessions, (à l'opposition de la première concession anglaise), une

¹⁰⁸ LAI Xin xia dir., *op.cit.*, Tianjin, 2004, p3

¹⁰⁹ Otto Durham RASMUSSEN, *op.cit.*, Tianjin, 1964, p52

¹¹⁰ PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p9

avenue d'une longueur de deux miles a été tracée au bord de la rivière ¹¹¹» décrit-t-il. Une journaliste allemande, Anna WANG (Anneliese MARTENS), l'a aussi remarqué dans son journal : depuis le XIX^e siècle, les grandes puissances ont mis l'accent sur la construction de Hankow. En effet, ils l'ont considérée comme un centre commercial très important. Cette ville d'aujourd'hui possède des bâtiments en forme de tours et des banques modernes, de grands entrepôts, et aussi des hôtels haut de gamme et des villas avec de beaux jardins. Elle nous donne l'impression d'une métropole internationale plutôt que d'une ville chinoise¹¹².

Le nouveau centre né, parallèlement, le vieux centre déclina. Une preuve de ce fait est le déplacement de la douane. La douane de Hankow (Hankow customs), depuis l'ouverture, a été construite à la porte de Dazhi, au nord de la cité chinoise ; en 1863, la douane de commerce (Trade Customs), est installée au bord de la rivière, près de la porte de Tongji. C'est la prospérité du commerce au bord du Yangzi qui a favorisé ce déplacement.

Après l'ouverture, Hankow a été transformée d'un centre régional en un port ouvert au commerce international. Comme l'analyse ZHOU Jin Wen, il existe deux raisons principales à cela. En premier, Shanghai a remplacé Canton comme nouveau centre d'import-export de la Chine. Par conséquent, la route traditionnelle de Hankow à Canton via la région de Hunan a subi un contre-coup, c'est-à-dire que les marchandises de Hunan et des autres régions du sud étaient transportées via Hankow pour l'exportation vers Shanghai. Ensuite, la navigation de la rivière Yangzi a été internationalisée dès l'ouverture de Hankow. Quelques années après, à la suite de l'ouverture des villes de l'amont, comme Yichang(1876), Shashi(1894) et Chongqing(1894), le Yangzi est devenu, dans le cadre de la communication avec l'extérieure, un axe principal, et Hankow se trouvait située juste en son milieu¹¹³. Ces deux facteurs ont souligné l'importance du Yangzi dans le réseau de Hankow. Enfin elle a occupé une situation dominante. Son réseau d'aparavant, radial, multi-pôles, avec une mixité des voies d'eau et de la voie terrestre, a été orienté vers la seule ville de Shanghai, via la rivière Yangzi (voir figure 1-9) D'ailleurs, les armées de la dynastie Qing ont mis le feu à la cité chinoise en 1911, pendant la révolution Xinhai. Une cinquième de la cité a été détruite. Ensuite, les riches ont déménagé vers les concessions, ce qui a engendré une grande augmentation de sa population. Le commerce et les autres services sont de plus en plus prospères. Tous ceci nous a montré la réalité que le centre urbain a été déplacé au bord de la rivière. L'origine de cet événement est que la situation dominante du fleuve a été totalement remplacée par la rivière en matière de transport sur l'eau.

Comme l'a montré James Munro BERTRAM, à qui la ville de Hankow a laissé une bonne impression lors de son premier voyage en Chine : « Hankow, comme Shanghai et Tianjin - les trois villes qui sont le plus soumises à l'influence occidentale - présente aujourd'hui une image moderne. Chaque fois que la marée monte, les croiseurs s'amarrant le long de sa rivière. Les bâtiments d'un style occidental, comme les banques, les bureaux, les entrepôts, les pavillons et les consulats, sont sans doute des monuments de sociétés étrangères qui sont venues au cours de ce dernier siècle ¹¹⁴». En fait, ces trois villes sont nées de la nouvelle

¹¹¹ PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p73

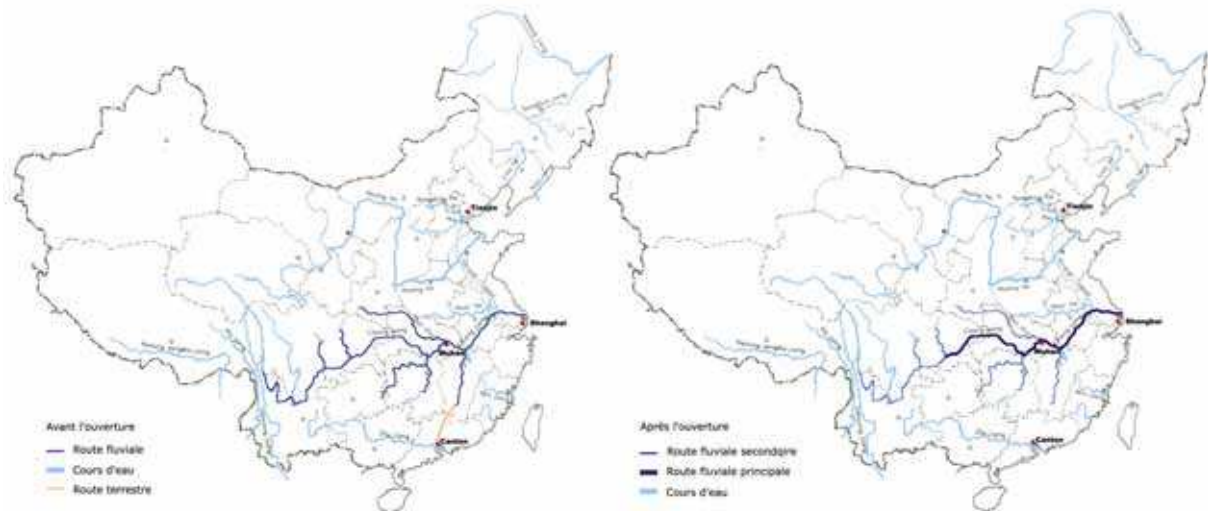
¹¹² PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p121

¹¹³ PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p152

¹¹⁴ PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p121, traduit par l'auteur

centralité au bord du fleuve, sur un terrain autrefois en friches mais qui sont les concessions d'aujourd'hui. Au fur et à mesure du développement du commerce, ce nouveau centre a remplacé le vieux centre dépendant du canal ou du petit fleuve.

Figure 1-9, Transformation de la route fluviale et la route terrestre pour Hankow



Source : Léon HOA, *Reconstruire la Chine, trente ans d'urbanisme 1949-1979*, Paris: Editions du "Moniteur", 1981, p37 et Pi Ming Xiu, Wu Yong, dir., *op.cit.*, Hu Bei Jiao Yu Chu Ban She, Wuhan, 1999, p152, analysé par l'auteur.

Le cas de Canton a certaines différences par rapport à ces trois villes. L'île de Shamian n'est pas assez grande. En effet, elle est considérée comme la plus petite concession en Chine¹¹⁵. Avant l'ouverture, un quartier juste à son côté était occupé par les treize comptoirs. Ils y ont construits les débâcles, les agences et les logements. Avec le commerce bien développé dans ce port monopole des affaires d'import-exports, il fut un centre commercial très important pour Canton. Après l'ouverture, les commerçants étrangers l'ont considéré comme « une aile » de la concession, bien qu'il ne soit pas dans la limite de la concession d'après la traité officielle. Autrement dit, ces deux parties, dirigées par les autorités différentes, ont composées le nouveau centre commercial de la ville.

L'île de Shamian était une avancée dans l'estuaire de Bai-er. Située au confluent de trois cours d'eau, elle avait une situation géographique bien distincte, avec un très beau paysage. En 1859, la Grande Bretagne et la France ont signé un bail sur ce terrain et ont commencé à construire à la fin de la même année. Ils ont créé un canal au nord pour séparer cette avancée de la terre, donc Shamian est devenue une île, possédant des ponts à l'est et à l'ouest qui étaient les deux seules entrées. A partir de ce moment-là, l'île de Shamian est devenue un quartier très particulier, complètement séparé du centre ville.

Les anglais ont mis leurs terrains aux enchères le lendemain de la date de signature, le 4 septembre 1861. L'île a été divisée en 82 parcelles, dont 7 ont été réservées pour les équipements publics, comme le consulat et l'église, et 75 vendues au public. Le premier

¹¹⁵ ZHONG Jun Ming, *op.cit.*, Canton, 1999, p86-87

jour, la majorité des enchérisseurs ont porté leurs soumissions sur les parcelles situées le long du fleuve. Cet événement nous rappelle un fait semblable qui s'est produit à Shanghai, en 1844, où les premiers locataires ont loué d'abord les terrains situés au bord du fleuve Huangpu.

L'île fut séparée en quartiers anglais, 44 acres à l'ouest, et en quartiers français, 11 acres à l'est. Mais il y avait un aménagement commun : une avenue principale, orientée dans le sens est-ouest, complétée par quelques rues dans le sens nord-sud. Les chemins ont divisé le terrain en 12 petits quartiers, et ces petits quartiers sont eux-mêmes divisés en quelques parcelles plus petites (106 parcelles au total). Une grande surface, dans le quartier de Sha Mian, est couverte par des espaces verts, dont des haies, des parcs, des jardins publics, etc.

En 1865, la première phase de la concession anglaise a été finie. Dans la même année, le consulat anglais y a été déménagé ; ensuite, les autres consulats, comme l'américain, le portugais et l'allemand. Les comptoirs et les banques fondés à Hongkong ou à Canton auparavant ont déplacé leurs bureaux sur cette île ou ils ont ouvert des agences et des succursales.

Les français se sont concentrés sur la construction de la Cathédrale du Sacré-Cœur (Shi-shi) dès 1861. Le secteur français de la concession n'était mise aux enchères, comme sa voisine anglaise, qu'à la fin de 1889. Ils ont conservé certaines parcelles pour le consulat, l'église et l'agence de la Banque de l'Indochine. Après 1890, où le consulat français a été déplacé dans la concession, de plus en plus de bâtiments y sont construits.

A la fin du XIX^e siècle, neuf banques et une quarantaine de comptoirs étrangers avaient leurs agences et succursales dans cette île. Ils prenaient Shamian comme base principale et développaient leurs affaires vers le delta de la rivière des Perles et encore plus loin vers d'autres provinces comme Hannan et Guangxi. Leurs secteurs d'activité étaient concentrés sur l'import-export, mais aussi dans le domaine financier et la navigation.

L'augmentation du prix des terrains à Shamian a prouvé qu'elle était devenue un nouveau centre. D'après H.S. SMITH, entre 1861 et 1938, le prix a augmenté sans cesse. « En 1861, chaque parcelle est vendue de 5000 dollars à 8000 dollars, mais en 1838, le prix d'une parcelle est estimé entre 50000 et 60000 dollars. Avec les bâtiments et les équipements construits depuis 1861, cette île est devenue un endroit de grande valeur¹¹⁶».

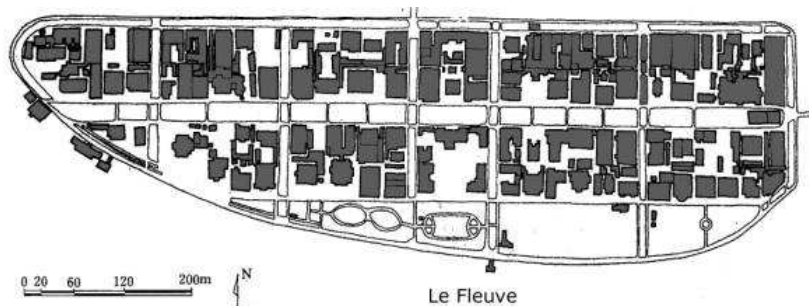
Après la première guerre mondiale, les anglais et les américains, en tant que vainqueurs, décidèrent de faire une extension pour leurs concessions. Mais l'île de Shamian est si petite qu'elle ne leur suffisait pas. Les quartiers alentours, notamment ceux situés à l'est et à l'ouest de l'île, sont devenus les ailes d'extension. Les vaisseaux marchands étaient amarrés maintes fois dans l'estuaire de Bai-er, les grandes sociétés de transports étant implantées à l'intérieur de la concession. En même temps, les débarcadères réservés aux petits bateaux et aux compagnies de messageries ont occupé le Changdi. Cet endroit, juste à côté de l'île, était l'ancienne zone de treize comptoirs. Les rues perpendiculaires au quai ont été occupées par les intermédiaires qui faisaient à leur place les déclarations à la douane pour les commerçants étrangers, puisqu'ils ne connaissaient pas le processus. A l'est de l'île, la gare

¹¹⁶ ZHONG Jun Ming, *op.cit.*, Canton, 1999, p32

et son quartier environnant, nommé Huangsha, étaient réservés au chargement et au déchargement. En servant aux nombreuses personnes qui travaillent ici, les secteurs tertiaires, comme l'hôtel et la banque, ont émergés.

En général, ce quartier, profitant de sa proximité de la concession, de sa situation naturelle au bord du fleuve et de sa tradition de commerce extérieur, a connu la prospérité, notamment au début du XX^e siècle. Si Shanghai, Tianjin et Hankow nous présentent les cas que les concessions, qui ont tiré le meilleur parti possible du fleuve, ont activé le processus de l'urbanisation pour les terrains de la périphérie, dans la ville de Canton, cet ancien centre d'origine du commerce par l'eau a été modernisé au cours de cette période.

Figure 1-10, Concession de Shamian à Canton



En noir les édifices.
Source : YANG Bing De (éditeur principale), *L'histoire de l'architecture de l'époque moderne de la Chine 1840-1949* (Zhong Guo Jin Dai Jian Zhu Fa Zhan Shi), Ed.

L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1993, p30



A gauche, photo de Shamian au début de XX^e siècle, le canal pour diviser la concession et le centre ville ; A droite, photo de la rue de Shamian.

Source : TAN Hui Quan, *Les cents ans à Canton* (Bai Nian Guang zhou), Ed. de l'annuaire de Canton, 2001, p19



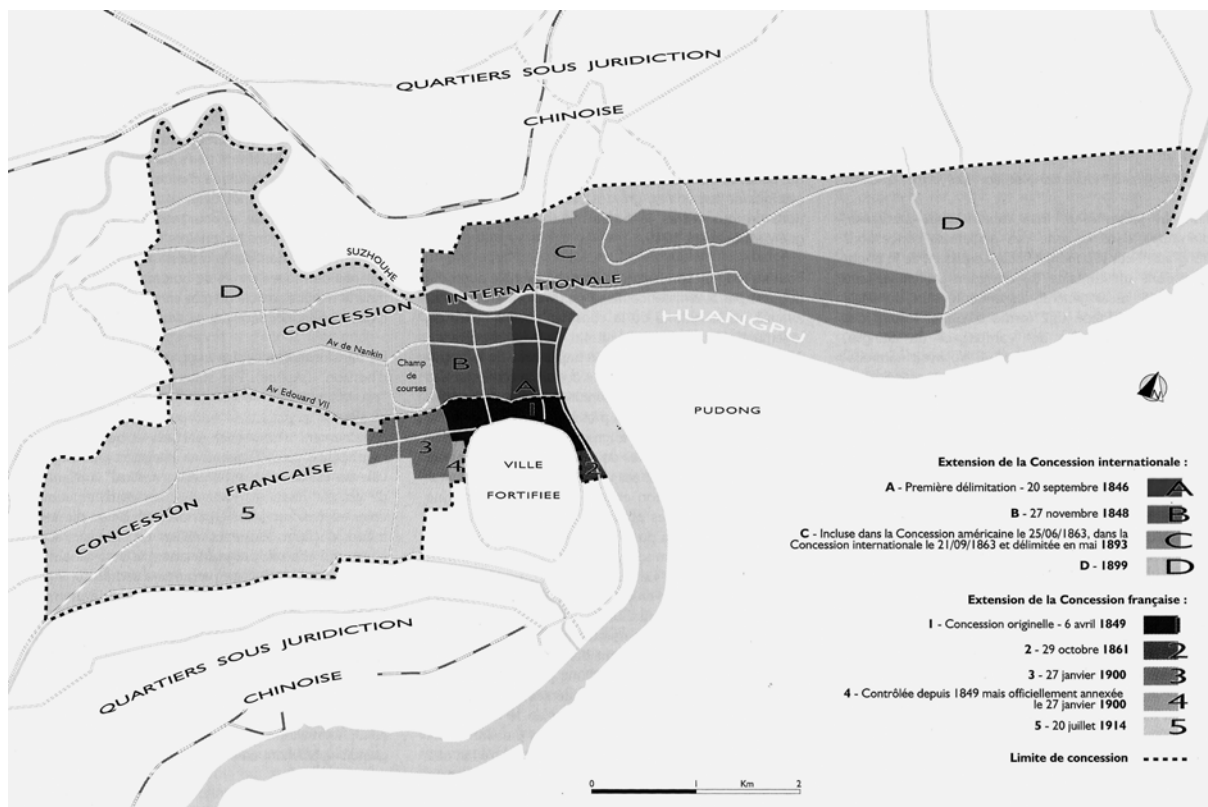
A gauche, photo de la cathédrale de Shamian; à droite, photo de l'édifice de Shamian

Source : ZHONG Jun Ming, ZENG Bao Quan, *Entrer au quartier de Xi-Guan* (Zou Jin Xi Guan), Ed. Populaire de Canton, Canton, 2001, p 174

1.1.4 Extension vers l'intérieur

En comparant les plans des concessions à différentes époques, nous trouvons qu'il y a deux directions pour leurs extensions, soit s'étendre le long du fleuve, soit s'agrandir à l'intérieur. A Shanghai, la première extension est lancée encore par les anglais. En novembre 1848, le deuxième consul anglais, Rutherford ALCOCK, a posé, entre parenthèses, une demande d'extension de la concession. Le traité a été signé le 27 novembre, la concession anglaise s'agrandissant vers l'ouest et vers le nord. Sa superficie atteignit 2820 mow, soit 188 hectares. En fait, cette extension se fit essentiellement vers l'intérieur, alors que sa rive se prolongeait un peu jusqu'à l'embouchure de la rivière Suzhou. A nos yeux, cette délimitation a été choisie, dans une certaine mesure, en considérant le fait que l'autre rive de la Suzhou était occupée en réalité par les américains¹¹⁷ (Plus tard, la concession anglaise et la concession américaine ont fusionné pour former une concession internationale. Par conséquent, la limite de la concession se prolonge de beaucoup). Cette extension n'a pas eu de relation étroite avec l'augmentation de la population ou l'exigence du développement économique au début, mais s'est plutôt basée sur le besoin d'agrandir le zone de privilège.

Figure 1-11, L'extension des concessions étrangères à Shanghai (1846-1914)



Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.*, Paris, 1999, p28

¹¹⁷ En 1848, l'évêque américain William J. Boone a acheté les terrains dans la rive droite de SuZhou. Il y a construit l'église et d'autres bâtiments. Il a demandé ensuite au Circuit de Shanghai de louer ce terrain comme la concession américaine (c'est le quartier de Hongkou d'aujourd'hui). Puisque la ville de Shanghai a ouvert sa porte, l'intendant ne tient pas compte de ce terrain loin de la cité chinoise. Il fait une promesse orale, mais aucun traité officielle, jusqu'à 1863 où le consulat américain George Frederick Seward et l'intendant n'ont délimité la concession.

Après que les habitants chinois ont eu l'autorisation d'habiter à la concession, ils se sont regroupés dans la nouvelle partie de la concession, loin du fleuve Huangpu. En fait, la partie de la première délimitation, c'est-à-dire le quartier fluvial, est toujours occupée par les étrangers. Cet état a duré, bien que la concession ait subi une grande vague de spéculation du terrain en réponse à l'augmentation continue des chinois. Le plan de la concession anglaise entre 1864 et 1865 nous présente cette situation. La plupart des bâtiments des étrangers sont repartis à l'est, entre le Bund et la rue de Henan, et quelques uns à l'ouest, de la rue de Henan jusqu'à la rue de Fujian, mais il n'y en a aucun à l'ouest de la rue de Fujian. Quant aux bâtiments chinois, il en existe peu dans cette zone à l'est, sauf la douane chinoise, dans la rue de Hankow, et certains logements, entre la rivière Suzhou et le Yang-King-Pang.

Par conséquent, cette partie de l'est est en réalité réservée à l'étranger. Il y a deux caractéristiques pour ce quartier. En premier, les bâtiments ne sont pas en rangs serrés. Les commerçants ne voulaient pas construire leurs bâtiments avec une grande densité. Ils ont gardé des distances les uns avec les autres. En fait, ils étaient fiers de ces terrains vides à côté de leurs comptoirs, toujours plantés de roses, de tulipes, de magnolias. Bien que la concession manque de terrains dans les années 1860, la disposition de cette partie n'a subi que peu de changements. En deuxième, les entrepôts sont situés au milieu des logements et des comptoirs. Sur le plan, nous voyons que les trois types de bâtiments sont bien entremêlés les uns dans les autres. Au point de vue de la facilité, à l'époque où les commerçants créent leurs sociétés dans un nouveau terrain, la mixité du travail et de l'habitation est la façon qui leur convient le mieux. Ils réfléchissent, en plus, à un développement rapide du commerce, même au début de l'époque d'ouverture (voir figure 1-8).

Au contraire, les logements, pour les chinois, sont repartis pour la plupart à l'ouest de cette zone, de façon très dense, avec peu de terrains vides entre eux.

En général, la concession anglaise s'est agrandie de l'est vers l'ouest, c'est-à-dire du côté fluvial vers l'intérieur. Le Bund, situé à côté du fleuve Huangpu, est un point de départ pour les commerçants étrangers. Derrière le Bund, la partie du milieu accueille les Chinois, et la partie à l'ouest n'a pas encore été exploitée avant le milieu des années 1860. L'hectare de terrain, qui valait environ 1 taël dans les années 1840, en vaut plus de 30 (et même 60, en bordure du Bund) vingt ans plus tard. Comme Françoise GED l'a montré, c'est en effet que la spéculation se déchaîne dans ces 30 années¹¹⁸. Parallèlement, cela nous a montré que le fleuve, pour la concession signifie, pour la plupart, une grande valeur du commerce. C'est pourquoi le Bund est devenu un centre que les commerçants se disputent sans cesse. Son prix reste deux fois plus haut que le prix moyen. Les terrains du Bund sont transférés, aménagés, reconstruits, parallèlement à une extension vers l'arrière-pays. Enfin, il est totalement transformé, d'un « quai compradoric¹¹⁹ » en une commune européanisée, d'un quartier mixte de logements et d'entrepôts en un grand centre financier. Sa valeur commerciale est sans cesse renforcée. Cependant, nous nous demandons quelle est la vraie fonction du fleuve à la fin de ce processus. Nul doute que le commerce, plus concrètement

¹¹⁸ Françoise GED, *Shanghai : habitat et structure urbaine, 1842-1995*, thèse de EHESS, Paris, 1997, 3 vol, chapitre II, le mode de concession des terrains, p139

¹¹⁹ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p83-84

L'import-export qui profite du transport sur l'eau à cette époque, est le moteur le plus important de l'urbanisation de la concession, mais il n'est plus le seul facteur à considérer dans ce cadre où la concession est devenue une « vraie cité » multifonctionnelle. A la suite de cette transformation, il semble que le fleuve a joué un rôle moins dominant. Mais dans d'autres aspects, nous pouvons dire que sa fonction est de plus en plus diversifiée.

En 1893, la concession anglaise et la concession américaine ont fusionné en une concession internationale. Ce fut sa troisième extension. En 1899, la concession internationale a délimité sa zone une quatrième fois. Elle a prolongé de beaucoup sa limite au-delà de ces deux extensions. En effet, la plupart des nouvelles limites servaient à l'industrie. La limite est, le quartier Yangshupu, est devenu une zone industrielle, la plus grande de la ville dans un cadre où la ville a commencé son processus d'industrialisation, au début du XX^e siècle.

Quand la spéculation des terrains de la concession anglaise a atteint son sommet, la concession française, située juste à son côté, a attiré aussi l'attention des commerçants étrangers. Comme MAYBON et FREDET l'ont montré, le vaste quadrilatère compris de l'est à l'ouest entre cette dernière rue (rue Jeanne d'Arc, un autre nom de la rue Laguerre) et le quai du Whangpoo, limité au nord par la muraille et au sud par la rue du Consulat, n'attira qu'à partir de 1860 les convoitises des acheteurs ; jusqu'aux bords de la rivière et leurs environs immédiats montraient seuls quelques constructions nouvelles et quelques terrains récemment clos de palissades¹²⁰.

Après l'année 1865, « quand toute la surface naguère libre entre la muraille est de la cité et le Whangpoo avait trouvé acquéreurs », la Compagnie des Messageries impériales s'est rendu concessionnaire du service postal de l'Indochine, dont la gestion de la ligne principale devant desservir Shanghai, la compagnie ayant intérêt à s'assurer par avance, dans ce port, un terrain suffisant pour les bureaux, ateliers, magasins et établissements de toutes natures que pourront nécessiter les besoins de l'exploitation. Elle a, en conséquence, demandé qu'on lui réserve une surface de deux hectares dans la partie aujourd'hui disponible du territoire affecté à la concession française. Le consul français Edan écrivit à la direction des consulats pour faire savoir qu'il s'occupait activement d'obtenir pour l'administration des Messageries impériales les terrains nécessaires à l'établissement de son service postal, et il ajouta qu'il tenait déjà à la disposition de la direction de cette compagnie un emplacement de 1850 mètres situé à Wusong, sur les bords du Whangpoo. Mais le ministre, M. Béhic, refusa de s'en contenter. Il exprimait le désir d'obtenir deux hectares de terrain sur le Whangpoo, dans le faubourg dit de Tong-ka-dou, en ayant soin de désigner cet emplacement comme le seul qui pût se prêter aux opérations de bord à quai¹²¹.

En effet, le Wusong est à proximité de l'embouchure du fleuve Huangpu, mais à 25 kilomètres de la ville. La Compagnie des Messageries impériales préférerait un terrain plus proche de la ville. Ce qui a favorisé la première extension de la concession française : La limite sud de la concession serait reportée jusqu'au canal qui, en sortant de la petite porte de l'est, va se jeter en ligne droite dans le « Whangpoo ». Ainsi fut réglée l'affaire des terrains nécessaires à la compagnie des Messageries, affaire qui avait eu pour effet de provoquer la

¹²⁰ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p232-233

¹²¹ Voir Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p239-241

première extension de la concession française, le front sur le Whangpoo étant prolongé de plus de 650 mètres et la superficie de la concession portée à 59 hectares.

La première extension se fit le long du fleuve. Pour la concession française, qui a un terrain très étroit entre la concession anglaise et la cité chinoise, cela lui donne un peu plus de rive. Désormais, elle a trois extensions mais, pour la plupart, elles sont vers l'intérieur à l'ouest. En conséquence, la concession française a une seule sortie sur le fleuve à l'encontre d'une longue rive dans la concession anglaise. Selon l'analyse de Rhoads MURPHEY, c'est la raison principale de leurs orientations différentes. Il constate que, en ce qui concerne le système économique de Shanghai, le fleuve reste le moyen principal de transport ; il a donc joué un rôle d'autant plus important quand on a planifié la distribution des fonctions diverses. La concession anglaise et la future concession internationale possédaient une grande rive. La facilité de transport sur l'eau a favorisé le commerce florissant et le développement de l'industrie. Il est devenu, au fur et à mesure, un centre commercial de la ville. Par contre, pour la concession française, sa condition n'est pas autant avantageuse : le fleuve (Zhao-Jia-Bang) s'écoule en partie le long de sa frontière, mais il la quitte avant de se jeter dans le fleuve Huangpu. C'est sa rive sud qui a attiré les industries, mais pas le côté dans la concession. En fait, il n'y a pas de fleuve navigable dans la concession française. En plus, située à l'amont de la rivière, ayant seulement un passage étroit vers la rivière, située loin du quartier industriel à l'aval et du port maritime de pleine mer, le développement de l'industrie et du commerce y est défavorisé¹²². En conséquence, elle est devenue un grand centre de loisirs pour les citoyens après avoir obtenu un plus vaste terrain à l'ouest en 1914. En même temps, elle a suivi des principes différents par rapport à son voisin. Comme MAYBON et FREDET l'ont fait remarquer, elle ressemble plutôt à une enclave coloniale gérée sous l'autorité du gouvernement de Paris ; ici, Paris exporte ses principes d'intérêt public, d'accès généralisé au nouveau bien-être autorisé par le progrès scientifique et de l'égalité de droits entre les diverses catégories d'administrés. ... On peut voir dans cet effort de planification et d'embellissement urbain un prolongement exotique de l'entreprise haussmannienne de remodelage de Paris¹²³. Elle a offert des logements tranquilles et hauts de gamme pour les riches.

La concession française, qui ne possède pas beaucoup de commerces et d'industries, voit le prix de ses terrains suivre le même principe que dans la concession anglaise, c'est-à-dire que le prix va en diminuant de l'est vers l'ouest, du côté du fleuve vers l'intérieur. Le 4 juin 1862, le Conseil d'administration municipale de la Concession française a voté la résolution concernant la taxe foncière : pour les parcelles situées entre le fleuve et la première rue (rue Si chuan nan d'aujourd'hui), la taxe est de deux milles taëls¹²⁴ par mow¹²⁵ ; pour celles qui sont situées entre la première rue et la rue de la porte du nord (rue Yan-an-dong d'aujourd'hui), mille taëls par mow ; et pour celles qui sont à l'ouest de la rue de la porte du

¹²² Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p22

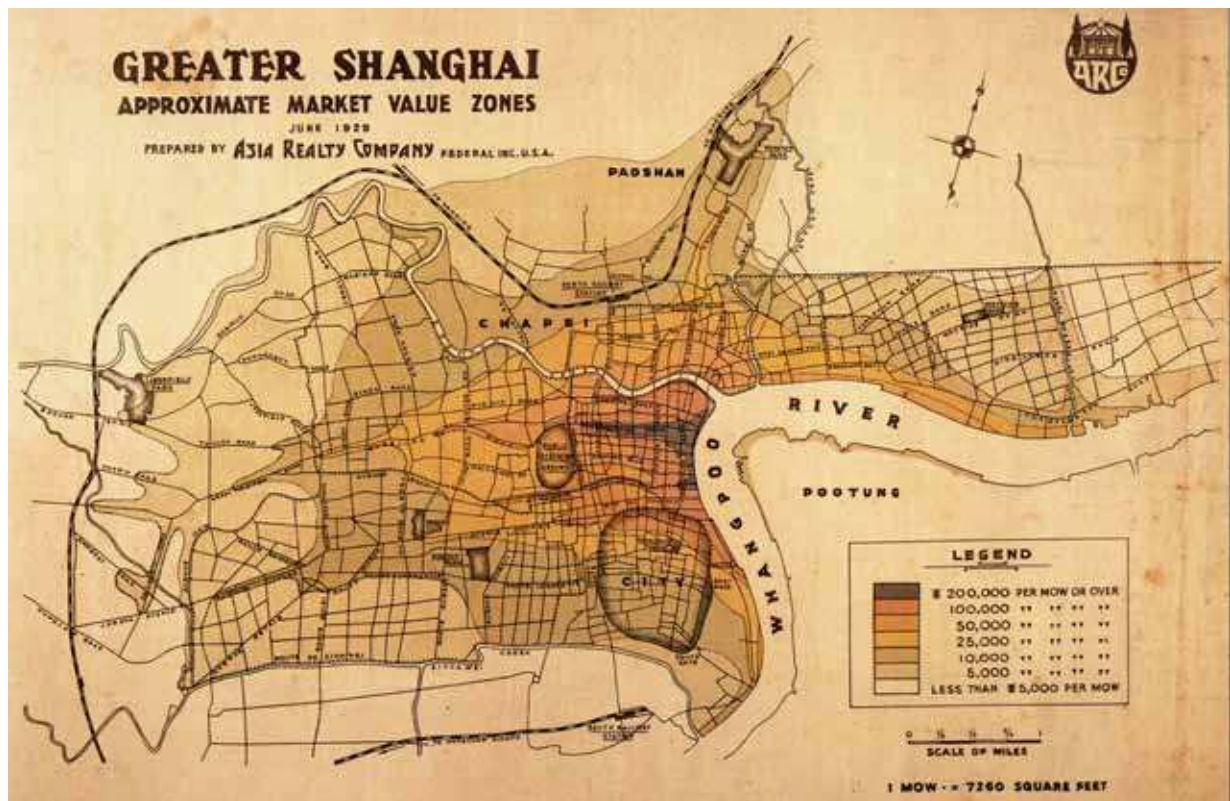
¹²³ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p132

¹²⁴ Dans les années 1850, le taël valait environ 7 fr. 80

¹²⁵ Un mow égale 1/15 d'hectare

nord, trois cents taëls par mow¹²⁶. En 1885, le Conseil d'administration municipale a fait un devis pour sa propriété : le terrain du Service de Police et de la prison du quartier de l'Est vaut 4000 taëls par mow, celui des bureaux et des logements situés au milieu de la concession, 2750 taëls par mow, celui du Service de Police du quartier de l'Ouest, 700 taëls par mow¹²⁷. Selon la différence du prix de terrain, nous trouvons que le quartier fluvial, l'origine de la concession, reste toujours la partie la plus chère. Elle a plus de valeur commerciale grâce à sa prospérité et sa situation importante par rapport à la concession.

Figure 1-12, Evaluation de la valeur des terrains à Shanghai en 1929



Source : ZHANG Wei, *Lao Shang Hai Di Tu (Plan vieil de Shanghai)*, Shanghai Hua Bao Chu Ban She, Shanghai, 2001, p99

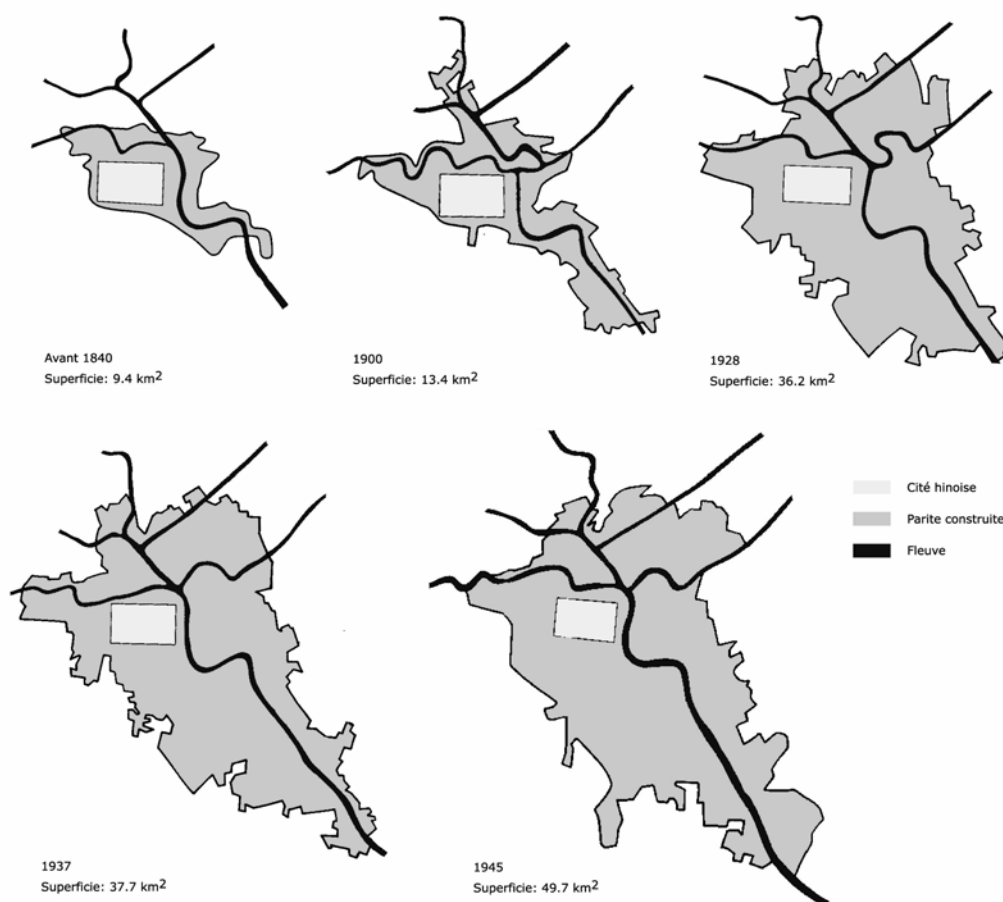
En ce qui concerne le cas de Tianjin et de Hankow, puisqu'il manque les documents détaillés, nous allons faire une étude de plan pour la recherche de la tendance et de sa logique d'extension. A Tianjin, les premiers arrivants — anglais, français et allemands — ont occupé la rive gauche. Leurs concessions, à proximité de la cité chinoise, ont eu parallèlement une facilité de transport à l'aval du fleuve. Elles se sont ensuite étendues vers l'intérieur. Ceux qui sont arrivés plus tard ont été obligés de s'installer sur la rive droite. Donc, en comparant les plans de 1840, 1900, 1928 et 1937, nous constatons que la zone

¹²⁶ Note de la conférence d'Administration Municipale de la Concession française de Changhai, 1862, cité par LI Jun, *La forme de l'espace urbain de Wuhan pendant la période historique 1861-1949, et pistes pour le développement contemporain* (version en française 40 pages, version complète en chinoise), thèse de l'université Paris 8, Paris, 2005, version numérique en chinois, p41

¹²⁷ Référence : Archives de Shanghai, *Shanghai Zu Jie Zhi, (L'histoire de la concession à Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 2001

urbanisée s'est agrandie le long du fleuve et de l'ouest vers l'est. En effet, le cas de Tianjin ressemble à celui de Shanghai : au début, le fleuve et son quartier fluvial sont les pionniers pour l'urbanisation. Le développement du commerce a apporté la prospérité à ce quartier fluvial. Ensuite, les autres fonctions dont la plupart sont l'habitation et le service se sont installées un peu plus loin du fleuve. Les parties situées à l'intérieur se sont urbanisées et modernisées à la suite du développement de la concession. La planification de la concession japonaise confirme notre hypothèse. Elle est divisée en six secteurs, chacun correspondant à une fonction principale : le commerce, l'industrie, l'entrepôt, les loisirs, l'habitation et une zone spécifique. Parmi celles-ci, les secteurs d'entrepôt et de loisirs sont sur la rive, les secteurs d'habitation et du commerce sont répartis, pour la plupart, au milieu de la concession, et le secteur industriel au sud, à côté de la cité chinoise¹²⁸. Dans le cas de Shanghai et de Tianjin, le fleuve servait au transport dans le temps, mais les centres commerciaux, qui étaient proches du fleuve, au début, ont été déplacés vers l'intérieur au fur et à mesure de l'extension de la concession. C'est-à-dire que le centre ville, avec ses fonctions de plus en plus hétérogènes, s'est détaché du fleuve. Il a une capacité de développement indépendant.

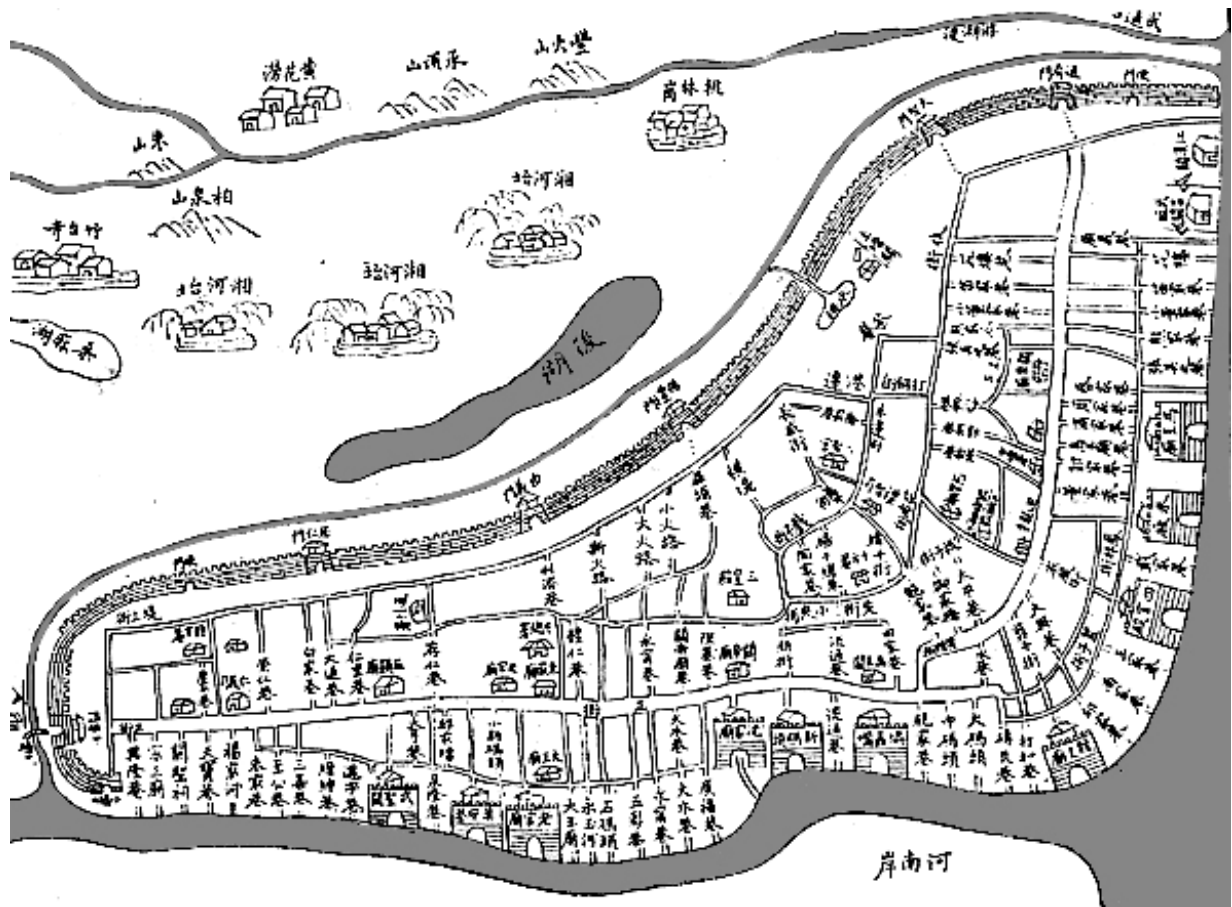
Figure 1-13, L'extension de la ville de Tianjin (1840-1945)



Source : LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p116, p308, p498, p632, p718, analysé par l'auteur

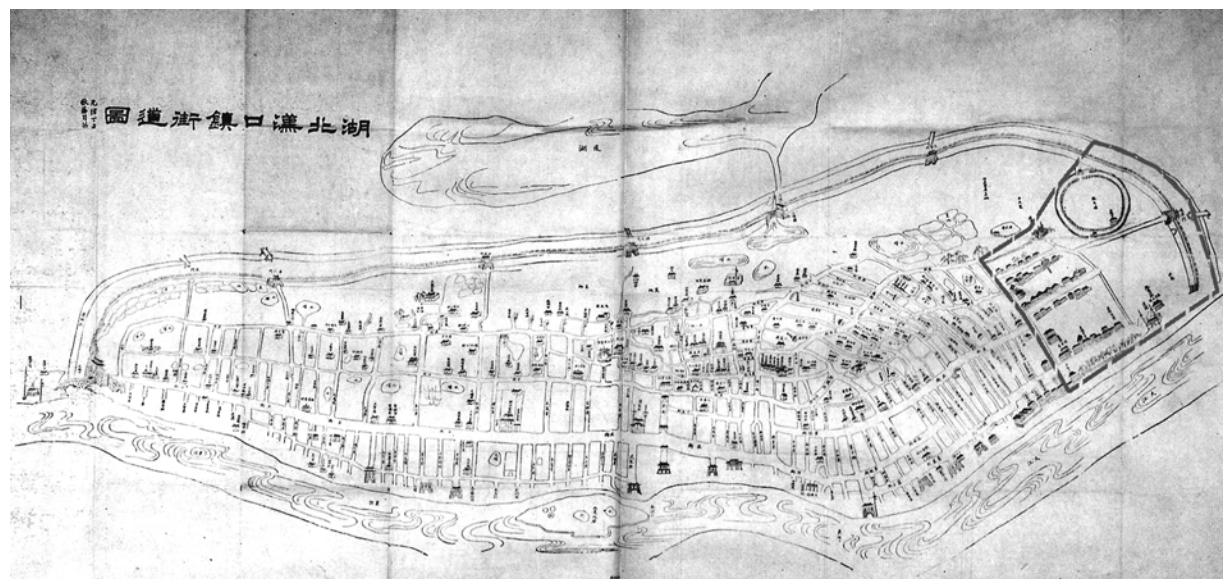
¹²⁸ ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, p70

Figure 1-14, Le plan de Hankow en 1868



Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, p18, analysé par l'auteur

Figure 1-15, Le plan de Hankow en 1877



Contouré par ligne pointillée : une partie de la concession anglaise.

Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, p21, analysé par l'auteur

Figure 1-16, Extension de la concession à Hankow (1899-1931)



1899



1918



1922



1931

En rouge : le chemin du fer ;
En bleu : le fleuve.

Source : Comité du plan historique de
Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, p27, p49, p53,
p70, analysé par l'auteur

A Hankow, les anglais ont délimité leur concession en 1861. Ensuite, les autres puissances étrangères l'ont fait le long de la rivière Yangzi. Entre 1861 et 1865, les concessions sont installées, l'une et l'autre, vers le nord.

Dans le plan de 1868, nous trouvons qu'il reste encore des terrains vides à l'intérieur de l'enceinte. Les parcelles du nord ont fait partie de la concession anglaise. Il y eut une nouvelle douane. Le plan ne présente pas l'état de la concession. En fait, elle a construit certains bâtiments, comme le consulat, les banques et l'usine de thé entre 1861 et 1874.

Selon le plan de 1877, la première phase de travaux dans la concession a été livrée. Dans la concession anglaise, les débarcadères ont été construits le long du fleuve, et le quai a été aménagé. A côté des deux rues principales, certains bâtiments ont été implantés. Un hippodrome, réservé aux étrangers, a été construit en dehors de la concession, au nord-ouest de la ville.

Selon le plan de 1899, les nouvelles concessions sont installées le long du fleuve. Pas mal de débarcadères ont été construits. La rive urbanisée s'est prolongée de beaucoup au nord.

Les concessions se sont agrandies vers l'intérieur depuis le début de XX^e siècle. La raison principale est la livraison du chemin de fer reliant Hankow et Pékin, en 1906. Désormais, le chemin de fer est développé comme un moyen principal de transport ; par conséquent, les concessions ont commencé à établir un lien entre lui et la rivière. Comme l'estime la convention entre le consulat français et le gouvernement local, le 15 mai 1914, la concession, ayant des voiries parallèles à la rivière, devrait s'agrandir vers l'ouest, comme la concession anglaise, pour pouvoir obtenir une liaison entre le Yangzi et la station de chemin de fer¹²⁹. L'article 6 a formulé la matière de la construction et de l'administration pour cette liaison : l'autorité chinoise devra construire une rue reliant la gare et la partie ouest de la concession française, ensuite l'autorité française construira une rue desservant le débarcadère. Chaque côté chargea les services dans son domaine. Cette rue devra permettre un passage libre pour les piétons, les cavaliers, les commerçants étrangers et chinois, les postiers et les gardes du trésor¹³⁰. Elle représentait l'idée de construire une correspondance entre la voie riveraine et la voie de terre. A ce moment là, l'eau, après une période où elle a joué un rôle dominant, est retournée à une coopération avec la voie routière.

Selon le plan de 1908, les concessions française et allemande ont possédé des tramways avec le chemin de fer. En même temps, la construction a été commencée des deux côtés des rues perpendiculaires au fleuve. Nous trouvons qu'un commerçant chinois a développé les terrains entre la concession et la gare. Autrement dit, avec la livraison du chemin de fer, la valeur de ces terrains extra-muros a bien augmenté, bien que le chemin de fer ne remplace pas encore le fleuve comme moyen dominant à cette époque.

En comparant les plans de 1918, 1922 et 1931, l'axe d'extension de la ville est essentiellement vers l'intérieur. Il y a deux raisons à priori. D'une part, le chemin de fer a

¹²⁹ Ministère des Affaires Etrangères de France, « Convention » « *Accord entre le Consulat la France à Wuhan et le gouvernement du Hubei 15/5/1914* », cité par LI Jun, *op.cit.*, version française, Paris, 2005, p23

¹³⁰ *Ibid.*

joué un rôle de plus en plus important, et il n'y a plus de terrains le long du fleuve. D'autre part, comme dans le cas de Tianjin et de Shanghai, les fonctions comme l'habitation et les services, qui ne nécessitent plus la proximité avec le fleuve, se sont développées sur un autre côté de la concession, loin de l'eau.

1.1.5 La rive, le quai

Comme WU Jiang l'a montré dans son livre *Histoire d'architecture à Shanghai (1840-1949)*, bien que Shanghai soit une ville commerciale bien développée avant l'ouverture, le processus de la transformation vers une métropole n'est pas basé sur la cité chinoise. Au contraire, l'urbanisation a été lancée en premier par les concessions situées en dehors de la muraille, ce qui a favorisé, au fur et à mesure, la modernisation des parties sous le contrôle de l'autorité chinoise. En conséquence, il considère Shanghai comme une « nouvelle ville à l'époque contemporaine » mais pas une ville traditionnelle modernisée. Dans cette optique, la modernisation de Shanghai est un processus d'urbanisation des faubourgs et ensuite une répétition de l'extension et de l'urbanisation¹³¹.

Des quatre terrains de notre recherche, la concession de Canton est la plus petite. La concession anglaise a loué entièrement l'île. Ils ont fait une planification avant la mise aux enchères des terrains. Les autres trois villes - Tianjin, Hankow et Shanghai - ont une trace semblable par rapport à l'urbanisation et à la modernisation au cours de ces cents ans. Les concessions, implantées en premier au bord de l'eau, en base de développement du commerce, se sont agrandies vers l'intérieur et sont enfin devenues des villes modernes. Après une moitié de siècle, les concessions de Shanghai atteignirent 48653 mow (environ 3243 hectares), 16 fois plus grandes que la cité chinoise, 1,5 fois la grandeur de toutes les concessions de Chine. Ces concessions, y compris l'île de Shamian à Canton, sont devenues les parties le plus motivées et le plus modernisées. Ce sont des villes nouvelles, dans une certaine mesure, qui ont suivi les modèles occidentaux mais nées en terres chinoises. Concernant l'étude de la relation ville / fleuve à cette époque, nous insisterons donc sur l'analyse du quartier fluvial de la concession. La logique qui consiste à partir du développement du commerce a donné naissance à la concession au bord de l'eau. Ce qui est à l'opposé de la tradition chinoise, qui a gardé la distance entre ville et fleuve et qui, au fond, met l'accent sur l'agriculture en négligeant le commerce. De plus, ce développement au profit de l'eau a transformé ces villes qui étaient autrefois de petites villes ou bourgs en grandes métropoles. Leurs niveaux dans la hiérarchie administrative en Chine ont été relevés rapidement. Parmi eux, l'exemple le plus connu est sans doute celui de Shanghai.

Le fleuve a produit des influences très importantes à l'échelle de la région et de la ville, mais aussi, à l'échelle du quartier, les parties fluviales sont l'avant-garde de l'urbanisation et de la modernisation par rapport à la concession. Pour les premiers arrivants qui on peut appeler les fonctionnalistes -, ils eurent pour mission d'ouvrir leurs comptoirs le plus vite possible. Très pragmatiques, ils préféraient implanter leurs comptoirs sur un terrain en friches, plutôt que construire une vraie cité occidentale. Nous ne trouvons donc pas de planification en avance (sauf pour la concession de Canton). Le quartier fluvial a été

¹³¹ WU Jiang, *Shanghai Bai Nian Jian Zhu Shi (1840-1959) (The history of Shanghai architecture, 1840-1959)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, 1997, p35

développé avant tout.

Dans cette partie, nous faisons l'analyse essentiellement à partir du cas de Bund, à Shanghai, pour une recherche du rapport ville/fleuve à l'échelle du quartier.

- La construction du quartier fluvial : à partir du pragmatisme

Après une exploitation de six cents ans jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la plupart des terrains situés au bord du fleuve Huangpu et au nord de la cité chinoise étaient devenus des champs et des plages cultivées en roseaux appartenant aux particuliers¹³². Selon la description de CEN De Zhang, cet endroit était une terre humide avec beaucoup de ruisseaux. Les nombreux tombeaux se trouvaient entre les champs. Quand l'été arrivait, les roseaux poussaient avec exubérance¹³³. La partie est, le Bund d'aujourd'hui, était une plage en friches avec un chemin pour les haleurs. « Quand la marée montait, elle disparaissait ; quand la marée descendait, elle émergeait¹³⁴ ». Au nord de cette plage, il y a un village de pêcheurs qui s'appelle Li Jia Chang, la future frontière de la concession anglaise. Pendant la guerre de l'opium, le gouvernement Qing a construit une forteresse en vue de contrôler ce point de rencontre des deux fleuves (Wusong et Huangpu), mais elle est abandonnée depuis. Au sud de Yang-King-Pang, entre la rue Yan-an-nan et la rue Jin-ling-dong d'aujourd'hui, c'est la zone de la future concession française. Avant 1843, ce quartier, situé à côté de l'ancien débarcadère de la cité chinoise, a hébergé certains immigrants venant de Guangdong et de Fujian. Au sud-ouest, il y a un cimetière des habitants de Fujian. Certains paysans shanghaiens avaient leurs logements sur son côté sud-est. En général, ce futur Bund, sauf quelques bâtiments au sud de la plage, a présenté une image typique de village shanghaiens avant l'ouverture.

Bien que le Bund de cette époque soit une rive abandonnée, le « traité du sol » (Shanghai Land Regulations) signé en 1848, trois ans après l'ouverture, a précisé qu'aucun bâtiment ne pourrait être construit dans un cercle de trente mètres à partir du plus haut niveau de la rivière. Comme l'a souligné son deuxième article, « à partir de Yang-King-Pang, il y avait une voie le long du fleuve Huangpu. ... Maintenant, elle est à l'intérieur de la concession, donc, les locataires des terrains doivent en faire l'entretien pour que les piétons puissent y passer. La grandeur de cette voie doit être de 2.5 unités de mesure de douane, en vue d'éviter l'embouteillage des passagers, mais aussi de protéger les bâtiments contre la marée ». Ce règlement, pour le gouvernement chinois, a été établi « en vue de réserver une voie pour les haleurs », mais à l'angle de la concession anglaise, il a bien répondu aux exigences de défense : le bâtiment situé sur le côté du fleuve a empêché les tirs d'artillerie

¹³² Les champs s'appellent « Ze Tian » (则田), c'est dire les terrains qui peuvent être cultivés, achetés à l'autorité par les paysans. Ils peuvent y cultiver, élever le tombeau, construire le logement, le boutique ou l'atelier. Quelque soit la fonction, ils doivent payer le charge à l'autorité locale chaque année.

Les plages cultivées, selon la définition du gouvernement du XIV^e siècle au XIX^e siècle (la dynastie Ming et Qing), sont les plages au bord de la rivière, du fleuve ou du lac. Normalement elles ont appartenues à l'autorité locale, l'exploitation privée est donc interdite. Mais au delta de Yangzi (江南), en raison d'une haute densité de la population et du manque de terrain cultivé, les paysans ont la permission d'acheter une partie des plages. Leur propriété de privé est ainsi reconnue.

¹³³ CEN De Zhang, *Shanghai Zu Jie Lue Shi (l'histoire de la concession à Shanghai)*, Shanghai, 1937, p2, analysé par l'auteur

¹³⁴ Ibid.

des navires de guerre. D'après Rhoads MURPHEY, ce dernier est probablement à l'origine de la décision de ne pas construire des bâtiments au bord de la rivière¹³⁵.

Ce sont les commerçants étrangers qui sont arrivés sur ce terrain en premier. À côté des comptoirs, les consulats s'y sont implantés¹³⁶. À la suite du règlement du traité du sol, les façades des premières constructions, le long de cette limitation, ont gardé une distance d'une trentaine de mètres avec le fleuve. Ce terrain vide, qui n'était pas une avenue fluviale à ce moment-là, est réservé au débarquement et à l'embarquement des marchandises.

Pour ces premiers propriétaires, la vie à cet endroit était très difficile. Le terrain était si bas que le fleuve inondait tout le quartier chaque fois qu'il débordait. L'eau entre même dans les bâtiments. Derrière ces bâtiments, la situation était encore pire : il n'y avait pas de voie normale entre les champs et les tombeaux. Les étrangers se plaignaient de devoir prendre des échasses pour marcher, sinon leurs bottes s'enfonçaient dans la boue¹³⁷.

En général, c'est un terrain en friches jusqu'en 1848, malgré l'implantation des premiers bâtiments. Comme l'a montré Marie-Claire BERGERE, le drapeau français, que le premier consul français Montigny a été si pressé de hisser, flotte sur une « mesure », une « baraque », une « grenouille » dont le sol est régulièrement inondé par les pluies d'été et dont les abords sont jonchés de cadavres¹³⁸.

Pour les maîtres de ce « *settlement* », l'objectif principal est de faire du commerce. Par manque d'architecte à cette époque-là, c'est le propriétaire lui-même qui a fait la conception, certaines améliorations étant appliquées par les artisans locaux pour qu'il s'adapte aux matériaux et à la technique chinoise. Les bâtiments de comptoirs ont été construits suivant le modèle de la colonie en Asie du sud, une architecture avec les couloirs dans les façades qui s'adapte au climat tropical. Comme l'a fait remarquer Rhoads MURPHEY, ce style commun dans tous les ports ouverts au sud et au milieu de la Chine, a un nom ingénieux et adéquat : le « Compradoric ». Ce qui est certain, c'est qu'il est un mélange de style occidental et de style chinois en ce qui concerne la matière de la construction¹³⁹.

Selon une peinture datant de 1850, nous voyons que tous les bâtiments ont le même style (voir Figure 1-17). Sur ceux-ci, ZHU Meng Hua a une description plus détaillée : « Leur constitution est semblable, avec quatre salles au rez-de-chaussée pour le bureau et le salon, ainsi que les chambres au premier étage. Leurs murs, fabriqués en terre ou en brique, maçonnés en blanc, ont une épaisseur d'au moins trois pieds en vue de contrer la chaleur en été. Les premiers étages possédant des arcades en face du fleuve, et les derniers étages sont à l'abri du toit suspendu. Derrière le comptoir, il y a toujours quatre ou cinq entrepôts. Ils ont un grand volume avec deux étages et un toit à quatre pans. Il y a aussi des logements et

¹³⁵ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p40-41

¹³⁶ Le consulat anglais et américain sont installés en 1846, le français en 1848. Trois ou quatre ans plus tard, le pays-bas, l'allemand, l'autriche, l'Espagne, le Danemark ont implanté leur consulat dans le Banc.

¹³⁷ YUAN Xie Ming, *Gong bu ju yu Shanghai Lu Zheng (Shanghai Municipal Council et le politique sur la construction de voirie)*, in *Shanghai Yan Jiu Lun Cong, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She*, Shanghai, n°2, 1980, p170-171

¹³⁸ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p19

¹³⁹ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p83-84

des bureaux pour les employés chinois, ainsi que certaines cabanes à chevaux ». Quelques années après, les briques viennent de l'Angleterre et sont utilisées dans l'arche dans la façade sur le Bund¹⁴⁰. D'après Rhoads MURPHEY, c'est en symbole de l'aventure de commerçants qu'ils ont offert de la marchandise étrangère en échange de la soie et du thé sur le marché chinois¹⁴¹.

Il n'y avait aucun urbaniste. Les commerçants construisaient leurs bâtiments face au fleuve. Tous les bâtiments avaient une forme carrée sur un plan très simple, avec un grand terrain autour pour la végétation. Au bord du fleuve, les débarcadères privés, repartis de part et d'autre, occupent presque toute la rive. Entourés par des clôtures, ils avaient de longues passerelles passant au-dessous de la plage, prolongées jusqu'au milieu de la rivière.

Bien que ces édifices de comptoirs aient étonné les missionnaires jésuites qui ont visité les villes non-ouvertes, un prêtre français de la Compagnie de Jésus, qui venait d'arriver à Shanghai, pense que ce n'est pas un vrai style occidental. Pour les européens, la majorité de ces architectures « ne sont pas tellement élégantes bien qu'elles semblent luxueuses¹⁴² ». CEN De Zhang a commenté que leur apparence n'était pas belle et qu'elles convenaient plutôt à l'été qu'à l'hiver, puisqu'ils ont mis l'accent sur la lutte contre la chaleur, mais n'ont pas pris en compte d'accueillir le soleil en hiver. En plus, à cause d'un manque d'équipements d'hygiène, les ordures étaient abandonnées sur la plage¹⁴³.

Cette construction simple et rudimentaire est en général due à un manque d'argent et à des technologies d'un bas niveau, dans la première période de la concession. En outre, elle est dû en partie au point de vue des commerçants : la majorité d'entre eux ne voulaient pas d'un long séjour à Shanghai, au contraire, ces commerçants ont l'esprit d'aventure ; ils préféraient faire un grand profit dans un court terme. Comme un commerçant anglais l'a fait remarquer dans les années 1850, ce qu'il espère, c'est faire fortune en deux ou trois ans et quitter Shanghai après. Il n'a donc aucune considération pour le futur de cette ville, « même que toute la ville serait détruite par le feu ou par les inondations¹⁴⁴ ».

Donc, il est secondaire, à cette époque, que l'architecture soit élégante ou pas. Leur premier besoin est le besoin de faire du commerce. Ensuite, vient l'amélioration des conditions de vie. Le premier projet d'équipement public, après qu'ils se soient installés sur la concession, a été de construire une voie le long du fleuve Huangpu. Malgré l'implantation de certains bâtiments dans le Bund, les commerçants étrangers ont trouvé aussi, « qu'il n'y a pas de vraie voie à l'intérieur des limites ». Un missionnaire jésuite l'a écrit dans un courrier : « On ne marche pas dans un chemin, mais on avance dans la fange¹⁴⁵ » ! De plus en plus l'activité

¹⁴⁰ Voir ZHU Meng Hua, *Shanghai Zu Jie De Xing Cheng Ji Ai Kuo Chong (La formation et l'extension de la concession à Shanghai)*, in *Shanghai Di Fang Shi Zi Liao (Documents de l'histoire locale de Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, vol 2, 1983, p37

¹⁴¹ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p83-84

¹⁴² QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p26

¹⁴³ CEN De Zhang, *op.cit.*, Shanghai, 1937, p30

¹⁴⁴ Voir Sir Rutherford Alcock, *Capital of the Tycoon*, Vol. 1, Cité par LE Zheng, *Jin Dai Shanghai Ren She Hui Xin Tai (Mentalité de Shanghaïnaise à l'époque contemporaine)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 1991, p73

¹⁴⁵ Yuan Xie Ming, *op.cit.*, Shanghai, 1980, p170-171

commerciale a un besoin urgent d'améliorer les conditions de vie. Bien que le premier « traité du sol » ait fixé le nombre, la largeur et le tracé des voiries dans le Bund¹⁴⁶ (notamment le deuxième et le troisième article), c'est le besoin d'améliorer les conditions de la vie quotidienne à la suite de leur installation qui a favorisé la construction de la voirie.

Figure 1-17, Le Bund dans les années 1860, les premiers bâtiments sous le style « Compradoric »



Source : Une peinture de peintre chinois Zhou Guan, cité par QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p24

Pour cette amélioration, qui transformerait un lieu dans lequel on ne peut pas vivre en un lieu qui convient à une vie normale, même si ce n'est que pour un séjour temporaire, les premiers arrivants finissent par agir. En décembre 1845, à l'hôtel Richard, seulement un an après le « traité du sol », trois commerçants ont été élus comme représentants de tous les locataires. Conformément au vingtième article, ils ont constitué un comité de la voirie et des débarcadères (Committee on Roads and Jetties). Ils furent chargés de la construction de ces équipements publics, pour laquelle ils mirent un impôt sur les locataires, calculé selon la superficie de son terrain.

Les projets de la concession anglaise sont mieux organisés depuis la fondation du comité. L'objectif est de répondre à la demande du commerce ; il n'y a donc pas de planification pour toute la concession. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le comité a fait consolider le quai, construire quelques voies, agrandir les rues principales à une largeur de trois mètres, ainsi que combler les petits ruisseaux tortueux et toujours envasés (certaines voiries sont construites à l'emplacement de ces ruisseaux). Tous ces projets avaient pour but de faciliter le transport des marchandises venues du débarcadère. L'argent du projet

¹⁴⁶ Shanghai Land Regulations, Voir XU Gong shu, QIU Jin zhang, *Shanghai gong gong zu jie shi gao* (*L'histoire de la concession internationale*), Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 1980, p43

provenait de la taxe foncière et de la taxe du débarcadère. Cependant, ces revenus étaient si faibles que le comité devrait éviter les dépenses qui n'étaient « pas nécessaire » dans l'immédiat. Cette tendance au pragmatisme a été aussi réfléchie pour les premiers édifices. A ce moment-là, il n'y avait pas de bâtiments publics, sauf le consulat anglais construit en 1852, une église et un hippodrome.

Parmi une série de projets lancés par le comité, l'aménagement du quai de Huangpu a été réalisé en premier. La plage a été nivelée, le chemin de halage comblé jusqu'au niveau du sol, certains pieux reliés par des chaînes de fer ont été implantés le long du quai en vue « d'éviter les crues¹⁴⁷ ». Des arbres ont été plantés sur le bord du fleuve, une avenue d'une largeur de 18 mètres a été construite. Cette dernière, pavée avec des débris de charbon et des galets, a été la forme embryonnaire de la future Avenue de Bund. En 1856, les français ont construit une avenue le long du quai dans leur concession. Elle avait moins de 10 mètres de large, pas aussi grande que l'avenue fluviale de la concession anglaise, et il n'y avait pas d'arbres le long du fleuve. En tout cas, la modernisation de Bund avait désormais commencé par les pragmatistes.

- La nature du quai : débat et consensus

En 1845, quand George BALFOUR et le Daotai GONG Mu Jiu ont négocié le contenu du « traité du sol », ils ont confirmé un article qui a institué un chemin de halage d'une largeur de 2,5 unités de mesure de douane à partir de la ligne de marée haute. Il ne permet pas la construction dans cette zone jusqu'à la livraison du quai. Ce type de travaux du quai existe dans la majorité des ports ouverts. Ce sont des travaux sur le long terme, nécessitant une grosse somme d'argent. Le traité du sol a posé le principe que les investisseurs partageaient la charge. En plus, il a fixé que les locataires ont le devoir d'entretenir le quai étant donné sa nature de « voie publique »¹⁴⁸.

Dans la concession anglaise, la conférence des locataires de décembre 1846 a fait naître le comité des voies et des quais, composée par trois « représentants probes » qui ont été chargés de la construction des équipements publics. Désormais, la construction des voiries, suivant certains règlements, était bien organisée. La même année, le chemin de halage a été agrandi. Comme le traité du sol l'avait imposé, il avait une largeur de 2,5 unités de mesure de douane, suivant le standard des voies urbaines. Après la livraison, son ancien nom du Bund a été gardé par les commerçants étrangers, mais les chinois l'ont appelé rue Huangpu Tan.

En 1852, presque tous les terrains le long de la rivière ont été loués par les comptoirs anglais ou américains, sauf quelques parcelles disponibles le long de la rue Sichuan et au sud de la rue Canton, qui ont été loués entre 1852 et 1858. La clôture des premiers comptoirs a été construite le long du Bund. Bien qu'ils aient subies des rénovations quelques années après, les nouvelles façades de l'est restèrent à l'intérieur de cette limite.

¹⁴⁷ ZENG Zu An, *Jin Dai Shanghai Du Shi De Xing Cheng (La formation de la ville de Shanghai à l'époque contemporaine)*, in *Shanghai Shi Yan Jiu (La recherche de l'histoire de Shanghai)*, Xue Lin Chu Ban She, Shanghai, 1984, p184

¹⁴⁸ Voir Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p40-41, et QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p31, p98

Cependant, les mandarins de Shanghai n'ont pas appliqué le même principe dans les négociations avec les français et les américains. Leur rive a été occupée à long terme par les entrepôts et les débarcadères privés, ce qui a bloqué, en effet, le chemin de halage. En l'occurrence, les propriétaires de la concession anglaise, en référence à la rive dans la concession française et américaine, ont soulevé maintes fois le problème de l'occupation de ce chemin. A force de pressions, le département des travaux publics de la concession a permis d'ajouter des pontons d'accostage sur cette rive et de les relier avec le quai par des jetées. Il y avait huit pontons en 1855 et, quatre ont été ajoutés jusqu'en 1865.

Pour le Bund, à ce moment-là, QIAN Zong Hao en a fait une description : Malgré le fait que les « princes marchands » hébergés en face du Bund ne pouvaient pas construire de débarcadères à long terme le long de la rivière à cause des limites du traité du sol, ils y ont implanté quand même pas mal de débarcadères provisoires. Les longues passerelles de ces débarcadères, allongées jusqu'au milieu de la rivière, empêchaient le passage des navires. Ils ont franchisé la plage avec des clôtures des deux côtés, ce qui a produit une influence funeste sur le paysage naturel¹⁴⁹.

En 1862, le *Municipal Council*¹⁵⁰ de la concession anglaise a construit un quai dans le Bund. Avec ces travaux, le quai s'est agrandi à plus de 60 pieds de large, devenant deux fois plus vaste qu'auparavant. Au nord du quai, en profitant d'un terrain occupé sans contrepartie¹⁵¹, le *Municipal Council* a implanté un parc au bord de la rivière. A la suite d'une série de travaux, entre 1862 et 1866, lancée essentiellement par le département des travaux publics, le quai est devenu une belle avenue le long de la rivière, avec des arbres et des pelouses sur les deux côtés. Elle a attiré de nombreux habitants et voyageurs. En fait, elle est devenue un lieu de promenade de cette ville.

Selon la planification de 1863 du *Municipal Council*, si la rue a une largeur de 22 pieds, 18 pieds est réservée pour la chaussée et 4 pieds pour la voie piétonne ; si la rue fait plus de 22 pieds, la voie piétonne s'élargit en proportion. Par conséquent, la voie piétonne du Bund, pavée, a une largeur de 8 pieds du côté des bâtiments. À l'extérieur, c'est une chaussée de 30 pieds de large et après, une grande avenue le long de la rivière de 30 pieds. Le Bund, à ce moment-là, entre l'embouchure de la rivière Suzhou et le Yang-King-Pang, était ainsi : « du côté de la terre, se trouvaient les hôtels, les banques, les magasins et les bâtiments publics, mais du côté de la rivière, on voyait les laiteux débarcadères et une boue sèche au moment de la basse eau¹⁵²»

Cependant, les efforts du *Municipal Council* pour l'embellissement du quai n'arrêtèrent pas les demandes de privatisation de ce terrain. Ce qui a conduit à un grand débat dans la communauté des étrangers dès le milieu des années 1860. Quel est le rôle dominant de la rivière ? Devrait-elle servir totalement au commerce ? La rive de la ville devrait-elle être un espace public ou privé ? Ce furent les sujets du débat de la conférence du département des

¹⁴⁹ QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p48

¹⁵⁰ Ici, le nom «Municipal Council»est réservé au conseil municipal de la concession anglaise et ensuite de la concession internationale

¹⁵¹ En 1851, un bateau à voile a coulé à l'embouchure du fleuve de Suzhou. Des alluvions se sont déposés autour du bateau jusqu'à ce qu'il devienne une barre relié avec la terre.

¹⁵² Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p40-41

travaux publics. A une époque où les marchandises sont essentiellement transportées sur l'eau, il reste toujours une dispute entre les intérêts publics et privés. En 1880, les sociétés de transport, notamment *Jardine Matheson*, *Swire Group* et *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, ont lancé dans la conférence des locataires une motion de valorisation du Bund. Mais ils sont vitupérés par le directeur de département de l'époque, un anglais nommé Robert W. LITTLE. A ses yeux, cette motion tente de démolir le paysage naturel du quai. Finalement, cette proposition a été rejetée, un consensus s'est installé : une nouvelle zone réservée aux débarcadères privés sera développée à Hong-kou ; par contre, ce type de construction sera interdit dans les limites du Bund, c'est-à-dire entre Yang-King-Pang et la rivière Suzhou. De plus, les débarcadères privés existants seront déplacés par étapes. Le rôle public du Bund est désormais bien défini.

Figure 1-18, Le Bund dans les années 1880



Source : QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p100

Selon la description de QIAN Zong Hao, il paraît que ce directeur du *Municipal Council* adore se promener dans l'avenue du Bund. En été, tous les jours, avant le dîner, il quitte son bureau, fait une petite conversation sous les arbres avec ses amis, échangeant les nouvelles et les informations du commerce. Peut-être est-ce son amour spontané pour l'espace riverain qui a abouti à son opposition de la privatisation du quai, mais, comme l'estime QIAN, il est beaucoup plus sage que ses amis commerçants parce qu'il a compris la grande valeur d'une rive bien protégée¹⁵³. C'est raisonnable, en réalité : au début du XX^e siècle, le prix des terrains du Bund a augmenté beaucoup plus rapidement que celui des rives des

¹⁵³ QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p98-99

concessions française et américaine.

Ici, nous nous trouvons dans un débat sur la nature du Bund. Pour ce terrain juste à côté du fleuve Huangpu, les commerçants, à partir du pragmatisme, voulaient bien profiter du cadre où le fleuve servait au transport et au commerce. En effet, c'est l'origine de la prospérité du Bund. Cependant, dans ce débat, trente ans après l'implantation de la concession, l'extension d'un espace public et la poursuite d'un embellissement de circonstance prennent le dessus. Cette tendance peut être due en partie à certains officiers qui avaient ce point de vue et qui occupaient un poste-clé (comme le chef du *Shanghai Municipal Council*). Mais nous sommes arrivés à l'hypothèse que le fleuve, qui a eu un rôle pionnier dans le processus de l'urbanisation de la concession, a perdu désormais, dans une certaine mesure, sa fonction pragmatique au fur et à mesure. Après l'entrée dans le XX^e siècle notamment, ce sont les banques, les chambres de commerce et les secteurs administratifs qui ont été de plus en plus construits dans le Bund. Ils ont profité de la double situation du Bund : d'une part, le Bund au bord de l'eau a un beau paysage naturel, d'autre part, c'est un endroit où ont été rassemblés les comptoirs. Cette double signification, d'un côté naturelle et de l'autre historique, ont eu une bonne attirance. En même temps, le Bund a été transformé en une zone très prospère avec des terrains de plus en plus chers. Le fleuve a satisfait les résidents étrangers de Shanghai, comme l'a montré Marie-Claire BERGERE, en leur permettant de « mener une vie de luxe, dans le plaisir partagé de l'alcool qui coule à flot, des banques et des grandes réceptions ou, plus simplement, dans le charme des soirées passées en famille à prendre le frais sur le Bund, parmi les bosquets et les parterres des *Public Gardens*, en écoutant les concerts du kiosque à musique, en saluant les amis embarqués sur des jonques pour mieux goûter le soir qui tombe et la brise sur le fleuve¹⁵⁴».

Nous jetons ensuite une coupe d'œil au processus de développement du quai de son voisin, la concession française.

La construction du quai de France a commencé dès 1855, quand le Xiao Dao Hui s'est retiré à Shanghai et que la guerre a fait une trêve. MAYBON et FREDET ont décrit cette situation ainsi : Le danger passé, on commença à s'occuper des travaux d'édilité urgents. ... Il fallait d'abord organiser le terrain déblayé par les travaux du siège. Nos marins avaient pris l'initiative heureuse de commencer le long du Whangpoo la construction d'un « chemin » qui constitua la première ébauche du futur quai, et d'établir quelques voies de communications nouvelles. Mais il fallait poursuivre et achever l'œuvre entreprise... Ce furent les coolies chrétiens qui nivelèrent les rues nouvelles, procédèrent à des empièvements pour les rendre praticable, à l'époque des pluies, le quai qui ne méritait guère encore ce nom¹⁵⁵.

La concession française a pris le principe important de « ne rien perdre de son indépendance¹⁵⁶ ». Dans les années 1860, le commerce est prospère, la population a

¹⁵⁴ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p109

¹⁵⁵ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p163-164

¹⁵⁶ Lettre à la légation, 5 mars 1856, cité par Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op. cit.*, Paris, 1929, p164

augmenté et la construction de la concession continue sans cesse, nécessitant une amélioration du système administratif. Bien que le régime indépendant de la concession française n'ait pas été accepté par le *municipal council*, les consuls de Grande-Bretagne et des Etats-Unis en 1860 et 1861, un conseil d'administration municipal a été établi en 1862, constitué par cinq membres. Ils délèguèrent leurs pleins pouvoirs pour régler et administrer toutes les affaires relatives à leur juridiction, dans le but « d'assurer le bon ordre, la sûreté et le bien-être public dans les limites de la concession française¹⁵⁷ ».

Le conseil déclara d'utilité publique, immédiatement après sa fondation: 1° le prolongement du quai du Whangpoo, et du quai du canal de la Cité. 2° le percement d'une rue de vingt-quatre pieds « au sud des terrains des Messageries impériales », la compagnie fournissant la moitié du terrain et les propriétaires voisins l'autre moitié¹⁵⁸.

En dehors des travaux d'utilité publique, dont il avait à poursuivre l'exécution, il s'occupait des particuliers. En août 1860, il recevait de MM. Leighton et C^o une demande d'autorisation de construire une jetée avançant de 150 pieds dans le Whangpoo et de la largeur de leur propriété. Tout en subordonnant l'autorisation à l'avis favorable du consul et du capitaine du port, le conseil stipula les trois conditions suivantes : 1° la construction serait entièrement aux frais des intéressés ; 2° la jetée devrait être accessible au public ; 3° aucune construction n'y serait élevée. Profitant de l'occasion, le conseil décida en outre d'adresser des « recommandations » au consul pour que la jetée établie par la Shanghai Steam Navigation C^o fût soumise aux mêmes conditions¹⁵⁹.

La séance fut présidée par un nouveau consul intérimaire, en 1864. Plusieurs propositions furent soumises à l'assemblée. Ce fut tout d'abord une question de principe, celle de l'établissement de wharfs sur les bords du Whangpoo pour permettre aux navires d'aborder. Il en existait un devant l'établissement de la Shanghai Steam Navigation C^o. Face aux demandes pressantes et réitérées qui lui étaient adressées, le conseil tenait à ne pas garder seul la responsabilité de la décision. Posant le principe que « la propriété du bord de l'eau », le quai compris, appartenant au public, le droit de construire des wharfs n'appartient pas aux seuls riverains, il proposa : 1° d'autoriser ceux-ci, mais d'interdire sur eux toute construction. 2° d'exiger, pour le public, des débarcadères aux deux extrémités. 3° de les soumettre à une taxe de 5 taëls par pied et par an. L'emplacement du quai faisant face aux rues devait toujours être tenu libre et à l'usage du public. Le conseil estimait en outre convenable d'établir des wharfs à ses frais et d'acquérir ceux qui existaient. Il pensait également à l'élargissement du quai ; quand le moment serait favorable, il proposerait d'avancer le quai jusqu'à la limite marquée par la marée basse et de le porter à une largeur de 100 pieds partout où cela serait praticable. On pourrait vendre aux riverains l'espace restant disponible aux endroits où la largeur excéderait 100 pieds¹⁶⁰.

D'après nous, le conseil municipal a appliqué le même principe dans le cas de MM.

¹⁵⁷ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p258

¹⁵⁸ Il s'agit de la rue de Takou ou de la rue du Fokien ; nous n'avons pu l'établir avec certitude, voir Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p265

¹⁵⁹ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p266

¹⁶⁰ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p281

Leighton et C^o en 1862 que pour la propriété du bord de l'eau en 1864. D'une part, il a confirmé le principe de la nature publique de la propriété du bord de l'eau, d'autre part, il a approuvé la construction du débarcadère privé, à condition que le propriétaire prenne en considération l'intérêt public.

A la réunion des propriétaires du 1^{er} mai 1865, l'assemblée a voté une taxe spéciale et extraordinaire de 2,5 pour 100 de la valeur des propriétés pour l'achèvement du quai du Whangpoo. Cependant, la fermeture des maisons de jeux avait jeté bas ce programme et il avait fallu deux assemblées pour équilibrer le budget. A l'assemblée du 24 juin 1865, la proposition suivante a été adoptée : 1° le quai de la concession française aura seulement 100 pieds de large ; le surplus du terrain sera vendu, dans toute sa longueur, aux propriétaires riverains qui s'obligent à l'acquérir au prix coûtant du quai actuellement en construction, sans les jetées, soit au maximum 2500 taëls le mow ; le prix pourra ne pas être atteint, mais ne sera jamais, en aucun cas, dépassé. 2° pour former l'alignement définitif du quai, une ligne droite sera tirée comme sur le plan ci-annexé... Dans le cas, cependant, où des propriétaires riverains ne voudraient pas acheter le terrain situé en face de leur propriété et formant le surplus des 100 pieds attribués au quai, ledit terrain serait vendu à l'action. En conséquence, le conseil s'est engagé à rembourser la taxe déjà perçue au moment des travaux, qui ont été terminés seulement en 1867, et qui s'élevait à 51 618,62 taëls. Les propriétaires riverains, par les achats de terrains disponibles, payèrent 48 064,00 taëls. En définitive, ces travaux considérables se soldèrent seulement, pour l'administration municipale, par une dépense de 3500 et quelques taëls¹⁶¹.

En fait, les terrains au bord de la rivière ont été mis en vente pour les privés à ce moment-là - sauf la partie réservée au quai - en vue de compenser la dépense pour les travaux publics et les pertes qui ont suivi la fermeture des maisons de jeux. A nos yeux, l'attitude du Conseil d'administration municipale de la concession française, en ce qui concerne le quai, est toute à l'opposé de celle du *Shanghai Municipal Council*. Le double nature du quai français, d'une part publique et d'autre part privée, n'a pas eu de limites évidentes l'une par rapport à l'autre. Les propriétaires donc, dans leur propre intérêt, ont posé de plus en plus de demandes pour ces terrains ; parallèlement, le Conseil d'administration municipale de la concession française, dont les membres venaient des divers comptoirs, ont adopté une attitude évasive en face du débat sur la nature publique du quai français.

Voici un exemple en 1873. Par une lettre en date du 17 octobre, la maison Butterfield et Swire demandait au conseil l'autorisation de construire des wharfs couverts sur pilotis, en face de sa propriété, quai du Whangpoo. La question fut examinée au cours d'une séance spéciale. Voisin, comme président, fit observer que, malgré les termes de la lettre semblant supposer un droit acquis, le conseil devrait examiner sur le principe si tous les propriétaires ou locataires d'un frontage sur la rivière avaient implicitement le droit d'ériger des wharfs couverts. Admettre cette thèse, c'était porter un préjudice considérable aux intérêts du public en général et de l'administration municipale en particulier. Cependant, comme MAYBON et FREDET l'ont fait remarquer, « Voisin appartenait à la maison Russell et C^o, la seule qui possédât depuis longtemps déjà des wharfs couverts sur le quai du

¹⁶¹ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p333

Whangpoo¹⁶² ». La question, soulevée à la réunion des propriétaires fonciers du 10 mars 1866, avait été, il est vrai, résolue dans le sens de l'affirmative. Mais Voisin estimait qu'elle était trop grave pour que le conseil prît seul la responsabilité d'une décision et il proposa que l'on convoquât une assemblée des propriétaires.

Il a fait naître un grand débat à l'intérieur du conseil municipal. Il s'en est même suivi des reconstitutions du conseil. Enfin, le nouveau conseil entra en fonction le 13 mars 1874. Le lendemain, il a décidé que, à l'avenir, « aucun travail neuf ou de réparation d'une construction faisant face à une rue, place ou quai » ne pourrait être exécuté sans l'autorisation préalable écrite du conseil municipal¹⁶³. Ce fut la seule allusion faite à la question des wharfs.

Ce règlement a renforcé pour le conseil d'administration municipale de la concession française le droit de juger de la construction dans le quartier fluvial ; cependant, en comparant avec les décisions de 1862 et 1864, il n'y a même pas eu d'interdiction précise pour tous types d'édifices sur les débarcadères. Ce qui a montré encore une fois l'attitude évasive du conseil d'administration municipale pour le quai. Autrement dit, c'est l'intérêt de ses membres qui, dans une certaine mesure, a déterminé le résultat. C'est un point final, dans les territoires, des ventes aux privés. Elle est renforcée par le fait que le conseil d'administration municipale est constitué par les représentants des divers comptoirs.

Enfin, le quai de France, au sud de la rue Jin-ling-dong d'aujourd'hui, a livré au début un débarcadère pour le Russell & Co., ensuite les autres pour le Swire Group et la Compagnie des Messageries impériales. QIAN Zong Hao a fait une comparaison entre les rives de la concession internationale et de la concession française: « Cette dernière, toujours occupée par les sociétés de transport, ne peut jamais être transformée en un espace public, donc les citoyens ne peuvent pas la visiter. Bien qu'elle appartienne officiellement au Bund, « le Bund français », mais en public ils n'étaient pas les mêmes. ...L'histoire du Bund démontre que sa vraie définition vient de sa qualité publique. Seule l'émergence des équipements publics, notamment la création d'un espace public, lui donne une vigueur permanente¹⁶⁴ ».

D'après nous, la prospérité du Bund dans la concession anglaise est en partie due à la transformation lancée par le *Municipal Council* et adaptée au nouveau rôle du fleuve après l'urbanisation du quartier. Cette adaptation possède, en effet, la même nature par rapport à la tertiairisation depuis le milieu du XX^e siècle, bien que la dernière ait des caractéristiques plus évidentes à une plus grande échelle.

- **La rive de la concession : un nouveau modèle ?**

Aujourd'hui, si on discute de la concession et de la modernisation à l'époque contemporaine en Chine, un exemple type est le Bund, à Shanghai, mais il y a aussi la rive de Hankow, le bord du fleuve Hai à Tianjin, le quai de Changdi et l'île de Shamian à Canton. Après que la concession soit devenue un quartier multifonctionnel et qu'elle ait possédé de plus en plus d'habitants, un établissement administratif semblait nécessaire. Donc, quelques années

¹⁶² Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p365

¹⁶³ Charles B. MAYBON et Jean FREDET, *op.cit.*, Paris, 1929, p366

¹⁶⁴ QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p51

après l'ouverture, les représentants des commerçants étrangers ont constitué un tel établissement qui a été chargé de la gestion des équipements publics et de la construction privée. Cet établissement, sur le modèle occidental de cette époque, a une double caractéristique : la démocratie et la matière moderne d'organisation. Avec la modernisation lancée par les commerçants au début et l'assurance de ce processus par ce type d'établissement ensuite, le quartier fluvial est devenu, au fur et à mesure, le meilleur représentant de la forme physique de la concession. Il a montré sa prospérité par les avenues sur la rive, grandes, propres, avec des arbres des deux côtés, avec les nombreuses tours dressées par les architectes occidentaux, même les débarcadères étaient le symbole de la modernisation. Cette belle image a directement incité le commencement de modernisation dans la cité chinoise. En suivant le modèle de la concession, les mandarins chinois ont décidé d'améliorer leurs cités. Ils ont commencé par les quais. Donc, le quartier fluvial, qu'il soit sous le contrôle des autorités étrangères ou chinoises, est devenu la partie la plus moderne, la plus prospère, et représentative de la ville.

A Shanghai, depuis le milieu du XIX^e siècle, les conditions de vie sur les concessions étrangères se sont beaucoup améliorées grâce aux efforts déployés par les résidents pour accroître la sécurité, la salubrité et l'agrément de leurs établissements. Certaines transformations entreprises pour des raisons sanitaires ont embelli l'aspect des concessions. Le Bund n'est plus un chemin de halage malodorant en bordure du fleuve. Il a subi une vague de réaménagements dans les années 1870, pour trois raisons. Outre la puissance du développement économique, les vieux bâtiments, implantés dans les années 1840 et 1850, sont usés pour la plupart en raison d'une construction faite dans la précipitation, sans standard de qualité et avec de mauvais matériaux et de mauvaises techniques. De plus, les « princes marchands » qui ont déterminé la forme urbaine du Bund, à ce moment-là, se sont retirés ou n'ont pas dirigé les comptoirs directement. Ce furent de jeunes hommes d'affaires, bien élevés en Europe, qui ont dominé ce quartier trente ans après son implantation. En l'occurrence, le style d'Asie du sud rejeté, les architectes professionnels se sont imposés et le Bund s'est transformé naturellement avec un style européen. Comme le rapport décennal des douanes l'a souligné, ces dix années furent une époque de construction et de reconstruction. On a détruit les huttes qui se pressaient les unes contre les autres et on les a remplacées par de grands édifices solides¹⁶⁵. Dans les années 1880, le Bund est devenu « un quai bien construit que prolonge, vers l'arrière, une esplanade plantée de gazon sur laquelle donne l'alignement des frontons et colonnades dont s'ornent désormais banques, maisons de commerce et bâtiments officiels¹⁶⁶» En fait, la concession internationale, dans les années 1890, après le développement d'un demi-siècle, était digne d'une ville moderne.

Comme l'estime un journaliste européen en 1912, la concession nous a laissé une belle impression : « C'était en fait une partie de la ville européenne, mais transplantée dans la métropole orientale. Son architecture est aussi moderne que celle d'une quelconque ville européenne. Pour le Bund, près le fleuve Huangpu, un groupe de bâtiments magnifiques a

¹⁶⁵ *Aperçu général du développement de l'économie et de la société de Shanghai(1882-1931)*, Traduct et rédigé par XU Xue Jun, dir., en base du *Rapport décennal de douane*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1985, p74

¹⁶⁶ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p103

présenté une image remarquable. Une série d'édifices splendides s'ajoute, comme le Shanghai Club avec le style de renaissance anglaise ¹⁶⁷».

La dernière vague de reconstruction du Bund a été faite après la première guerre mondiale. Notamment, dans la décennie entre 1920 et 1929, onze bâtiments du Bund, soit presque la moitié, ont été détruits pour la reconstruction. Cette reconstruction, à une échelle la plus grande que l'histoire ait produite, a vu l'édification d'une série de repères, parmi lesquels la majorité était les tours des banques ou des comptoirs, implantées dans les parcelles les plus chères. Si la reconstruction des années 1920 a bien suivi la croissance rapide de l'économie de la ville, la vague de tours des années 1930 a émergé dans un cadre où le déclin a commencé. Le montant du commerce international, en 1930, a augmenté de 70% par rapport à l'année 1920, mais le montant de 1936 a été réduit de 6.5%¹⁶⁸. En effet, la plupart des tours de plus de dix étages construites dans les années 1930 avaient pour but une exploitation foncière, car elles devaient apporter une rentabilité considérable dans un tel « quartier d'or ». Autrement dit, c'est le grand bénéficiaire du foncier qui fut le premier moteur dans la dépression. La silhouette du Bund était presque finie à ce moment-là, ajoutant le dernier point en 1937, avec la tour de la Banque de Chine. Désormais, le Bund, symbole de l'image de Shanghai jusqu'à aujourd'hui, était édifié.

Figure 1-19, Le Bund en 1937



Avec le tour du Bund de la Chine (4^{ème} bâtiment à droite), la silhouette du Bund a été déterminée à la fin des années 1930.

Source : QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p80

Le concept de l'architecture occidentale a complètement changé le paysage urbain dans la concession. En comparaison de la cité chinoise, il a présenté aux chinois une image magnifique, comme un autre monde¹⁶⁹ Quant aux étrangers, il leur donnait la fausse impression d'être hébergés dans une ville européenne. Il était devenu le symbole de la

¹⁶⁷ *The Far Eastern Review*, July, 1912, cité par QIAN Zong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p166, traduit par l'auteur

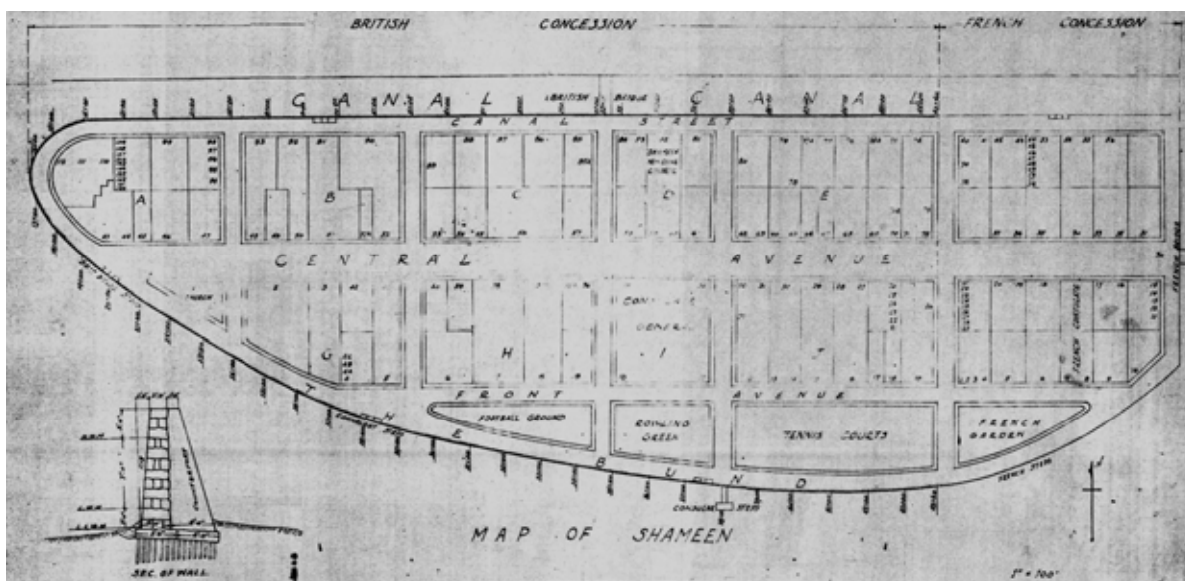
¹⁶⁸ Voir WU Jiang, *op.cit.*, Shanghai, 1997, p112, calculé en base de l'importet l'export de Shanghai (1864-1948).

¹⁶⁹ Voir, GE Yuan Xu, *op.cit.*, Shanghai, 1887

grandeur et de l'élégance de l'urbanisme Shanghaien¹⁷⁰.

Le Bund de Shanghai est un cas typique parmi les quatre villes. Parallèlement, à Hankow, l'avenue le long de la rivière Yangzi est l'espace public le plus important. Bien qu'elle traverse les cinq concessions, chaque partie avait une largeur identique et une disposition qui les assemblait les unes aux autres. Du côté des bâtiments, il y avait la voie piétonne et la chaussée, de l'autre côté du fleuve, une grande promenade séparée par une ceinture verte. Dans les concessions de Tianjin et de Canton, il y avait aussi des avenues le long du fleuve, avec des arbres des deux côtés. De plus, les étrangers ont construit des parcs, souvent situés au bord de l'eau, comme le parc du Bund à Shanghai, le parc fluvial dans la concession allemande de Hankow, le jardin de la reine d'Angleterre et le jardin français de Shamian ; ils avaient une grande pelouse, des arbres, des buissons, des parterres, certains possédant des courts sportifs (par exemple, le jardin de la reine d'Angleterre dans la concession de Canton a un court de bowling et un court de tennis au bord de la rivière. Le plus important est sa nature publique, ce qui n'existait jamais dans les villes traditionnelles chinoises. En fait, ce dernier ne possédait que des jardins privés, appartenant au palais, au mandarin ou aux riches.

Figure 1-20. Le plan de la concession de Shamian



Au bord du fleuve sont les terrains du sport et un jardin (Football ground, Bowling Ground, Tennis courts, French garden)

Source: ZHONG Jun Ming, *op.cit.*, Canton, 1999, p28

En général, la concession est totalement différente de la cité chinoise. Aux yeux des chinois, les quartiers fluviaux de la concession représentent la possibilité d'avoir de bonnes conditions de vie, de disposer d'équipements publics et d'un espace public modernes. Naturellement, les bureaucraties chinoises lancent la modernisation de la cité chinoise à la suite du modèle de la concession. La construction des débarcadères (y compris des chantiers navals dans certaines villes) constituent la première partie de ce processus. Par conséquent,

¹⁷⁰ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p42

le quartier fluvial, avec les premiers pas de l'industrialisation et aussi l'embellissement des façades, est devenu la première partie de l'aménagement.

Figure 1-21, L'urbanisation du quartier chinois



Dernière du quai de Changdi (à l'est de la concession de Shamian), au début du XX^e siècle.

Source : Le musée de l'histoire contemporaine de Canton, *Jin Dai Guangzhou (Canton à l'époque contemporaine)*, Zhong Hua Shu Ju, Pékin, 2003, p 40



Le quai de Changdi qui accueille l'hôtel de Ai Qun et certains grands magasins dans les années 1930

Source : Le musée de l'histoire contemporaine de Canton, *op.cit.*, Pékin, 2003, p49

À Canton, la concession a influencé les quartiers des alentours par le découpage du terrain, le style d'architecture, mais aussi par la pensée démocratique et l'humanisme. Au début du XX^e siècle, une grande partie des édifices publics et commerciaux a été construite le long du quai à l'est de Shamian (la rue Yan Jiang Xi d'aujourd'hui). Il s'agit de l'hôtel moderne, de bureaux, d'équipements financiers et de magasins, le plus représentatif étant la tour Ai Qun. Outre le style d'architecture, la forme urbaine a évidemment subi l'influence occidentale. Les grands tours de style occidental, une silhouette qui s'élève et s'abaisse et la promenade le long du fleuve servent au public, tout ceci constitue une forme ouverte, totalement différente de la cité fermée traditionnelle. En effet, les constructions de cette époque, notamment pour les rives de la concession et à côté de la concession, ont eu une influence définitive en ce qui concerne leur forme et leur nature jusqu'à aujourd'hui.

À Hankow, l'avenue fluviale de la cité chinoise, l'œuvre la plus importante de la voirie avant 1949, a été livrée en 1936. Reliée en morceaux dans les concessions, elle forme finalement un assemblage dans la cité, avec une largeur totale de 40 mètres, une chaussée de 23 mètres, la partie piétonne au nord de 5 mètres, au sud (à côté du fleuve) de 6 mètres, et une pelouse de 6 mètres, et des bancs y sont installés¹⁷¹. Comme l'estime LI Jun, cette avenue répond non seulement à la demande du trafic (dont une partie importante est le transport de marchandises pour les débarcadères fluviaux), mais aussi aux exigences des piétons et des loisirs. En profitant du paysage pittoresque de la rivière, il a créé un jardin linéaire le long du quai ; un espace public dans le sens moderne.

Malgré quelques années de retard, la cité chinoise possède un quai aussi moderne que la concession. Cependant, ils sont dirigés par deux systèmes administratifs différents. Dans la concession, toutes les affaires concernant la construction sont dirigées par un établissement indépendant. À Shanghai, il y a d'abord eu le *Committee on Roads and Jetties* et le *Shanghai municipal council* ensuite. Dans les trois autres villes, il y a également des établissements similaires. En prélevant les taxes foncières selon la superficie du terrain, ils ont couvert les frais de la construction et d'entretien des équipements publics. Ils ont organisé, en plus, une conférence annuelle au cours de laquelle le comité a fait un rapport à tous les locataires étrangers sur les recettes, les dépenses et l'état de la construction de l'année précédente. Une autre mission importante de la conférence est d'élire le nouveau comité. D'après WU Jiang, ce système, en suivant le modèle d'administration des villes modernes occidentales, fonctionnait bien. Tout ce processus fut spontané, bien que la population totale de la concession, au moment où le premier comité est né, ne dépassât pas 130 personnes¹⁷².

À nos yeux, c'est un comportement tout à fait différent du système administratif de la ville traditionnelle chinoise. Le mode d'organisation d'une société démocratique a été importé rapidement après l'implantation de la concession. Ces comités, représentant l'intérêt général des marchands étrangers, ont proclamé sans cesse des lois concernant la construction au fur et à mesure du développement de la concession ; ils ont notamment fait un contrôle du quartier fluvial. Par exemple, selon la résolution du conseil municipal de la concession

¹⁷¹ Le comité de rédaction de l'histoire de Wuhan, *Histoire de la construction de Wuhan*, Wuhan Da Xue Chu Ban She, Wuhan, 1996, p221

¹⁷² WU Jiang, *op.cit.*, Shanghai, 1997, p46

française de mars 1902, tous les nouveaux bâtiments entre le Bund et la rue du consulat devaient être construits en briques occidentales¹⁷³. Dans la concession internationale, des dizaines de codes concernant la construction ont été affichés au fur et à mesure. Parmi eux, le quatorzième article du «Rules with respect to New Foreign Buildings» en 1916, a formulé qu'il n'y avait pas de limites pour la hauteur des bâtiments à condition qu'ils soient en face d'une zone vaste et dénudée dont la largeur dépasse 150 pieds. En effet, cet article a eu une influence considérable pour la forme urbaine de la concession internationale. Pour le Bund, qui est face au vaste fleuve, un grand nombre de tours y ont été construites. Partant d'un même principe, quand la Nissei Steamship Co. Ltd et la Jardine Matheson & Co. ont demandé une hauteur supérieure à ce que le règlement stipulait (pour le premier de 87 pieds contre 60 pieds, pour le deuxième de 75 pieds contre 60 pieds), C.H. GODFREY, l'ingénieur du *Shanghai municipal council*, pensa que cette demande était admissible car il y a un espace très vaste devant le Bund, ce qui permet aux six rues perpendiculaires d'avoir un meilleur éclairage et une meilleure ventilation en comparaison des autres voiries¹⁷⁴.

Dans la cité chinoise, à côté, un système hiérarchique a été adopté, dont le bas est le « Yamen de district », situé au-dessous du « Yamen de circuit ». Le Daotai, chef de la ville, était chargé de beaucoup d'affaires, comme l'ordre public, les droits de douane, les affaires étrangères, l'éducation, la construction et l'entretien des équipements publics. En outre, à la fin de la dynastie Qing, à la suite de l'exécution du « système de l'évitement », la durée de nomination des fonctionnaires sur un même poste a été écourtée d'une manière générale. Prenons l'exemple des deux chefs de la ville de Canton : le ZhiXian de Nanhai et le ZhiXian de Panyu ; le premier a été changé 28 fois en 30 ans, entre 1878 et 1908, le deuxième, 29 fois en 37 ans, entre 1874 et 1911. Si le chef du lieu, qui gère la plupart des affaires de la ville, change aussi fréquemment, il n'est pas possible de posséder un bon fonctionnement. En effet, ce système administratif ne prête aucune attention à la majorité des équipements publics « dans le sens moderne », comme le nettoyage des rues, les lampadaires, les chaussées et les ponts, les temples des ancêtres, et même la prévention contre l'incendie. Tous ceci était à la charge des organisations charitables. D'une manière générale, les mandarins n'ont concentré leurs efforts que sur les impôts et l'ordre public. Ils ont moins mis l'accent sur le développement de la ville. Ce sont les organisations privées qui se sont occupées de certaines affaires concernant la construction et l'administration. Mais ces organisations privées ne possèdent pas une gestion moderne et un soutien pour une économie forte, à long terme.

Ces deux méthodes de gestion, l'une moderne dans la concession, l'autre traditionnelle dans la cité chinoise, ont déterminé les aspects physiques différents de l'une et de l'autre : bien que la cité chinoise aie pris toujours le modèle de son voisin de la concession, notamment son quartier fluvial prospère et magnifique, son système de gestion n'a pas suivi les changements correspondant. Bien que certains mandarins – normalement à partir d'une

¹⁷³ MOU Zhen Yu, *Jin Dai Shanghai Fa Zu Jie Cheng Shi kong Jian Kuo Zhan Yan Jiu (A Research on urban spatial expansion of french concession in neoteric Shanghai)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2008, p111-117

¹⁷⁴ TANG Fang, *Jin Dai Shanghai Gong Gong Zu Jie Jian Zhu Fa Gui Yan Jiu (Le contrôle de l'architecture urbaine, l'étude de loi d'architecture de la concession internationale de Shanghai à l'époque contemporaine(1845-1943))*, thèse de l'université de Tongji, Shanghai, 2006, p186

envie - aient fait des projets d'aménagement pour les quais, ils n'ont produit qu'un résultat limité dans quelques quartiers, et la plus grande partie de la cité reste identique à ce qu'elle était auparavant. Voici un exemple qui est représentatif de Canton. En 1886, le vice-roi de Liangguang (de la province de Guangdong et de la province de Guangxi), ZHANG Zhi Dong, un mandarin relativement éclairé, a construit un débarcadère officiel dans la cité chinoise (le débarcadère de Tianzi) en vue de développer l'industrie. En même temps, une rue d'environ 1,5 kilomètres de long a été construite pour relier ce débarcadère et la cité. C'était, au bord du fleuve, une rue très vaste, moderne, recouverte de sable avec des arbres sur les deux côtés. Bien que ce soit le premier pas vers une voirie moderne, il n'y a plus eu de projet nouveau jusqu'au XX^e siècle. La raison principale en est que ZHANG Zhi Dong a quitté Canton pour Wuhan où il a réalisé son rêve de modernisation, alors que Canton, qui n'a plus, désormais, de mandarin aussi ouvert, ne peut pas continuer sa progression. En conclusion, dans le cadre où la concession a constitué une ville nouvelle en base de son quartier fluvial, la partie sous le contrôle chinois a subi une juxtaposition du quai moderne avec d'autres parties non modernisées.

Chapitre II, Ville / port fluvial : nouvelle rationalité de la commerce

2.1 Le port : une force productive

Nous discuterons dans cette partie du rapport spécial existant entre le port fluvial et sa ville après la première ouverture, en Chine. L'examen des relations entre ville et port, dans l'histoire, ne pouvait faire l'économie d'un regard approfondi sur le port comme appareil, comme équipement spécifique. Si le port peut être analysé comme un produit, une production technique et sociale, il représente également une force productive pour la ville, plus concrètement, il est un élément très actif de la cité marchande de cette époque. Comme l'a montré Jean-Lucien BONILLO, sans transport, il n'y a pas de marchandises, pas d'échanges, pas de marché et donc pas de réalisation de plus-value. Les ports ont toujours entretenu un rapport plus ou moins tendu avec les changements opérés dans le processus de circulation et de production¹⁷⁵. En général, si le fleuve est considéré comme un axe de transport, le port est un nœud qui accueille la plupart des interactions ville/fleuve. Le port, dans la ville, crée « une osmose¹⁷⁶ » entre l'un et l'autre.

Au fur et à mesure de l'apparition de la marine à vapeur et de l'augmentation du tonnage des navires, la structure du port a été modifiée, le rapport entre ville et port a évolué de l'intégration originelle à la séparation contemporaine. Au début, l'idée de construire une cité marchande et les techniques des navires modernes viennent des occidentaux, notamment de ceux qui ont implanté les concessions. C'est un point qu'on ne doit pas négliger dans l'étude de la transformation des rapports entre ville et port. Nous nous interrogeons donc, d'une part, sur l'influence qu'a eu cette implantation dans le rapport ville/port, au niveau de la ville mais aussi au niveau du quartier, et d'autre part, quelle a été la réaction du gouvernement local face à cette logique exogène ?

2.1.1 La ville motivée par le port

Avant l'ouverture, Shanghai, n'ayant guère une longue histoire, n'était pas une ville très prospère bien que son autorité publique soit passée à un niveau de plus en plus haut, en accompagnant l'expansion économique de la ville. De simple capitale de district (Xian), Shanghai s'est transformée, en 1725, en capitale de circuit (Dao), où résidait un intendant (daotai). L'intendant, qui était un mandarin situé juste en-dessous du gouverneur provincial, avait le contrôle d'une vingtaine de districts. Il avait également à sa charge le bureau des douanes fluviales et maritimes auquel il revenait de lever des taxes sur les échanges extérieurs. En effet, Shanghai a joué un rôle aussi important dans les échanges extérieurs que dans les échanges intérieurs. En tant que bourg commercial important, c'était un nœud de la route maritime au sud-est de la Chine. Cependant, bien qu'étant le centre administratif et économique de la région, elle ne possédait pas une influence nationale. Autrement dit, en considérant son niveau dans l'échelle administrative, elle n'était qu'un chef-lieu de région.

Shanghai a été choisie pour être l'un de cinq ports ouverts au monde lors de la mise en place

¹⁷⁵ Jean-Lucien BONILLO, André DONZEL, Mario FABRE, *op.cit.*, Marseille, 1992, p182-183

¹⁷⁶ Michèle COLLIN, dir. *Ville et port, du XVIIIe-XXe siècle*, Ed. l'Harmattan, Paris, 1994, p13

de l'ouverture. Considérée comme le port le plus important aux yeux des occidentaux, elle a dépassé, au milieu des années 1850, le port de Canton, qui avait monopolisé les affaires d'import-export avant l'ouverture. Dès lors, elle est devenue le centre du commerce extérieur de la Chine.

Pour cela, ce que nous ne devons pas négliger, ce sont les points forts de Shanghai par rapport aux autres ports de la Chine, au réseau international du transport par voie d'eau même, qui ont été appréciés par les commerçants occidentaux qui ont fait du commerce à Shanghai à cette époque-là. En effet, ils ont eu la même connaissance intime que les chercheurs.

Au point de vue de sa situation par rapport à la route maritime, Shanghai est située à moins de 100 miles à l'est de la pointe confluente des routes maritimes reliant la côte ouest de l'Amérique du Nord au Japon d'une part, la Chine à l'Asie du sud-est d'autre part. Autrement dit, elle possédait une position stratégique, dans la perspective du commerce, à proximité de toutes les routes maritimes principales du Pacifique de l'est¹⁷⁷.

Si cette position a été une raison déterminante pour le choix des occidentaux qui l'ont prise comme principal des cinq premiers ports ouverts, sa situation au bout du Yangzi, sa liaison facile avec beaucoup de villes fluviales ou terrestres riches, via un grand réseau fluvial, l'ont bien mise en avant dans la concurrence avec les autres villes ouvertes dans le même temps.

Dans les années 1930, un occidental, qui a considéré le fleuve Yangzi comme un axe d'or, a fait cette remarque sur le rapport entre Shanghai et le Yangzi : Shanghai était située au bord du fleuve Huangpu, un affluent du Yangzi. Elle n'était qu'à quelques miles à l'embouchure. Le Yangzi était un grand fleuve qui traversait la Chine d'ouest en est. En considérant son riche bassin, Shanghai serait un port et un centre de distribution convenable, dont dépendrait directement le delta de 50 000 mi² et une population de plus de 40 millions d'individus. Derrière ce delta, il y avait, en plus, un bassin de 750 000 mi² avec une population de 180 millions d'habitants, plus d'un dixième de la population totale du monde entier à cette époque. En effet, aucune région n'avait une population aussi nombreuse et aussi dense, dépendant essentiellement d'un seul grand fleuve et d'un seul port pour ses échanges. Par conséquent, situé sur un réseau fluvial qui possédait de nombreux affluents aboutissant aux quatre coins du pays, Shanghai a occupé une position naturelle de distribution¹⁷⁸

Cette analyse a ses raisons. Comme l'a montré Edward GIBBON, la base naturelle la plus importante pour une grande ville est d'avoir une grande population — autrement dit une main-d'œuvre nombreuse — dans les campagnes des alentours, ce qui offre une ressource riche en produits alimentaires, dans les secteurs de fabrication et pour le commerce extérieur¹⁷⁹. Dans cette perspective, Rhoads MURPHEY a apprécié l'importance du fleuve

¹⁷⁷ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p60

¹⁷⁸ Voir Report of the Hon. Richard Feetham to the Shanghai Municipal Council., p255-256, cité par ZHANG Zhong Li, XIONG Yue Zhi, SHEN Zu Wei, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p42

¹⁷⁹ Edward GIBBON, *The decline and Fall of the Roman Empire*, London, 1783, chapitre 7, 11, cité par Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p55

Huangpu par rapport à cette ville, qui est reliée par un réseau fluvial sans interruption aux chaînes de montagnes, sans cascades ni courants impétueux. Elle possédait un chenal d'une longueur de 600 miles, par lequel les navires jaugeant jusqu'à 5000 tonneaux pouvaient naviguer toute l'année de l'embouchure jusqu'à Hankow. En été, avec les marées hautes, même les gros navires jaugeant plus de dix milles tonneaux pouvaient y entrer. ... La route navigable de Shanghai à l'intérieur du pays atteint 30,000 miles au total, et la population concernée représente plus de 200 millions d'habitants¹⁸⁰. Grâce à ceci, Shanghai pouvait mettre en contact le delta du Yangzi et le bassin de Sichuan, les deux tiers régions agricoles les plus importantes de la Chine. Profitant de l'ouverture d'autres villes le long du Yangzi dans les cinquante années suivantes, Shanghai, qui a accueilli des marchandises transitant par ces ports fluviaux, est devenue le port commercial le plus important de la Chine.

Deuxièmement, la plus importante raison qui explique le développement florissant de Shanghai, comme l'ont montré les historiens (ZENG Zu An, Rhoads MURPHY, etc.), est que l'ouverture a fait valoir les avantages de sa position géographique.

L'œuvre de Rhoads MURPHEY l'a analysé dans une perspective plus générale¹⁸¹. Il a énoncé que la prospérité d'autres villes était due à deux raisons principales : soit la ville était un chef lieu où étaient concentrés les établissements administratifs d'un grand empire ou d'une unité politique (comme Rome, Londres, Pékin), soit il s'agissait d'une agglomération bien urbanisée qui accueillait les commerces et les industries d'un système économique très commercialisé et intégré, en profitant du transport d'un grand volume, mais à bas prix, par un port (comme New-York, Rotterdam, Osaka)¹⁸². Evidemment, le cas de Shanghai ne fait partie du premier groupe. Dans la hiérarchie de l'empire de la Chine, elle ne rivalisait pas avec les capitales traditionnelles ayant traversé quelques dynasties, comme Pékin. Dans la région très riche de Jiangnan (au sud du Yangzi), elle ne rivalisait pas non plus avec les grandes villes régionales, comme Suzhou, Hangzhou et Nankin. Or, Shanghai les a toutes dépassées après l'ouverture, bien qu'elles aient été beaucoup plus florissantes. Comme le montre ZHANG Zhong Li, ces trois villes ont développé leur prospérité grâce aux livraisons du grand canal, à une époque où le centre économique et

¹⁸⁰ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p57

¹⁸¹ Shanghai occupe une situation centrale dans l'Asie de l'Est. De plus, elle est située à l'extrémité maritime du delta du Yangzi, là où aboutissent beaucoup de voies d'eau appartenant à un grand système fluvial. Le littoral de la Chine s'étend ici aux mers internationales. Dans une Chine avec un système économique préindustriel, le navire était le moyen de transport le plus important. Par conséquent, d'une part les produits des quatre coins du pays, dont les marchands étrangers ont besoin, pouvaient être exportés via Shanghai ; les marchandises importées, d'autre part, pouvaient être distribuées aux villes dans un grand périmètre, également à partir de Shanghai. En effet, Shanghai est devenue le centre commercial de tout le bassin du Yangzi. Ce dernier couvre un demi-pays qui a la population la plus dense et qui est le plus riche en ressources naturelles. Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p2-3

¹⁸² Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p2

culturel était déplacé vers le bassin du Yangzi¹⁸³. En même temps, il a considéré que, avant l'ouverture, les villes situées le long du Yangzi - comme Nankin, Hankow et Zhenjiang - avaient plus de valeur par leur rôle de défense, dans un cadre où la Chine était un pays grand, fermé, orienté vers l'agriculture. Grâce à sa largeur, sa profondeur et ses nombreux hauts-fonds, le grand fleuve Yangzi constituait un obstacle important pour ceux qui voulaient attaquer. Par contre, la valeur positive du Yangzi n'a été prise en compte qu'après le développement des techniques concernant le transport sur l'eau. Dès lors, de plus en plus de nouvelles villes sont nées le long du fleuve. Elles étaient transformées en chefs-lieux de l'économie, de la culture et de l'administration, et pas seulement en bases militaires. Au fur et à mesure de l'intégration de la Chine dans le système mondial, après la première ouverture, ce qui était obligatoire au début, les villes fluviales, dont les cas les plus connus sont Shanghai et Wuhan, se sont dressées rapidement¹⁸⁴.

En comparant avec Shanghai, les villes des alentours qui étaient auparavant des centres commerciaux et économiques se sont évidemment trouvées désavantagées dans le cadre de l'ouverture. A cause de l'absence d'un port convenable pouvant recevoir des navires venant de la pleine mer, elles se sont trouvées figées dans leur développement. Hangzhou, bien que située à la fois à proximité de la mer et du grand fleuve, ne pouvait pas implanter un port maritime à cause de la baie trop peu profonde bien que vaste. Suzhou, à la suite de la transformation géographique, n'était plus une ville portuaire depuis le XVIII^e siècle. Nankin et Zhenjiang, qui étaient au bout du delta du Yangzi, ont toutes deux rencontré des problèmes d'envasement. De plus, le courant de 4 noeuds marins près de Nankin représentait aussi un point faible dans la concurrence avec Shanghai. En dehors de ces ports, MURPHY Rhoads a comparé Shanghai avec les autres villes portuaires chinoises dans un plus grand cercle¹⁸⁵, y compris celles du sud (Hongkong, Xiamen, Shantou, Fuzhou), celles du nord (Tianjin, Qingdao, Weihaiwei, Yantai) et celles qui sont situées le long du Yangzi (Hankow, Nankin, Zhenjiang, Lianyungang, etc.). Il en arrive à la conclusion que Shanghai possédait un grand avantage en tant que port, et qu'il ne pouvait pas être remplacé par aucun autre.

En résumé, l'avantage géographique du port de Shanghai a été généralisé par certains chercheurs en une « liaison entre le fleuve et la mer ». Autrement dit, la liaison en eau avec le bassin du Yangzi et le rapprochement de la route maritime, lui donnaient des avantages déterminants. Le rôle de ce réseau s'est bien retrouvé dans le fait que Shanghai s'est octroyé de 45 à 65 % du montant total du commerce international entre 1865 et 1936¹⁸⁶. Dans ce

¹⁸³ ZHANG Zhong Li a divisé l'histoire des villes chinoises en trois périodes principales. La première est avant la dynastie de Tang (618-907), où la majorité des villes chinoises sont réparties dans le bassin du fleuve Jaune. Ensuite, la deuxième période s'étend jusqu'à la guerre de l'opium. Dans cette période, le grand canal a été mis en activité, alors que les villes du bassin du Yangzi connaissaient la prospérité. Le centre culturel et économique a été déplacé de proche en proche, du bassin du fleuve Jaune vers le delta du Yangzi (Jiangnan). La dernière se situe après les deux guerres de l'opium. Au fur et à mesure de l'intégration de la Chine dans le système mondial - même si ce processus est obligé au début - les villes situées au bord de la mer et celles du fleuve se sont élevées rapidement, dont Shanghai, Wuhan, Chongqing qui sont les plus connues. Voir ZHANG Zhong Li, XIONG Yue Zhi, SHEN Zu Wei, *op. cit.*, Shanghai, 2002, p43.

¹⁸⁴ ZHANG Zhong Li, XIONG Yue Zhi, SHEN Zu Wei, *op. cit.*, Shanghai, 2002, p42-43

¹⁸⁵ Voir Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, 1953, p61-65

¹⁸⁶ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p57

réseau, le port de Hankow, en tant que deuxième centre commercial après Shanghai, faisait toujours du commerce avec Shanghai mais pas avec Londres, bien qu'il puisse aussi accueillir des navires de pleine mer. De plus, les agences étrangères et les comptoirs de Hankow, pour la plupart, étaient des succursales du bureau principal situé à Shanghai.

Figure 1-22, Shanghai et le réseau fluvial



A Gauche, Hydrographie de la municipalité de Shanghai. La municipalité de Shanghai est parcourue par un réseau dense de rivière et de canaux, le plus souvent aménagés à partir de voies fluviales naturelles. Ces voies servent tout autant à l'irrigation qu'au transport de marchandises.

Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.*, Paris, 1999, p19

Au dessous : Shanghai dans la région du Bas-Yangzi.

Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.*, Paris, 1999, p18

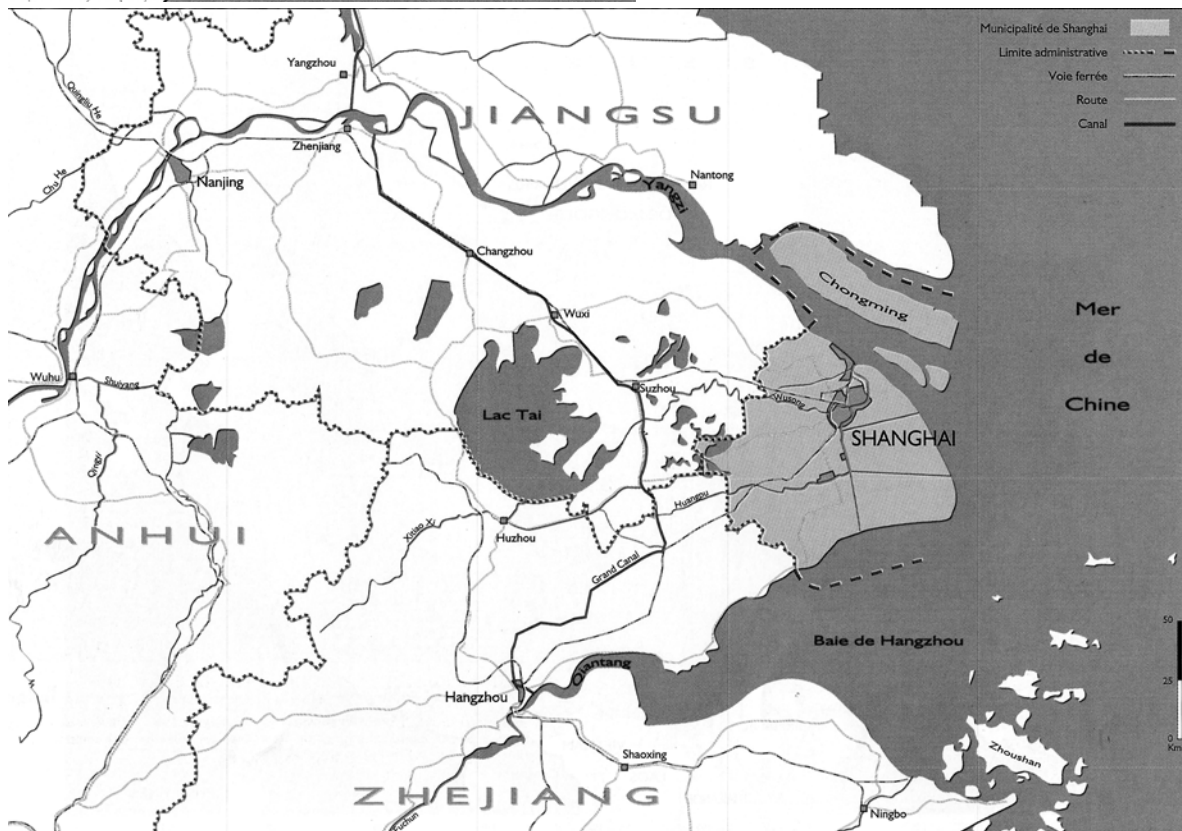


Tableau 1-1, Montant du commerce national et international des ports principaux de la Chine entre 1870 et 1920 (unité : un million taëls douanier)¹⁸⁷

	1870		1880		1890	
	International	National	International	National	International	National
Shanghai	90	96	88	112	101	136
Canton	28	24	30	26	28	24
Hankow	18	16	21	25	14	42
Tianjin	15	9	16	14	18	25
	1900		1910		1920	
	International	National	International	National	International	National
Shanghai	160	180	316	382	504	532
Canton	34	26	47	38	59	46
Hankow	15	52	13	58	13	73
Tianjin	32	38	64	68	108	117
Qingdao	5	4	15	9	14	12

Tableau 1-2, Proportion du commerce national et international des ports principaux de la Chine¹⁸⁸ entre 1925 et 1935

	International	National
Shanghai	55%	38%
Tianjin	11	8
Canton	6	4
Hankow	4	6
Qingdao	4	2

Après l'analyse des montants d'import-export du port de Shanghai et des autres ports chinois entre 1860 et 1930, basés sur le rapport annuel de la douane chinoise et des données de *The History of Shanghai*¹⁸⁹, Rhoads MURPHEY a tiré la conclusion suivante : Shanghai était le premier centre dans le processus de la commercialisation du système économique de la Chine au début de l'ouverture¹⁹⁰. À cette époque-là, ce qui était importé, étaient les produits industriels et les matériels coûteux pour l'industrie (tissus de coton, charbon, produits pétroliers, tabac, machines, etc.), ce qui était exporté, pour la plupart, étaient les produits de l'agriculture venant des villes du bassin (thé, soie naturelle, soie de porc, huile d'aleurite). En ce qui concerne le commerce d'import, Shanghai était le redistributeur des marchandises étrangères pour le bassin du Yangzi. Quant au commerce d'export, elle était

¹⁸⁷ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p142. Au XIXe siècle, 1 taël douane égale environ 0.3oz d'or.

¹⁸⁸ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p143

¹⁸⁹ Référence: LANING George, COULING Samuel, *The History of Shanghai*, The Shanghai Municipal Council, Kelly & Walsh, Shanghai, 1921

¹⁹⁰ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p146-147

devenue, à partir d'un marché consistant à transporter les marchandises coûteuses, un port servant à exporter tous types de produits agricoles et industriels venant du bassin du Yangzi. A la suite de la logique du commerce importée par les occidentaux, le port de Shanghai s'est très vite distingué dans la concurrence avec les autres ports ouverts grâce à sa situation géographique avantageuse. De plus, dès que le pays a fait ses premiers pas dans l'industrialisation, à la suite de la prospérité du commerce, cette supériorité du port de Shanghai a transformé cette ville en un centre de production. Par conséquent, Shanghai a pu exporter les textiles et les autres productions industrielles dès le début du XX^e siècle.

Cependant, en 1875, l'inspecteur général des Douanes maritimes, Robert HART, observateur qualifié s'il en fut des échanges commerciaux avec la Chine, augurait bien mal de l'avenir du port. Il constatait qu'après l'ouverture du bassin du Yangzi, en 1860, les importations et les exportations avaient continué de transiter par la ville, du fait des intérêts acquis et des capitaux déjà investis. Mais il prévoyait qu'à terme Hankow, sur le moyen Yangzi, deviendrait le terminus des échanges avec l'Europe et il annonçait « la mort commerciale de Shanghai » dans les dix ou vingt ans à venir¹⁹¹. Comme souvent, l'histoire n'a pas confirmé les prédictions de l'expert. Au contraire, l'importance de la situation géographique du port de Shanghai a été prise en compte par les marchands occidentaux en premier lieu. Ce point de vue a d'ailleurs été présenté par l'association des commerçants allemands¹⁹². C'est aussi la remarque de Rhoads MURPHEY, qui a constaté que Shanghai s'est montré le plus énergique parmi les dizaines de ports ouverts, bien qu'ils aient tous eu la même chance se développer économiquement grâce au changement de la situation politique¹⁹³. En général, à l'intersection des réseaux commerciaux intérieurs dominés par les chinois et des réseaux d'outre-mer placés sous contrôle étranger, Shanghai devient le plus grand centre de redistribution et de collecte des produits d'import-export¹⁹⁴.

Rhoads MURPHEY a prévu en plus que cette situation avantageuse du port de Shanghai existerait même dans un système basé sur le chemin de fer. Il a pris le cas de Rotterdam comme exemple, car ce dernier, situé à l'embouchure du Rhin et au milieu de la route maritime de l'Europe, a toujours gardé sa position de grand centre industriel et commercial dans un cadre où le chemin de fer s'est bien développé au cours des deux derniers siècles¹⁹⁵.

Quant à Tianjin et Canton, elles avaient des ports à l'embouchure du fleuve, comme Shanghai. Canton a connu sa prospérité à partir du XV^e siècle grâce au monopole du commerce étranger dont bénéficiait son port. Pendant la dynastie Ming (1368-1644), bien que l'interdiction du commerce maritime avec l'étranger ait été maintenue, le contact entre le port de Canton et l'extérieur n'a jamais subi aucune interruption, même dans les périodes

¹⁹¹ F. L. Hawks POTT, *A Short history of Shanghai, Being an account of the Growth and Development of the International Settlement*, AMS Press, New York, 1973, p101, cité par BERGERE Marie-Claire, *op.cit.*, Paris, 2002, p80

¹⁹² *Report of the Hon. Richard Feetham to the Shanghai Municipal Council*. North-China Daily News & Herald, Shanghai, 1931-1932, p279, cité par Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p82

¹⁹³ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p98-99

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p247-248

les plus sévères. Il y a plusieurs raisons à cela. En premier, les décisions politiques n'étaient pas bien appliquées dans cette ville située à la frontière et très éloignée de la capitale. De plus, la contrebande a impliqué beaucoup de personnages, même les mandarins locaux. Elle a influencé les revenus de la ville. Tous les mandarins ne soutenaient donc pas l'interdiction. En effet, cette ville a concentré à la fois le commerce tributaire et la contrebande. Depuis que les portugais ont occupé Macao et l'ont transformé en port extérieur de Canton, le commerce maritime de Canton a connu de plus en plus de prospérité. Dès 1685, les ports maritimes de quatre provinces (Guangdong, Fujian, Zhejiang, Jiangsu) étaient permis de reprendre les échanges avec l'extérieur, mais les autres ports ont encore une fois été fermés, après l'événement de James Flint, en 1757¹⁹⁶. Canton a donc repris son monopole. Son commerce extérieur s'est désormais développé rapidement. En 1757, un seul navire est entré dans le port de Canton, mais en 1838 il y en avait 129, et 199 en 1836, l'année du sommet. Dans ce processus, le premier produit que le port ait exporté était le thé, suivi par la soie naturelle et les autres produits agricoles. Les marchandises importées étaient l'argent, les cotons, les parfums, les tissus de laine, etc.

Or, le commerce extérieur a peu à peu diminué à partir de l'ouverture de cinq ports, en 1840. Sa centralité a été affaiblie. Enfin, sa place a été prise par le port de Shanghai, dès 1853. En analysant la valeur globale d'import-export de la Grande Bretagne via les deux ports, nous trouvons que celle du port de Canton a diminué d'année en année ; au contraire, celle du port de Shanghai n'a cessé d'augmenter. En 1852, les valeurs du commerce via ces deux ports se sont trouvées à égalité. Depuis 1853, le port de Shanghai s'est assuré une supériorité marquée sur Canton¹⁹⁷. En fait, la Grande Bretagne était le pays le plus important par rapport au commerce extérieur de la Chine. Par conséquent, le fait qu'elle ait déplacé la majorité de son commerce vers le port de Shanghai a entraîné un changement radical du rang de ces deux ports.

Derrière ce fait, on observe que Shanghai a exploité son avantage, non seulement par sa situation par rapport aux routes maritimes, mais aussi grâce à sa liaison étroite avec un vaste bassin par son fleuve. Ce bassin, relié par un grand réseau fluvial, est devenu, d'une part le fournisseur important de produits agricoles grâce à ses artisans et à son agriculture bien développée, d'autre part le consommateur principal, du fait de sa richesse, d'une grande quantité de marchandises importées. Bien que Canton soit relié avec la majorité des villes de la province de Guangdong, le bassin de la rivière des Perles et ses affluents n'est pas aussi riche et développé que le bassin du Yangzi. Il ne pouvait en aucun cas rivaliser avec la région de Jiangnan. A cause de l'ouverture d'autres ports, Canton est devenu « un port

¹⁹⁶ James FLINT est un marchand britannique et diplomate qui était prêt à établir un nouveau système de commerce avec l'Orient. En 1759, au nom de la Compagnie des Indes orientales, Flint reparaît à Tianjin pour présenter un mémoire à l'empereur Qianlong en signe de protestation contre la corruption officielle dans le commerce extérieur de la province de Guangdong. A titre de représailles, il a été jeté en prison à Macao pour trois ans, officiellement parce qu'il a « violé le protocole officiel pour essayer de prendre la parole directement avec l'empereur ». La conséquence la plus durable de son action a été que l'empereur Qianlong a fermé les autres ports ouverts et que le port de Canton a monopolisé dès lors le commerce maritime avec l'Occident.

¹⁹⁷ Le somme totale importée par la Grande Bretagne via le port de Shanghai était de 63,8% supérieure à celle du port de Canton en 1853, de 37,6% en 1854, de 258,5% en 1855 et de 84,4% en 1856. Voir CHENG Hao, *Guangzhou Gang Shi (époque contemporaine) (Histoire du port de Canton)*, Hai Yang Chu Ban She, Pékin, 1985, p30.

d'une région intérieure¹⁹⁸ », avec plus de collines mais moins de population. Il n'a pas autant d'intérêt que le bassin du Yangzi.

A côté de cela, la concurrence de Hong Kong, qui a été cédé à la Grande Bretagne en 1842, a aggravé la situation. En comparant avec le port de Canton, il possédait « le meilleur port d'Extrême-Orient », qui pouvait accueillir les grands navires modernes. Il reliait en plus les villes les plus riches de la région du sud, via la rivière de l'ouest (Xijiang). D'un autre côté, sa supériorité est due à sa position politique. En tant que port franc, elle a toujours joué le rôle d'un centre de redistribution pour le littoral de la Chine.

En l'occurrence, il ne faisait aucun doute que le port de Canton ne pouvait pas garder son rang comme à l'époque d'avant l'ouverture. Mais en regardant bien, le port de Canton n'a jamais perdu sa position de port important dans le sud de la Chine. Selon les données présentées dans le tableau « La valeur globale du commerce national et international des principaux ports de la Chine entre 1870 et 1920 », que nous avons cité ci-dessous, Canton a encore joué un rôle considérable non seulement dans le commerce d'import-export mais aussi dans les échanges nationaux. Comme l'a remarqué Thierry SANJUAN, l'ouverture moderne du continent chinois, entre 1842 et 1949, a conforté la vocation internationale de la ville qui a retrouvé une situation de monopole dans ses relations avec l'étranger, en 1757, par le Traité de Nankin, même si elle a perdu de son importance devant Shanghai - à l'échelle nationale - et devant Hongkong - à l'échelle régionale¹⁹⁹.

Le port de Tianjin, situé à l'aval du fleuve Hai, est relié avec les régions du nord, du nord-est et du nord-ouest par ce fleuve et ses affluents. Comme l'a montré LUO Shu Wei, profitant d'un réseau fluvial bien développé, Tianjin fonctionnait à la fois comme un port fluvial et un port maritime. Ceci a favorisé le développement de son commerce, notamment les échanges dans la région²⁰⁰. Cependant, il n'avait pas une condition naturelle aussi bonne que les autres ports, même son voisin, le port de Qinghuangdao, qui avait une baie plus vaste en eau plus profonde que le sien. L'origine du choix de Tianjin comme un des ports ouverts après la deuxième guerre de l'opium, réside dans le fait que les vainqueurs anglais voulaient construire « une base menaçant bien la capitale ». Autrement dit, l'ouverture de Tianjin avait plus un but politique qu'économique.

Or, dans une autre perspective, l'ouverture, en 1860, a transformé Tianjin d'une cité subordonnée à la capitale en une grande ville indépendante. Elle est devenue un pont reliant le marché mondial et l'économie agricole de la Chine. La hiérarchie des villes chinoises, comme l'a souligné William SKINNER G., est constituée sur deux niveaux différents: l'un est divisé et contrôlé sur le plan administratif, l'autre est constitué en fonction des échanges et a reflété la structure originale de la société chinoise²⁰¹. Tianjin a pris sa place dans les deux systèmes. Bien que son ouverture soit due en partie à sa position politique, le

¹⁹⁸ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p61

¹⁹⁹ Thierry SANJUAN, *À l'ombre de Hong Kong: le delta de la rivière des perles*, l'Harmattan, Paris, Montréal, 1997, p81

²⁰⁰ LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p27

²⁰¹ Voir G. William SKINNER, *op.cit.*, Chicago, 1977, p275-352

développement qui s'en est suivi de la ville et du port l'a transformé en une cité marchande.

C'est la facilité du transport qui a été le moteur principal de son développement. L'ouverture des portes de cette ville a contenté beaucoup de commerçants. Ils désiraient que « ce port puisse battre Shanghai et les autres rivaux, ou au moins attirer les commerces qui étaient auparavant installés dans ces ports²⁰² ». « On a prévu que Tianjin deviendrait, selon toute probabilité, le plus grand consommateur de produits étrangers, à condition que les prix soient raisonnables, même pour la classe populaire », écrit William BAKER qui a pris en charge le département de la taxe de douane à Tianjin, dans le rapport annuel du commerce, en 1865²⁰³. Cette prévision est devenue réalité. Après l'ouverture, le commerce extérieur a d'abord connu un fort développement. La somme annuelle de l'import-export étant de 13 millions de taëls au début, mais il a quadruplé à la fin du XIX^e siècle, atteignant 50 millions de taëls. Tianjin a été pris, peu à peu, en tant que centre du marché régional au nord. Dans les années 1930, elle a occupé 60% de la somme totale du commerce extérieur des six ports du nord. De plus, il était le port le plus important de Chine pour l'exportation du coton et des produits de l'élevage.

La prospérité du commerce a favorisé la naissance de l'industrie. Au début du XX^e siècle, en tant qu'un des principaux centres d'expérience du mouvement de l'Autorenforcement (Ziqiang), il a fait apparaître une série d'industries. Son industrie textile a pris son essor pendant la première guerre mondiale. Elle a attiré un grand nombre d'investisseurs grâce à ses bénéfices considérables. Dans les années 1930, il était en deuxième rang par rapport à la somme totale des investissements industriels. En résumé, comme LUO Shu Wei l'a souligné, le développement de Tianjin ne rivalisait pas avec Shanghai, mais il a dépassé Pékin dans la région du nord. Elle est devenue une métropole connue en Chine²⁰⁴.

Tianjin a profité d'une facilité du transport, plus concrètement, d'une liaison étroite avec les villes de l'intérieur, via un important réseau fluvial. Par conséquent, certains chinois en ont tiré des conclusions après avoir étudié le commerce des tissus étrangers²⁰⁵. Le tissu était l'une des marchandises principales importées par cette ville, juste derrière l'opium. La somme d'import a dépassé tous les autres ports, y compris Shanghai, bien que Tianjin ne soit pas un centre de redistribution du tissu avant l'ouverture. Comme l'a montré G.HUGHES, qui prit en charge le département de la taxe de douane et qui a fait une enquête, en 1868, sur les tissus importés par le port de Tianjin, ce dernier était fournisseur de la province de Zhili, mais aussi de la majorité des villes des provinces de Shanxi, Henan et Shandong. Certaines marchandises ont été transportées jusqu'à la province de Shaanxi et au sud-ouest de la Mongolie. Les tissus importés par le port de Tianjin sont arrivés jusqu'à ces villes via les affluents du fleuve Hai. Certains d'entre eux ont pris le transport terrestre. Pour ces destinations, les tissus coûtaient plus cher, le prix atteignant 17% de plus, dans le district

²⁰² Otto Durham RASMUSSEN, *op. cit.*, Tianjin, 1964, p25

²⁰³ Référence : Rapport du commerce en 1865 de la douane de Tianjin, cité par LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Tianjin, Pékin, 1993, p181

²⁰⁴ LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p13

²⁰⁵ Voir ZHANG Si, *Shi Jiu Shi Ji Tianjin De Yang Sha Yang Bu Mao Yi (Commerce des tissus et les cotons étrangers à la fin de XIX^e siècle à Tianjin)*, in, Tianjin Di Fang Shi Zhi Bian Xiu Wei Yuan Hui, *Tianjin Shi Zhi (L'histoire de Tianjin)*, Tianjin, n°4, 1987.

de Taigu, à Shanxi par exemple, par rapport au prix de Tianjin. LUO Shu Wei a constaté que c'était à cause du changement de moyen de transport. En revanche, pour les villes desservies par le grand canal, comme l'ouest de Shandong, le sud de Zhidi et le nord de Henan, le coût était beaucoup plus bas grâce au transport sur l'eau sur tout le trajet²⁰⁶.

Cette situation avantageuse a été éprouvée par l'augmentation du nombre et de la jauge totale des navires qui entraient et sortaient du port de Tianjin. En 1889, trente ans après l'ouverture, le nombre et la jauge totale ont augmenté presque trois fois plus qu'au début des années 1860.

Tableau 1-3, Augmentation du nombre de navires et de la jauge totale pour le port de Tianjin²⁰⁷

Année		1861	1871	1889
Nombre de navires		222	662	1692
Jauge totale		54 322 tonnes	249 034 tonnes	1 583 758 tonnes
Navires anglais	Nombre de navires	78	266	
	Jauge totale	321 342 tonnes	105 172 tonnes	
	Proportion de la somme totale d'import-export du port de Tianjin	39,2%	42,2%	
Navires allemands	Nombre de navires	54		
	Jauge totale	6 676 tonnes		

Or, un fait notable était le retard du commerce direct avec les étrangers. Jusqu'en 1869, presque tous les produits importés de Tianjin ont transité par le port de Shanghai, certains venant de Hongkong²⁰⁸. C'était un mauvais résultat dû aux alluvions de Dagou, l'embouchure du fleuve Hai. Les grands navires de pleine mer ne pouvaient donc pas y passer. D'une part, comme James H. HART²⁰⁹ l'a montré, en tant que grand port d'import-export, Tianjin devait faire l'échange directement avec le producteur en vue de diminuer les frais de transit; d'autre part, il était obligé de discuter pour décider si le transit devait être fait via le port de Zhilai (Yantai)²¹⁰, qui a une meilleure situation naturelle que le port de Tianjin. En effet, ce dernier semble la meilleure solution dans les quatre plans que la douane de Tianjin a proposé en 1866. En dépit de cela, l'histoire a confirmé que la position avantageuse du port de Tianjin ne pouvait pas être remplacée. Le montant du commerce augmentait sans cesse, même lorsque le fleuve Hai a connu un grave engorgement, à la fin du XIX^e siècle. C'est pourquoi il n'a jamais été abandonné ; au contraire, les

²⁰⁶ LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p174

²⁰⁷ Voir Otto Durham RASMUSSEN, *op. cit.*, Tianjin, 1964, p181, et LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p169, tableau rédigé par l'auteur.

²⁰⁸ Voir le rapport du commerce en 1869 de la douane de Tianjin, cité par LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p189

²⁰⁹ James H. HART était le chef du département de taxe de la douane de Tianjin. Il est aussi l'auteur principal des rapports du commerce entre 1870 et 1872.

²¹⁰ Voir LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p191-192

occidentaux ont été obligés de faire des efforts pour améliorer les conditions de navigation. A nos yeux, le fleuve, qui la reliait aux villes de l'intérieur, était un élément déterminant dans cet enjeu. En fait, Tianjin ne profitait pas beaucoup de son avantage de sa proximité avec la mer à cause de l'envasement du fleuve, bien qu'il soit situé à l'embouchure, comme Shanghai. Il a joué, la plupart du temps, un rôle de port fluvial pour le transit, à l'époque contemporaine.

La ville de Hankow, port situé dans l'arrière-pays, était un port fluvial, par sa situation naturelle. Elle a profité de sa position au point de rencontre d'un affluent et du cours principal, le fleuve Yangzi. C'est un fleuve large, profond, convenant parfaitement à la navigation. Il a été considéré comme une « voie d'eau d'or ». Hankow possédait donc une voie de navigation vers l'aval qui pouvait accueillir toute l'année les navires jaugeant jusqu'à 5 000 tonnes et, pendant la saison des crues, entre avril et octobre, les navires jaugeant jusqu'à 10 000 tonnes. La voie vers l'amont pouvait accueillir les navires jaugeant seulement 2 000 tonnes. Quant au fleuve Han, bien qu'il ne soit pas très long, il était profond, avec un grand volume d'eau ; une grande partie était donc navigable. Selon l'enquête de PI Ming Xiu, il y avait au moins 51 lignes fluviales au départ de Hankow à l'époque contemporaine²¹¹.

En comparaison avec les grands ports à proximité de la mer, comme Shanghai et Canton, cette ville n'avait pas une situation aussi bonne, comme l'a montré un texte dans le périodique du commerce de Hankow²¹². Par conséquent, les comptoirs occidentaux ne voulaient pas instaurer d'échanges directs avec elle. Cependant, elle était supérieure à la plupart des villes de l'intérieur en raison de son développement économique et son port naturel. Elle convenait comme centre de redistribution des marchandises étrangères aux autres villes de l'intérieur d'une part, comme centre d'accueil des produits locaux à exporter via Shanghai d'autre part. Bien qu'elle ne soit pas dans la liste de la première ouverture, le montant du commerce avait tendance à s'accroître plus rapidement que dans les autres ports, sauf le port traditionnel de Canton et le port nouveau de Shanghai. Au début du XX^e siècle, elle a été nommée le « Chicago à l'oriental » dans le rapport décennal de la douane de Hankow, rédigé par les Anglais, mais aussi dans l'ouvrage « Hankow » du consul japonais Mizuno Kokichi. Comme l'a fait remarquer ce dernier, Hankow, avec un montant annuel du commerce qui atteignait 130 millions de taëls, a dépassé Tianjin, qui était proche de Canton²¹³. En effet, Chicago, de l'autre côté du Pacifique, avait été un bourg commercial comme Hankow, au XVII^e siècle. Sa position à l'embouchure du fleuve Chicago était comparable à celle de Hankow, qui était au confluent du fleuve Han et du Yangzi. Dès que le canal et le chemin du fer ont été livrés, au XIX^e siècle, Chicago est devenue la deuxième métropole des Etats Unis, en tant que plus grand centre du commerce, de la finance et de l'industrie. Aux yeux des auteurs ci-dessous, Hankow aurait le même développement au

²¹¹ PI Ming Xiu, dir., *Jin Dai Wuhan Cheng Shi Shi (Histoire contemporaine de la ville de Wuhan)*, Zhong Guo She Hui Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1993, p582

²¹² Hubei Sheng Zhi Mao Yi Zhi Bian Ji Shi, *Hubei Jin Dai Jing Ji Mao Yi Shi Liao Xuan Ji (Recueil de documents historiques sur le commerce et l'économie de l'époque contemporaine)*, Wuhan, vol 5, 1985, p27

²¹³ Mizuno Kokichi, *Kanko (Hankow)*, Tokyo, 1907, p1

XIX^e siècle. Leur point de vue est confirmé par le montant du commerce national et international des principaux ports chinois entre 1870 et 1920. Celui de Hankow a occupé 10% du montant total de tout le pays. Hankow était devenu, sans aucun doute, le seul port ouvert de l'arrière-pays à pouvoir rivaliser avec les ports de la côte maritime.

Tableau 1-4, Répartition des navires fluviaux inscrits dans les ports chinois²¹⁴

Année	Nombre de navires fluviaux	Shanghai	Canton	Hankow
1903	614	180	220	38
1910	1030	384	305	82
1925	2554	490	754	382
Taux de croissance entre 1903 et 1925		60%	200%	Le nombre total de navires fluviaux de Hankow et Changsha a augmenté de plus de 11 fois

Tableau 1-5, Croissance de revenu du commerce de Hankow

Année	Revenu du commerce (unité : taëls douanie)	Croissance
1882-1891	Environ 358 millions	
1892-1901	494 076 939	49 millions de taëls de Douane par an en moyenne ; 40% de croissance par rapport à la dernière décennie
1928	377 504 295	Equivalut à la somme totale des dix années, entre 1882 et 1891

Les prévisions de la période, concernant le commerce de Hankow, se sont réalisées. Il était bien le deuxième port de transit derrière le port de Shanghai, sauf quelques années. Par contre, le montant du commerce direct avec l'étranger n'occupait que la quatrième place. En effet, en ce qui concerne le commerce extérieur, il ne rivalisait sans doute pas avec Shanghai, ni avec Canton et Tianjin. En fait, la liaison entre Hankow et Shanghai via le fleuve Yangzi a joué un rôle de plus en plus important, dès l'ouverture. Elle a occupé une position dominante dans le réseau de transport au départ de Hankow. Autrement dit, la majorité des navires de ce port étaient destinés à Shanghai. Cette position a été généralisée par le *Journal de Guofeng* : « Shanghai, point de convergence par rapport au commerce de la Chine ; Hankow, nœud par rapport au commerce de la région intérieure, les autres ports du Yangzi étaient tous les vassaux de ces deux villes²¹⁵ ».

2.1.2 Du dock au dock-entrepôt

Comme nous l'avons montré dans le premier chapitre, en ce qui concerne les quartiers fluviaux de la concession, le domaine du dock était constitué d'une série de débarcadères, avec un grand boulevard juste à côté, et encore un quartier où l'on a mélangé les entrepôts

²¹⁴ Les deux tableaux sont rédigés par l'auteur selon les données dans PI Ming Xiu, dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p49-50

²¹⁵ Voir *Guo Feng Bao* (périodique de *GuoFeng*), n°23, p4, cité par PI Ming Xiu, *op. cit.*, Pékin, 1993, p122

et les comptoirs. C'était une image typique de Shanghai, Tianjin, Wuhan et Canton. Les concessions possédaient des débarcadères modernisés, équipés avec les appareils des nouvelles technologies. Tous ceux-ci étaient réservés aux bateaux à vapeur. Les ports chinois du XIX^e siècle ont suivi l'exemple de Liverpool ; il s'agissait en fait de créer les conditions les plus rudimentaires d'un port - comme lorsqu'en 1710 elle établissait sur la Mersey son premier port « d'assurer « des quais de transbordement accostables par les navires²¹⁶ ».

Quant à la rive de la cité chinoise, il n'y avait que de vieux débarcadères pour les bateaux, en bois normalement. Il n'y avait par de grands changements depuis leur apparition. PI Ming Xiu a décrit le cas de Hankow, qui possédait ses premiers débarcadères en 1736. Ces débarcadères, au nombre d'une vingtaine avant l'ouverture, étaient répartis le long de la rivière Han. En suivant les pentes de la rive, ils n'avaient que des pieux d'amarrage et des passerelles pour l'embarquement et le débarquement²¹⁷. Nous croyons qu'il existait le même type de débarcadère à Shanghai, Tianjin et Canton (sauf le treize Hang) avant l'ouverture. Ils correspondaient à la technologie du bateau en bois, qui a une faible jauge, un faible tirant d'eau, et qui dépendait essentiellement de la puissance du vent.

Depuis l'ouverture, ce sont des ports modernes que les occidentaux ont implantés au premier plan. A Shanghai, la limite du port et le domaine réservé aux navires étrangers avaient un aspect important dans les négociations entre le consul anglais et le Daotai, comme ils l'ont annoncé dans le premier avis sur l'ouverture, le 14 novembre 1843. Les nouveaux docks ont commencé alors leur construction, certains ayant même été mis en chantier par les autorités étrangères, par exemple les quatre docks à péniches construits par le comité des voies et quais. Réservés à l'usage public, ils ont été livrés en 1844, la même année que la fondation du comité. Mais la plus grande partie avait été financée par les comptoirs et les sociétés elles-mêmes. Ils ont occupé les rives favorables. Le domaine du port s'est agrandi rapidement, dépassant même la limite de la concession. En 1921, sur la rive droite, les docks se sont étalés sur plus de 4800 mètres de longueur. Sur la rive gauche, à côté du Pudong d'aujourd'hui, plus de 10,300 mètres de rive ont été occupés par les docks, deux fois plus que sur la rive droite²¹⁸.

A Hankow, le premier dock moderne a été livré en 1863. Il appartenait à la Dent & Co, un comptoir anglais. Puis, une vague de constructions de docks a été lancée dans les concessions. Parmi eux, la majorité était équipée de pontons pour amarrer les grands navires. Ils étaient convenables pour les passagers, mais aussi pour les marchandises. Ces docks, réservés aux navires de commerce pour la plupart, mais aussi aux vaisseaux militaires en cas d'urgence, avaient souvent des entrepôts à proximité. A la fin du XIX^e siècle, la plus grande partie de la rive du fleuve Yangzi était occupée par les marchands occidentaux. Au total, 80 docks modernes ont été livrés à Hankow depuis l'ouverture²¹⁹.

²¹⁶ L. BARRET , *Notes sur l'aménagement des ports de commerce*, Marseille, Publication de la Société scientifique et industrielle de Marseille, [environ 1875]

²¹⁷ PI Mingxiu, dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p222

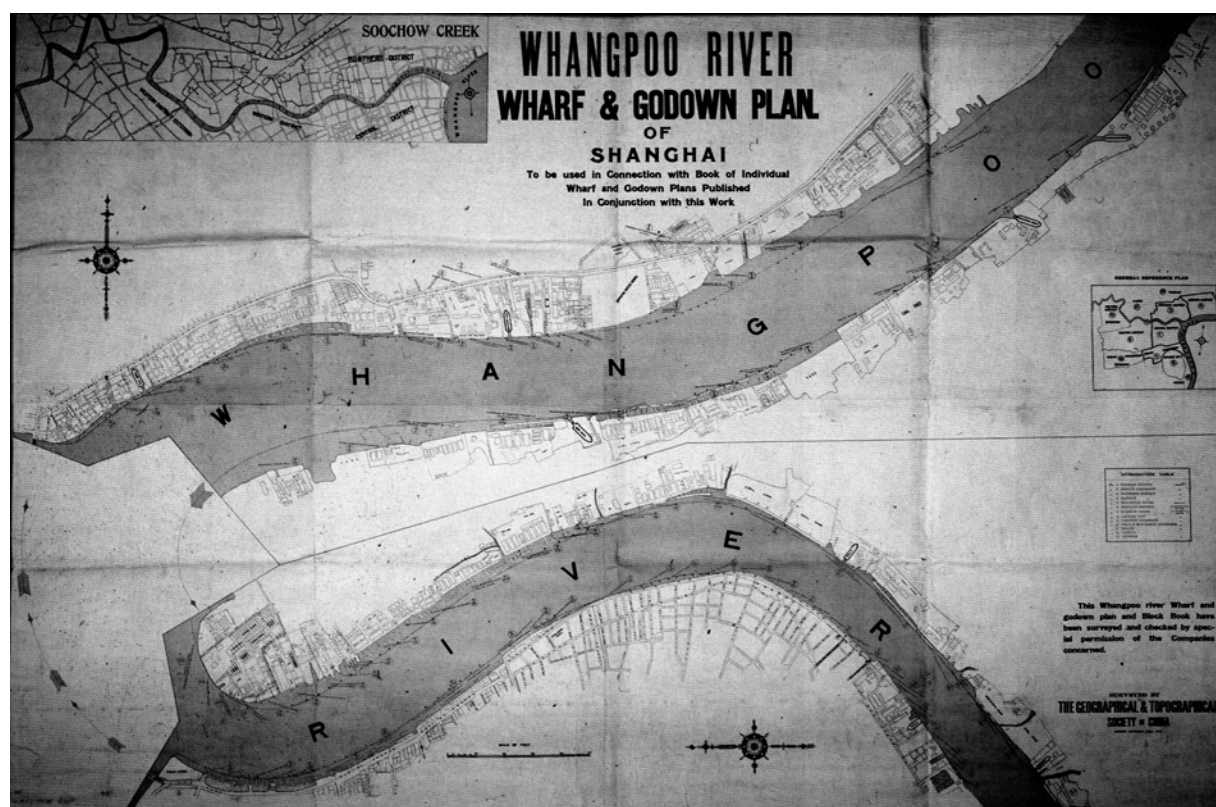
²¹⁸ Bureau de dragage de Shanghai, *Shanghai Gang Kou Da Quan (Recueil de port à Shanghai)*, 1921, cité par ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p288

²¹⁹ PI Mingxiu, dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p223

Tableau 1-6, Répartition des docks privés de la concession de Hankow

Rive	Propriétaire du dock
Concession anglaise	Sociétés anglaises : Jardine, Matheson & Co ; Swire Group; George McBain Company, etc.
Concession russe	Société russe : Asiatic Trading Co.Ltd Société japonaise : Osaka Shosen Kaisha
Concession française	Société française : Compagnie Française des Bateaux à Vapeur Société japonaise : Nippon Yusen Kaisha
Concession allemande	Sociétés allemandes : Melchers & Co., Arnhold, Karberg & Co., etc.
Concession japonaise	Société japonaise : Gilman & Co.

Figure 1-23, Plan du quai le long du fleuve Huangpu à Shanghai, en 1919



Source : ZHANG Wei, *op.cit.*, Shanghai, 2001, p97

En Europe, les technologies des docks ont été améliorées au fur et à mesure des perfectionnements des moyens de navigation (augmentation du tonnage des navires, apparition de la marine à vapeur). Parallèlement, un nouveau principe préside à la conception des docks : réunir en un seul et même établissement le lieu du débarquement/embarquement de la marchandise, le bassin à flot, celui du stockage et les magasins jusque-là dispersés dans toute la ville, comme à Liverpool et Londres qui ont rencontré ce problème au XVIII^e siècle. D'après Jean-lucien BONILLO, la prise en charge de l'appareil portuaire par des compagnies privées explique ce soudain dynamisme. C'est,

en clair, la concentration spatiale des opérations portuaires sous la direction d'une entreprise unique qui se réalise ainsi²²⁰.

Les ports chinois, à la fin de XIX^e siècle, ont subi aussi ce processus en suivant « une logique vers la fluidité », dont une phase est le développement du stockage. Ici, on prend Hankow comme exemple. Il existait peu d'entrepreneurs de stockage avant l'apparition du bateau à vapeur. Pour les bateaux en bois ayant une faible jauge, les marchands pouvaient faire débarquer et embarquer les marchandises par quelques transporteurs. Ils n'avaient pas besoin de les déposer à l'entrepôt. Par contre, la jauge des bateaux à vapeur était beaucoup plus grande et leurs marchandises appartenaient à des dizaines de propriétaires. Des équipements de stockage étaient donc nécessaires en vue d'accélérer le roulement. Les sociétés étrangères et chinoises ont exploité les entrepôts situés à proximité des docks ; parmi elles, les plus importantes étaient Osaka Shosen Kaisha, China Merchants Steam Navigation Co. Ltd., le Jardine, Matheson & Co. et le Swire Group. Pour ces quatre grandes sociétés, chacune possédait six entrepôts dont la superficie totale atteignait 85 220 m². Selon le plan de la concession, un vaste terrain au bord du fleuve a été occupé par le stockage et l'industrie, notamment dans les concessions russe, allemande et japonaise. La plupart d'entre elles appartenaient au même propriétaire que les docks situés à proximité, comme Mitsubishi co. et son dock, Standard Oil Co. of New York et son dock, qui sont situés dans la concession japonaise.

Nous constatons donc que la transformation d'un dock en un dock-entrepôt, ou encore plus tard en dock-entrepôt-industrie, s'est engagée dans ces quartiers. Elle a pris l'apparence d'un complexe mixte de fonctions en corrélation : la navigation, le stockage et la fabrication. Peu à peu, ce complexe s'est émietté avec les autres secteurs, notamment le secteur de la vente au détail. Le commerce maritime d'aparavant avait besoin de la proximité du port avec le centre d'affaires pour que les marchandises soit débarquées et échangées sous un contrôle direct, en face du négociant. Mais une nouvelle époque est venue. L'intégration des éléments corrélatifs a signifié parallèlement un mouvement de séparation, pour lequel une étape décisive serait la spécialisation de l'espace portuaire au sein d'un organisme urbain. Si nous nous rappelons la modernisation des ports européens au XVIII^e siècle, dont un exemple type sont les Docklands à Londres²²¹, qui se sont dotés d'espaces portuaires et industriels séparés du centre des affaires - nous trouverons des processus semblables, des logiques identiques, en Chine comme en Occident, mais toutes les deux ont été provoquées par des acteurs occidentaux.

Cette séparation, à Hankow, a été traduite par une tendance à répartir à l'aval du fleuve Yangzi les secteurs du transport et de l'industrie. Pour les autres villes, qui avaient un fleuve relativement étroit, le complexe du dock-entrepôt ou du dock-industrie a été développé de l'autre côté du fleuve, comme le Pudong à Shanghai, le Henan à Canton et la rive droite du fleuve Hai à Tianjin.

²²⁰ Jean-lucien BONILLO, René BORRUEY, Jean-Denis ESPINAS, Antoine PICON, *op.cit.*, Marseille, 1991, p77-78

²²¹ Jean-Lucien BONILLO, André DONZEL, *op.cit.*, Marseille, 1992, p9-10

Figure 1-24, La distribution des principales constructions dans les concessions de Hankow



Source : Département de la planification de Wuhan, *Wuhan Cheng Shi Gui Hua Zhi (Histoire urbaine de Wuhan)*, Wuhan Chu Ban She, Wuhan, 1999, p20-22, rédigé par l'auteur

Cette situation de Shanghai a été décrite par ZENG Zu An : en 1866, il y avait 11 docks sur la rive de Pudong. Suite à une croissance énorme, entre 1887 et 1896, ce nombre atteignait 27, deux fois plus qu'auparavant, à la fin de la décennie. À la suite du traité de Shimonoseki, en 1895, qui permettait aux commerçants étrangers d'investir dans l'industrie et le minerai, une vague de construction de docks et d'entrepôts a été lancée des deux côtés du fleuve Huangpu, par exemple, les docks du Mitsui & Co. et d'Osaka Shosen Kaisha ont été construits à cette époque-là. En plus, quatre grands docks de sociétés pétrolières étrangères - Standard Oil Co. of New York, Garrels, Borner & Co., Ltd., Arnhold, Karberg & Co., George McBain Company - ont été livrés dans un cadre où le pétrole a commencé à être importé. En 1926, le nombre total de docks-entrepôts atteignait 37 sur la rive de Pudong, dont la longueur était de 7230 mètres au total²²², ce qui a bien dépassé Puxi, le vieux centre, car, en tant que quartier non exploité au cours de l'époque précédente, Pudong possédait un vaste terrain pour l'extension.

A Canton, pour la même raison, on a vu apparaître, à la suite l'un de l'autre, des entrepôts dans le Henan et le Fangcun, qui étaient en face de la concession et du centre commercial existant. Les quatre plus grandes sociétés d'import-export, le Swire Group, le Jardine, Matheson & Co. Nissei Steamship Co. Ltd. et China Merchants Steam Navigation Co. Ltd. étaient aussi les plus grands propriétaires d'entrepôts. Ils y ont construit eux-mêmes des docks-entrepôts. Ainsi, le Jardine a construit neuf entrepôts, dont le volume était de 150 tonnes au total, et deux docks sur la rive de Fangcun, qui pouvaient accueillir les grands navires jaugeant plus de 2000 tonnes. La superficie de son domaine atteignait 132 mow (environ 8.8 hectares)

A Tianjin, une rive de 6 kilomètres de long du fleuve Hai constitue le domaine du port. Sur la rive gauche, sont repartis les docks-entrepôts des grands comptoirs²²³. Dans la concession anglaise et française, une rue commerciale, à proximité des docks, avec des équipements de service, était le centre urbain. Sur la rive droite, se répartissaient les sociétés du pétrole et du charbon²²⁴ qui nécessitaient une grande superficie pour le stockage²²⁵.

En général, ces quatre villes ont construit sans cesse des docks, répondant ainsi à la croissance du nombre des navires et à l'augmentation de la jauge. Le domaine du port, y compris les nouvelles fonctions intégrées, s'est étendu soit en aval, soit de l'autre côté du fleuve. Sa profondeur s'est agrandie aussi. Depuis le XX^e siècle, sont apparus des docks fixes en béton. Ils ont remplacé les pontons d'accostage en bois. De plus, avec les nouvelles technologies (poste d'amarrage en eau profonde, la grue), ils sont entrés dans l'époque de l'outillage.

Bien que le domaine des docks ait gardé provisoirement une forme linéaire le long du fleuve, comme dans les autres ports en Europe et en Amérique, l'hégémonie croissante des flux et du mouvement avance par suppression d'obstacles ; la ville d'abord, lorsque le port

²²² ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p55

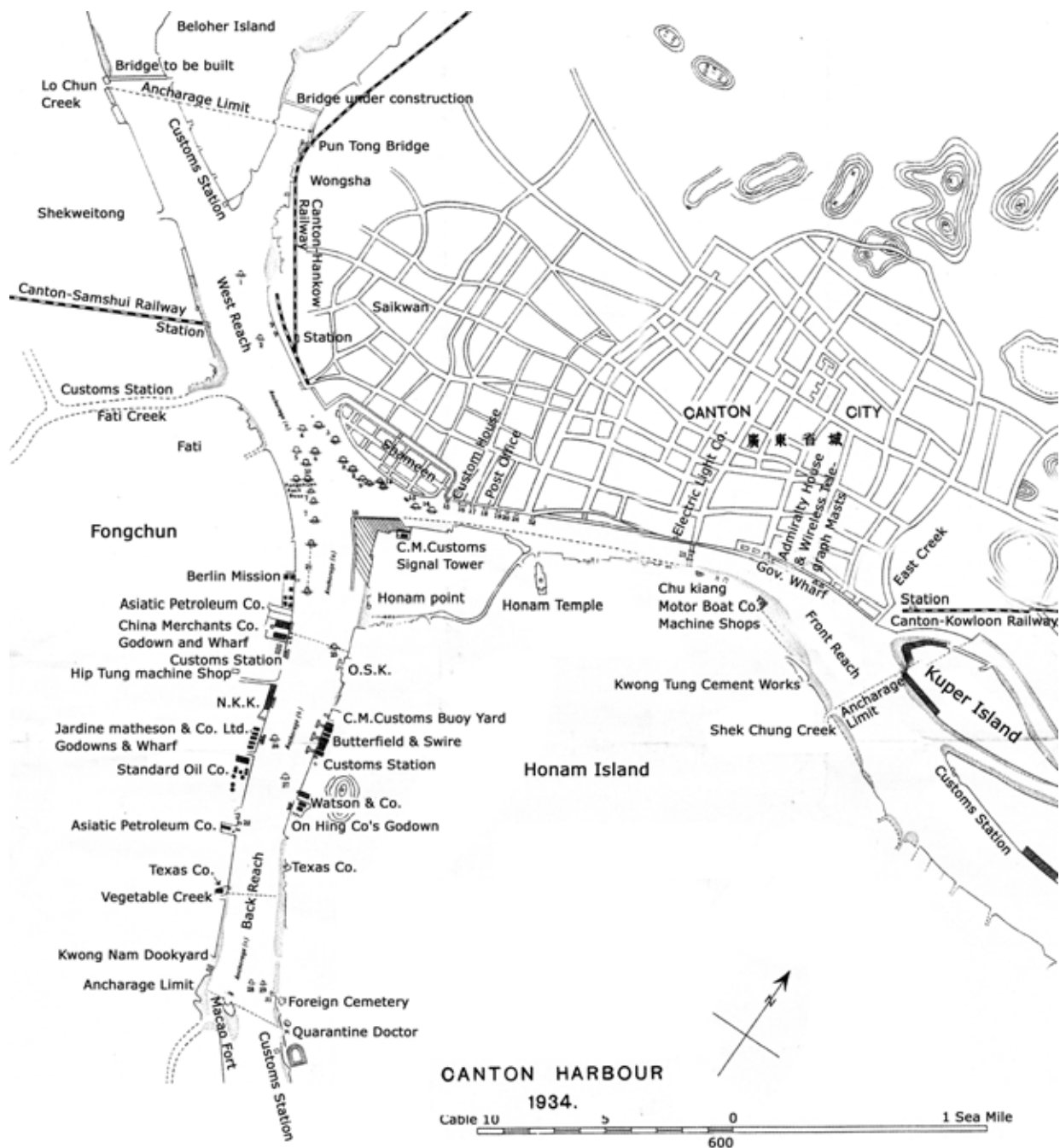
²²³ Comme le Swire Group, le Jardine, Matheson & Co, mitsubishi & Co., Gibb, Livingston & Co., Carlowitz, Harkort & Co., etc.

²²⁴ Comme Standard Oil Co. of New York, Asiatic Petroleum Company, Texaco, Kailuan Mining Administration, British American Tobacco

²²⁵ ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, Chapitre I, p13

acquiert son autonomie spatiale dans l'espace urbain ; l'architecture ensuite, lorsque les marchandises elles-mêmes acquièrent leur autonomie par rapport aux bâtiments²²⁶.

Figure 1-25, Plan du quai le long de la rivière des Perles, à Canton, en 1934



Source : Première archives historique de Chine, Archives de Canton, gouvernement de l'arrondissement de YueXiu, *op.cit.*, Pékin, 2002, p104, rédigé par l'auteur. L'origine est en chinois-anglais. A cause du problème de traduction, les noms de lieu pourraient être différents de ce qu'on a indiqué dans le texte.

²²⁶ Jean-lucien BONILLO, Rene BORRUEY, Jean-Denis ESPINAS, Antoine PICON, *op.cit.*, Marseille, 1991, p78

Comme l'a fait remarquer Jean-Lucien BONILLO, les docks, entendus comme docks-entrepôts, deviennent donc le premier complexe portuaire intégré, composé de bassins, de bâtiments (hangars et magasins) et de machines (grues, élévateurs, treuils, etc.). En fait, la réussite d'une telle entreprise exige deux conditions essentielles : la mise à disposition d'un capital considérable, qui fait prévaloir les ressources du secteur privé, et l'existence d'un marché propice à l'amortissement de ces capitaux, c'est-à-dire à la prospérité du commerce d'entrepôts²²⁷. Dans le cas de la Chine, nous pouvons constater qu'elle ne supporterait pas une telle complexité sans l'ouverture. Car, s'il n'y avait pas l'intégration du marché chinois dans le marché mondial, ces villes portuaires resteraient des centres régionaux d'échanges, comme auparavant. A la suite d'échanges dans un petit rayon pour les produits non diversifiés, il y n'aurait plus de commerce aussi prospère, ni de capitaux du secteur privé, dont la plupart provenaient des sociétés étrangères. C'est aussi, dans une certaine mesure, une des principales raisons qui explique le déclin de ces villes portuaires pendant les trente années après 1949, dans un cadre où tout le pays a suivi une politique de fermeture.

2.1.3 Vieux port / nouveau port

2.1.3.1 Les problèmes du vieux port

En tant que ports situés à l'embouchure du fleuve, Shanghai, Tianjin et Canton ont tous été soumis à l'envasement. De plus, les javeaux et les récifs ont empêché les entrées des grands navires. Comme l'a montré Rhoads MURPHEY, les conditions naturelles du port de Shanghai n'étaient pas aussi avantageuses. Tout d'abord, ce port en une sorte de trompette a subi souvent l'envasement. Les vagues viennent du Yangzi, qui apporte des eaux douces mais aussi une grande quantité de sable qui s'ajoute à celui du fleuve Huangpu quand la marée monte. La rivière Suzhou apporte du sable qui vient de l'amont. Il est finalement déposé à l'embouchure. En 1842, la voie navigable entre Shanghai et l'embouchure du Yangzi avait une profondeur minimum d'environ 15 pieds. Mais en 1905, elle avait diminué à 10 pieds à cause des alluvions. De plus, les barres de Wusong ont engendré un bas-fond de 3,05 mètres juste à l'embouchure. Ensuite, chaque jour, pendant 8 heures, on rencontrait le flux et le reflux, ce qui a provoqué le problème que les flots empêchaient l'amarrage des navires dans un fleuve étroit avec six grands tournants, dont un tournant à angle aigu situé à l'embouchure de la rivière Suzhou. Par conséquent, à part certains bâtiments militaires qui restaient toujours à proximité du Bund, il n'y avait aucun navire étranger amarré au sud de l'embouchure de la rivière Suzhou. Ainsi, la majorité débarquait leurs marchandises sur des péniches et embarquaient les produits exportés aux docks de Yangshupu, à l'aval du fleuve Huangpu. Evidemment, ils pensaient que ce serait une solution plus simple. Les débarcadères du Bund n'accueillaient que les péniches et les petits navires venant des rivières. Enfin, le port de Shanghai n'avait pas suffisamment de postes d'ancrage, ce qui provoquait des embouteillages et des abordages tous les jours²²⁸.

Comme LU Xing Long l'a relaté, les concessions de Shanghai sont entrées dans une période

²²⁷ Jean-lucien BONILLO, Rene BORRUEY, Jean-Denis ESPINAS, Antoine PICON, *op.cit.*, Marseille, 1991, p72

²²⁸ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p48

d'or après la deuxième guerre de l'opium. Cette ville était devenue, peu à peu, le centre de commerce le plus important de tout le pays. Cependant, la voie navigable du Huangpu ne pouvait pas suivre la croissance du nombre et de la jauge des navires. Ce fut en fait un obstacle pour le développement de la ville dans les années suivantes²²⁹.

Quant à Tianjin, port principal du nord situé à 40 miles de la mer, le fleuve Hai risquait un envasement beaucoup plus fréquent, bien qu'il convienne à la navigation des navires de haute mer au début de l'ouverture. Quand l'alliance anglo-française est entrée à Tianjin, en 1858, leurs navires militaires pouvaient naviguer, sans aucune difficulté, entre Dagu (l'embouchure) et la ville en huit heures. Ceux qui avaient un faible tirant d'eau pouvaient même monter en amont jusqu'à Yangcun. Conformément à la marque de la marée haute, toutes nos canonnières pouvaient naviguer dans le fleuve sans aucun problème à certaine saison a noté l'alliance²³⁰.

Après l'ouverture, le fleuve Hai a connu un gros trafic de navigation. 111 navires ont navigué sur le fleuve en 1861, dont la jauge moyenne atteignait 245 tonnes. Ils ne rencontraient pas de difficultés sauf dans quelques tournants à angle aigu. Désormais de plus en plus de gros navires y pénétraient. En 1870, la jauge moyenne a augmenté jusqu'à 285 tonnes pour atteindre 600 tonnes en 1880. Cependant, l'envasement du fleuve a commencé à se faire sentir en raison de l'augmentation du nombre de navires et de leur jauge.

La raison principale est due à deux rivières - la rivière Yongding et la rivière Daqin qui viennent de la plaine semi-aride et qui se jettent dans le fleuve Hai en amont. En été et en automne, ces deux rivières ne sont navigables que par les petits navires. Au printemps, ces plaines subissent de grandes inondations à cause des orages. Par conséquent, le grand changement du débit engendre l'affaiblissement de la capacité d'affouiller des vases, notamment au cours de la période d'étiage. D'ailleurs, les affluents apportent au fleuve Hai beaucoup de sable, notamment la rivière Hun. Il en résulte une surélévation continue du lit. Finalement, une prévision précise semble impossible, même pour la navigation dans la semaine suivante.

A la fin de XIX^e siècle, Il ne restait que quelques jours pour naviguer de l'embouchure à la concession, en dépit d'une petite distance d'environ 50 kilomètres. Dans les années 1880, les navires à vapeur ne pouvaient pas arriver aux débarcadères des concessions pendant la période d'étiage. De ce fait, ils étaient obligés soit d'attendre la saison pluvieuse au poste d'ancrage de Dagu, soit de débarquer certaines marchandises pour obtenir un plus faible tirant d'eau, ou encore de faire transiter toutes leurs marchandises par les péniches. Entre 1884 et 1886, même les navires les plus petits étaient obligés de transborder leurs marchandises sur les péniches, ce qui a augmenté le coût, mais aussi engendré un retard.

Mais cela s'est aggravé au cours des années suivantes. En 1888, même les péniches ne pouvaient plus naviguer. Dans les années 1890, la navigation du fleuve était totalement suspendue. En 1896, cela faisait sept mois qu'aucun navire ne pouvait plus arriver à la

²²⁹ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p11

²³⁰ Otto Durham RASMUSSEN, *op.cit.*, Tianjin, 1964, p181

concession. Deux ans après, aucun navire n'y était plus amarré²³¹. Ceci représentait vraiment une grande menace pour le développement de la ville qui dépendait dans une grande mesure du transport fluvial. Les occidentaux ont considéré l'envasement comme une « maladie chronique à long terme ». Ils se sont plaints que « le chenal de Hai ne serve à rien²³² », voire même ils ont émis certains regrets de l'ouverture de Tianjin dans le temps. Ils auraient dû choisir Qinhuangdao. Pour sa part, Rhoads MURPHEY, qui a fait une comparaison entre Shanghai et Tianjin, pense que cette dernière « a lancé une guerre perpétuelle avec les alluvions, mais elle est vouée à sa perte²³³ ».

Cependant, en dépit de l'envasement du fleuve, la somme totale du commerce a augmenté sans cesse. L.S.PALEN, l'assistant du département des taxes à la douane, l'a analysé dans le rapport décennal de la douane de Tianjin (entre 1892 et 1901). « L'histoire de ces dix ans a renforcé la puissance potentielle de cette ville commerciale. La puissance, en dépit de tous obstacles, a persisté dans sa progression. Sa présence a été la plus évidente en 1898. Cette année-là, la somme du commerce a augmenté de 12%, bien qu'il n'y ait aucun navire qui puisse arriver à la concession », a-t-il énoncé²³⁴.

La rivière des Perles ne subissait pas un envasement aussi grave qu'à Shanghai et Tianjin, mais elle a été confrontée aux mêmes problèmes d'étroitesse de la voie navigable et des nombreux récifs et barres qui empêchaient l'entrée de grands navires. A Canton, la rivière se divise en deux chenaux : le chenal nord et le chenal sud. Bien que la voie à partir de Huangpu soit assez vaste, avec une profondeur de plus de 24 pieds, le chenal nord, entre Huangpu et le bassin du Baier, le domaine du port intérieur de cette époque, était assez étroit, et possédait quelques gros rochers débordant au milieu de la voie. Une profondeur entre 7 et 9 pieds, ou une largeur de 525 pieds, ou encore des courants rapides, tout cela ne convenait pas à la navigation de grands navires à vapeur. En effet, ils étaient obligés d'attendre les flux pour naviguer vers le port intérieur. Par conséquent, de nombreux navires préféraient le chenal sud, qui était plus long de 2,7 milles nautiques que le chenal nord. Même sa profondeur minimum dépassait 10 pieds. Mais il avait aussi des barres et des récifs. De plus, selon le rapport décennal de la douane (1900-1910), il existait dans ces deux chenaux des barrages artificiels dont la plupart avaient des écluses pour empêcher l'entrée de navires étrangers au cours des deux guerres de l'opium. A cause de ces obstacles naturels ou artificiels, les grands navires — ceux dont le tirant d'eau dépassait 12,7 pieds — ne pouvaient pas arriver à la ville de Canton, sauf au moment de la marée haute²³⁵. La majorité d'entre eux était donc obligée de s'amarrer à Huangpu, ou encore plus loin, à Hongkong, et de faire transiter leurs marchandises sur les péniches.

En plus de l'envasement, ces trois villes subissaient les inondations. Les concessions de

²³¹ *Receuil d'archive et d'annale de douane de Tianjin (1889-1911)*, traduction et édition par WU Hong Ming, Institut historique de l'académie des sciences sociales de Tianjin, 1997, p76

²³² *Rapport décennal de la douane de Tianjin (entre 1892 et 1901)*, in, *Tianjin Li Shi Zi Liao (Document historique de Tianjin)*, n°4, rédigé par Tianjin Shi Li Shi Yan Jiu Suo (Institut de recherche de l'histoire de Tianjin), Tianjin, cité par LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p163

²³³ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p64

²³⁴ *Rapport décennal de la douane de Tianjin (entre 1892 et 1901)*, Tianjin, cité par LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p169

²³⁵ CHENG Hao, *op.cit.*, Pékin, 1985, p170-171

Shanghai et de Tianjin, situées dans les bassins bas à l'aval du fleuve, étaient souvent exposées aux inondations. A Shanghai, les marées du Yangz abreuyaient le fleuve Huangpu quand elles montaient, ce qui empêchait l'évacuation de l'eau du Huangpu. Notamment à la fin de chaque été, la situation était aggravée par les typhons et les orages. Ils provoquaient de grandes inondations au Bund, le centre commercial de la ville. A Tianjin, le fleuve Hai a crevé souvent la digue. Il y a deux raisons à cela, à priori. La première, c'est que trop de rivières et de canaux desservaient le fleuve dans les époques où il était nécessaire de transporter le grain pour Pékin, en vue d'augmenter le débit. Au milieu de XIX^e siècle, il y en avait plus de 300 au total. Mais le fleuve n'était pas assez vaste pour évacuer toutes les eaux. De plus, l'envasement a engendré l'élévation du lit, ce qui conduit à avoir « un fleuve au-dessus de la terre²³⁶ ». La ville, plus basse que le lit du fleuve, ne pouvait pas évacuer son eau ; ce qui a aggravé la situation. Tianjin a subi dix-neuf inondations depuis le XVII^e siècle, plus de cents districts étant submergés chaque fois. A Canton, les inondations se sont succédées dans les années 1910. La plus importante a eu lieu entre le 10 et le 20 juillet 1915. Les quartiers du sud et de l'ouest, ainsi que les concessions de Shamian, ont été submergés par des eaux d'une profondeur de 6 à 10 pieds. Elle a fait des grands dégâts, ainsi que de nombreux morts et blessés. En général, l'envasement de la voie navigable et les inondations ont engendré l'établissement de départements spéciaux qui s'occupaient des travaux d'aménagement du fleuve. A Canton, un département du fleuve (Zhi He Shi Yi Chu) a été créé en novembre 1914. A Shanghai et à Tianjin, ces types de bureaux ont été organisés en coopération entre le gouvernement local et des autorités étrangères.

Une époque de travaux s'est ouverte. Les trois villes fluviales □Shanghai, Tianjin et Canton □ ont toutes mis de grands travaux en chantier. Le constat était que, d'une part les ports étaient paralysés gravement par l'envasement, d'autre part qu'ils jouaient encore un rôle très important dans tout le pays, donc, ni la concession ni le gouvernement local ne voulaient les abandonner.

2.1.3.2 Epoque de travaux

En 1905, Shanghai a créé le bureau des canalisations du Huangpu (Shanghai Jun Zhi Huangpu He Dao Ju). C'est un établissement du gouvernement local, constitué par les employeurs chinois et étrangers. Le bureau était dirigé par le chef du département de la taxe de douane, qui était de nationalité étrangère, mais désigné par l'autorité chinoise²³⁷. A ce moment-là, il y avait trois barres dans le fleuve Huangpu. La première était à l'embouchure du Huangpu, la deuxième en face du confluent de la rivière Suzhou avec le Huangpu et la troisième située au milieu des deux premières. Les travaux du bureau de canalisation ont été divisés en trois parties : implanter un môle à l'embouchure pour contrôler les débits, construire des digues le long du fleuve et redresser le tracé du fleuve à proximité de la

²³⁶ XU Hua Xin, *Tianjin Zi Ran Di Li (Géographie de Tianjin)*, Tianjin Shi Di Fang Shi Zhi Bian Xiu Wei Yuan Hui Zong Bian Ji Shi, Tianjin, 1988, p138-139

²³⁷ Selon l'article 11 du □Traité de Xin Chou□ signé en 1901 par le gouvernement de Qing et les représentants allemand, français, anglais et américain, le bureau des canalisations de Huangpu serait créé pour s'occuper des travaux d'aménagement du fleuve. En septembre 1905, ce bureau a été établi officiellement. Tous les travaux concernant l'aménagement de la voie navigable du Huangpu et les bancs du Wusong seraient dirigés par le département des taxes de la douane. Un Hollandais, J. C. RYKE, a été engagé en tant que chef ingénieur. Ce bureau a été supprimé à la fin de 1910 à cause de fonds insuffisants.

troisième barre. Les travaux avaient pour but d'exploiter une nouvelle voie navigable. En plus, le dragage était intensifié pour le javeau situé en face de l'embouchure de la rivière Suzhou. Un nouvel organisme de canalisation a été créé (Kai Jun Huangpu He Dao Ju)²³⁸ en 1912. En profitant de ces opérations, en 1928, la voie navigable entre Wusong et Shanghai a été élargie à 900 pieds. Sa profondeur atteignait 26 pieds au minimum, même en période d'étiage. Avec le flux, elle pouvait atteindre, quelques heures chaque jour, une profondeur de 32 pieds. Par comparaison avec la profondeur de 10 pieds avant la canalisation, le port de Shanghai possédait évidemment une meilleure voie navigable en eau profonde, ce qui a assuré l'entrée des gros navires. Ces travaux, selon F.L.Hawks POTT, étaient un facteur des plus importants qui ont transformé Shanghai en un des plus grands ports au monde²³⁹. En effet, la jauge totale d'import de Shanghai a occupé le 14^{ème} rang du monde en 1928. En 1931, elle a atteint 21 millions de tonnes, 7^{ème} rang mondial²⁴⁰. Dans cette optique, Shanghai est devenu un vrai port international. En revanche, comme l'a montré Marie-Claire BERGERE, les chemins de fer jouent un rôle plus tardif et plus limité²⁴¹.

Cependant, le plus grand obstacle pour les gros navires restait la grande barre à l'embouchure. Avant 1932, tous les navires dont le tirant d'eau dépassait 26 pieds étaient obligés d'attendre le flux pour entrer dans le port de Shanghai. Ceux dont le tirant d'eau dépassait 30 pieds ne pouvaient pas du tout y entrer. Ainsi, à une époque où le tirant d'eau de la majorité des navires de haute mer était situé entre 26 et 30 pieds, il leur fallait attendre très souvent le flux ou le transit à l'embouchure. En 1932, le bureau des canalisations s'est engagé à ouvrir une nouvelle voie navigable d'une profondeur de 33 pieds, mais les travaux furent arrêtés par la guerre sino-japonaise. A cause du blocus, ils n'ont pas pu être repris, même quelques années après la guerre. Ce désavantage du port de Shanghai et l'embouteillage de navires qui en a résulté étaient un problème si grave que beaucoup de monde a approuvé le déplacement du port à Wusong, situé à proximité de l'embouchure du Yangzi. En effet, cette idée a été envisagée par les autorités chinoises entre 1898 et 1920. Mais ce projet a lui aussi échoué. Cet événement sera développé dans le prochain chapitre.

Tianjin est un cas similaire à celui de Shanghai. Elle a créé aussi, sous l'influence et avec la participation des autorités étrangères, un organisme spécial d'aménagement du fleuve. Une

²³⁸ Après la révolution de Xinhai, en 1911, les pays occidentaux - la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, les Etats-Unis, etc. - ont demandé aux autorités chinoises de reprendre les travaux de canalisation du Huangpu. Le traité a été signé le 4 avril 1912 (*Ban Li Jun Pu Ju Zan Xing Zhang Cheng*). Un nouveau bureau de canalisations a alors été créé. Le chef ingénieur était Von Heidenstam, un suédois. Ce bureau a dirigé les travaux de canalisation et l'entretien de la voie navigable entre Shanghai et la rivière de Yangzi. En 1921, le bureau a créé un comité technique du port de Shanghai (Shanghai Gang Kou Ji Shu Wei Yuan Hui), constitué par Von Heidenstam et les représentants de chacune des parties concernées (la Chine, la Grande-Bretagne, la France, les Etats-Unis, les Pays-Bas et le Japon). Le comité a proposé un rapport sur deux points essentiels: canaliser le banc à l'embouchure du Yangzi d'une part, et désembourber la voie navigable du Huangpu d'autre part.

²³⁹ F. L. Hawks POTT, *op.cit.*, New York, 1973, p156

²⁴⁰ MAO Bo Ke, dir., *Shanghai Gang Shi (Histoire du port de Shanghai)*, Ren Min Jiao Tong Chu Ban She, Pékin, 1990, p362

²⁴¹ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p64

série de travaux a été réalisée, y compris la canalisation et l'entretien de la voie navigable, dont les concessions ont bien profité.

Le traité de 1901 (*Traité de Xinchou*) a favorisé la création d'un comité international qui prenait en charge les projets d'aménagement du fleuve. Ce comité de Haihe (Haihe Wei Yuan Hui ou Haihe Gong Cheng Ju) a déterminé les principes pour les travaux. En premier, les eaux des affluents devraient être limitées dans le flux principal. En plus, un tracé assez droit du fleuve Hai serait exploité pour que les eaux puissent s'écouler d'une manière plus fluide. Le comité pensait que cette mesure pourrait augmenter la contenance du fleuve Hai. En même temps, les eaux courantes auraient une plus grande capacité en affouillant les vases dans le lit. Pour cette opération, les travaux sont divisés en trois parties principales : combler les tournants du tracé, intercepter les alluvions en amont et canaliser l'embouchure.

Parmi ces travaux, l'un d'eux, consistant à combler les tournants afin de créer une cours d'eau le plus droit possible, est considéré comme « une mesure radicale ²⁴² ». Le fleuve Hai traversait un bassin légèrement incliné. Avec beaucoup de tournants dans son tracé, il s'ensasait facilement, notamment en période d'étiage. A cause de cela, à la fin du XIX^e siècle, un parcours de quelques dizaines de kilomètres entre l'embouchure et les docks des concessions demandait plusieurs jours. De plus, les tournants ont provoqué beaucoup d'accidents, collisions ou heurts d'un récif. En 1887, le chef du département des taxes de la douane, Gustav von DETRING, a lancé le premier l'idée de combler les tournants. En 1890, avec le soutien de LI Hong Zhang, un vassal important du gouvernement chinois, Gustav von DETRING a engagé une enquête sur le fleuve Hai, puis il a proposé un plan de canalisation. Le coût serait de 1 million de taëls au total. A cause d'oppositions des conservateurs et de propriétaires de péniches, ce plan n'a pas pu être réalisé. En 1897, le plan a été repris par les autorités chinoises en raison d'un envasement très grave qui eut lieu à cette époque. Les associations de commerçants occidentaux ont lancé une négociation avec le vice-roi de Zhili. Avec l'approbation des consuls anglais et français à Tianjin, ils ont établi leur plan de canalisation, avec un investissement sino-étranger de 250 milles taëls²⁴³. Pour les travaux, un comité de coalition a été créé. C'était le premier comité concernant les travaux du Hai (Haihe Gong Cheng Wei Yuan Hui). En réalité, les travaux ont été codirigés par le Dao de Tianjin, les consuls étrangers et la réunion du département des taxes de la douane²⁴⁴.

Après six phases de travail, qui se sont déroulées entre 1902 et 1924, la longueur du fleuve Hai a été réduite de 98 km à 72 km et le temps de parcours diminué d'une heure. Le lit du fleuve a été élargi et approfondi, sa contenance étant ainsi bien augmentée. Le fleuve Hai a augmenté sa capacité d'absorber les trop-pleins de ses affluents. Profitant de ces travaux, les docks des concessions ont possédé une eau plus profonde, les navires moyens pouvant y entrer. D'ailleurs, le fleuve autour de docks de Zi Zhu Lin a été élargi de 295 pieds en 1905, avec deux places fluviales réservées aux navires qui voulaient faire un demi-tour. Tout ceci

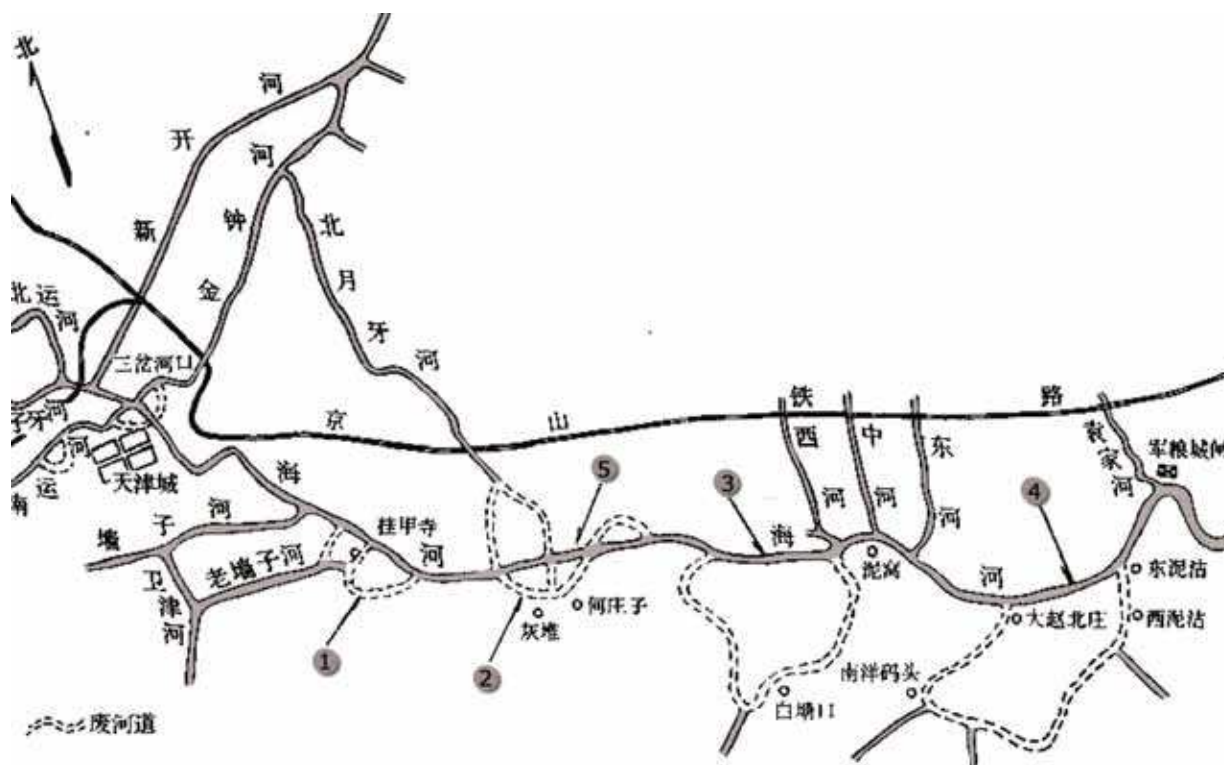
²⁴² ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, p11

²⁴³ Dont 100 milles taëls ont été fournis par les autorités chinoises et la reste (150 milles taëls) ont été institués en dette publique, garantie par le Shanghai Municipal Council. Ce fonds était offert par la Banque HSBC, avec un taux d'intérêt annuel de 0.6%. Il serait remboursé par la taxe supplémentaire de 0.5% sur l'import-export.

²⁴⁴ Voir LUO Shu Wei dir., *op. cit.*, Pékin, 1993, p164

a amélioré évidemment les conditions de navigation. Le nombre de navires arrivant aux docks fluviaux a augmenté rapidement. En 1909, 623 navires étaient amarrés aux docks des concessions, dont 54 avaient un tirant d'eau dépassant 12 pieds. Après que les travaux concernant les tournants furent terminés, en 1924, le nombre de navires amarré a atteint 1311, dont certains avec un tirant d'eau dépassant 17 pieds²⁴⁵.

Figure 1-26, Les travaux du fleuve Hai à Tianjin au début du XX^e siècle : combler les tournants du tracé



1. La première phase ; 2. La deuxième phase ; 3. La troisième phase ; 4. La quatrième phase ; 5. La cinquième phase.

Ligne discontinue : la trace du fleuve comblée.

Cette image a présenté seulement cinq phases pour les travaux, contre six indiqué dans le livre de LAI Xin Xia. Voir LAI Xin Xia dir., *op.cit.*, Tianjin, 2004, p171. En outre, elle ne présente pas de solution pour les affluents coupés.

Source : LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p353, rédigé par l'auteur.

En effet, les travaux du fleuve avaient un effet double : d'une part ils ont permis le dragage du fleuve, d'autre part ils ont résolu le problème du terrain trop bas, qui avait été un grand obstacle pour l'extension de la ville. Au cours du désensablement du fleuve, un sous-produit d'une grande qualité de vase a été obtenu. Ces vases ont été employées pour relever le niveau de la côte des concessions et du quartier sud de la cité chinoise, ce qui a résolu le problème du terrain trop bas. Les vases étaient soufflées par des tuyaux vers les terrains à surélever. Avec les murs de clôture, ces terrains ont drainé leur eau. Dès que les vases

²⁴⁵ RASMUSSEN Otto Durham, *op. cit.*, Tianjin, 1964, p143

étaient sèches et tassées, le terrain pouvait être utilisé.

Ces travaux se sont avérés très efficaces au cours des vingt premières années du XX^e siècle. Les concessions anglaise, française, allemande et japonaise et le quartier du sud de la cité chinoise en ont bien profités. Entre 1912 et 1921, au moins 17 millions de mètres cubes de vase ont été rejetés dans ces quartiers²⁴⁶. Dans les années 1920, pour la partie du sud-ouest de la concession anglaise seule, 2 à 4 millions de mètres cubes de vases ont été répandus chaque année. Elles sont devenues la base solide d'un grand nombre de logements modernes. Grâce à ces travaux, un vaste terrain bas a pu être urbanisé. Au début du XX^e siècle, la superficie de la ville de Tianjin a atteint 16,2 km², contre 10 km² au milieu du XIX^e siècle²⁴⁷.

Tableau 1-7 : Elévation du niveau de la côte après les travaux²⁴⁸

Nom de la concession	Partie correspondant dans le plan d'aujourd'hui	Elévation du niveau de la côte
Concession anglaise	Arrondissement de Heping	1,4m
Concession allemande	Arrondissement de Hexi	2,6m
Concession italienne	Arrondissement de Hebei	2m
Partie sud-ouest de la concession japonaise	Arrondissement de Heping	1-2m

Quant à l'aménagement du port de Canton, aucun représentant des autorités ni aucun ingénieur étranger n'y a participé. Les travaux ont été lancés et dirigés totalement par le gouvernement local. La raison pouvant expliquer ce fait est que Canton avait perdu sa position clef par rapport au monopole dont elle bénéficiait avant l'ouverture. En réalité, le centre commercial a été déplacé dans le delta du Yangzi, et parallèlement Hongkong a joué le rôle de port principal d'import-export pour la région du sud. Par rapport aux intérêts des occidentaux, Canton n'était plus le seul port important. Ils avaient plus de choix le long du littoral ou à l'intérieur. En revanche, le gouvernement local essayait de stimuler le développement du port par les travaux.

En novembre 1914, la première association concernant l'aménagement du fleuve a été créée (Guangdong Zhi He Shi Yi Chu). Elle a vu le jour à la suite des inondations dans le bassin de la rivière des Perles au début de XX^e siècle. Son objectif était donc, en premier, de lutter contre les inondations du fleuve et de ses affluents. Le projet d'améliorer la voie navigable du port de Canton (Gai Liang Guangzhou Gang Jin Kou Shui Dao Ji Hua) était, dans une certaine mesure, un sous-produit. L'ambition de ce projet était si immense que le coût estimé atteignait 2,817,000 yuans au total. Il dépassait largement les capacités de financement du gouvernement local. Peu de travaux ont finalement été réalisés.

Quant aux travaux de cette période, CHENG Hao les considérait comme une mesure palliative. Comme il l'a critiqué, ils essayaient de trouver une solution plus efficace à court terme. Cependant, le résultat était que certains problèmes ont été aggravés²⁴⁹. Le chenal sud,

²⁴⁶ Recueil d'archive et d'annale de douane de Tianjin (1889-1911), op.cit., Tianjin, 1997, p57

²⁴⁷ LAI Xin Xia dir., *op. cit.*, Tianjin, 2004, p169

²⁴⁸ Voir les donnés dans LAI Xin Xia dir., *op. cit.*, Tianjin, 2004, p169, tableau rédigé par l'auteur

²⁴⁹ CHENG Hao, *op. cit.*, Pékin, 1985, p233

par exemple, ne cessait de s'envaser, même après la livraison des travaux. Selon le plan hydraulique de 1928, la profondeur du point le plus bas était seulement de 9 pieds, contre 10 pieds au début du XX^e siècle. Il en a résulté des difficultés pour le parcours des navires moyens qui avaient un tirant d'eau dépassant généralement 9 pieds. À cause de cela, on a estimé que Canton perdait environ 7 millions de yuans chaque année. Mais CHENG Hao croit que le vrai chiffre pourrait être plus important²⁵⁰.

Dans la période où CHEN Ji Tang dirigeait Canton²⁵¹, un plan triennal a été proposé pour l'aménagement d'ensemble du port de Canton. Il voulait reconstruire les quais, détruire les récifs, implanter aussi des docks et des entrepôts à proximité du port intérieur. De plus, les débarcadères existants devaient être réorganisés. Ils devaient être classés en cinq niveaux selon leur condition naturelle ; celle-ci correspondait à la dimension des navires, du gros bateau pour le transport entre les villes à la péniche de transit, du ferry local au canot. En ce qui concerne le quartier de la rive gauche, bien qu'il ait connu une prospérité commerciale et industrielle autrefois, il n'avait pas encore une liaison directe avec la rive droite, le centre ville dans le sens traditionnel. Cette situation a été changée au début de 1933, grâce à la livraison du pont de Haizhu, un grand pont de fer.

Ce plan ambitieux, lancé essentiellement par le gouvernement local ou plutôt par un dirigeant éclairé, n'a pas pu être entièrement réalisé à cause de la guerre suivante et du manque de fonds. Cependant, il ne fait aucun doute qu'il a favorisé le développement du port de Canton. Bien qu'il n'offre pas une amélioration radicale pour le port et la voie navigable, si on le compare avec ceux qui ont été réalisés à Shanghai et à Tianji, il a joué un rôle très important pour la distribution du port de Canton dans le commerce import-export. Entre 1933 et 1936, Canton est passé du troisième au cinquième rang du classement national. En 1933, il représentait 6,11% de la somme totale du commerce extérieur, la proposition la plus grande pendant la période de CHEN Ji Tang, contre 53,37% pour Shanghai et 10,62% pour Tianjin dans la même année.

2.1.3.3 L'exploitation du nouveau port

Comme nous l'avons expliqué ci-dessus, les grands travaux ne pouvaient pas résoudre le fond du problème de l'envasement dans ces trois ports situés à proximité de l'embouchure. En effet, au fur et à mesure du développement des techniques maritimes, les ports existants ne pouvaient pas répondre aux exigences de navires de plus en plus gros, bien que les voies navigables soient continuellement approfondies. Ainsi, construire un nouveau port à l'aval du fleuve, ou plus loin dans l'embouchure semblait une meilleure solution. De plus, la transformation d'un port en un grand ensemble docks-entrepôts-industries, qui nécessite un vaste terrain, a favorisé le déplacement vers la périphérie.

C'était un problème commun auquel les ports occidentaux ont aussi été confrontés à la

²⁵⁰ CHENG Hao, *op. cit.*, Pékin, 1985, p230

²⁵¹ CHEN Ji Tang (1890-1954), général de corps d'armée de la République de Chine était le chef de la province de Guangdong entre 1929 et 1936. Dans une certaine mesure, pour Canton, son autorité a joué un rôle politique aussi important que le gouvernement central de Nankin. Quant aux aspects de l'économie, de la culture et des équipements publics, il a lancé quelques grands travaux, y compris l'aménagement du port et la construction de l'université et des industries. Canton a connu la prospérité, à ce moment-là. Elle est entrée, dit-on, dans une période d'or

même époque. Dans le cas chinois, la reconstruction d'un nouveau port était devenue une chance pour la redistribution des bénéfices. Les acteurs étaient divers, comprenant également les puissances occidentales, les propriétaires privés, les gouvernements chinois du vieux port et ceux du nouveau port. A Shanghai et à Canton, l'exploitation du nouveau port est devenue un outil important grâce auquel le gouvernement local s'est engagé dans l'ouverture. Les autorités chinoises ont essayé de prendre la même voie que les occidentaux, témoignant de la prospérité du commerce profitant de l'avantage du fleuve dans le réseau de transports. Elles avaient pour intention d'ouvrir les ports et, ensuite, de construire les cités portuaires. Tout ceux-ci était soumis à leur contrôle, contre l'ouverture de ports du traité. Cette vague d'exploitation du nouveau port avait émergé au début dans le cadre de l'Autorenforcement (Ziqiang), un mouvement officiel de modernisation, lancé depuis les années 1860. Ensuite, elle a été inspirée, dans une grande mesure, par les pensées du SUN Yat-Sen, dont l'œuvre la plus importante fut *The International Development of China* (*Jian Guo Fang Lue*). Même le port de Wuhan, qui n'avait aucun problème d'envasement, a été reconstruit sous la forme d'un port ouvert qui pouvait rivaliser avec ceux des concessions.

Le processus du développement du nouveau port a conduit à des résultats divers, selon la logique des différents auteurs. À Shanghai, les deux ouvertures volontaires du port de Wusong se sont avérées être des échecs. A Canton, le nouveau port de Huangpu est devenu le port extérieur qui a très bien fonctionné jusqu'à aujourd'hui. À Wuhan, l'ouverture volontaire de Wuchang, dans une certaine mesure, a été une réussite, mais il est resté en arrière des concessions situées de l'autre côté du Yangzi, notamment dans les vingt années après 1907. En effet, Wuchang était le centre administratif pour ces trois bourgs (Hankow, Wuchang et Hanyang) dans l'histoire, mais il a perdu sa position centrale après l'ouverture. Au contraire, Hankow, en tant que port du traité, a été modernisé plus rapidement.

Dans cette optique, Tianjin est un cas exceptionnel. Quand le personnage important du mouvement de l'Autorenforcement, YUAN Shi Kai, était au pouvoir, un terrain en amont du fleuve a été choisi comme site de la cité nouvelle. Alors que les concessions situées en aval appartenaient à neuf puissances occidentales, dont les conditions de propriété n'étaient pas au même niveau ; il semblait donc impossible d'investir ensemble dans un nouveau port. Par conséquent, le nouveau port de Tianjin n'a pu commencer sa construction qu'en 1937, pendant la guerre, au moment où les troupes japonaises l'occupaient. Ces dernières ont lancé un plan pour une extension le long du fleuve Hai jusqu'à l'embouchure, et a engagé les travaux d'un port maritime.

- L'ouverture volontaire □Wusong et Wuchang

Le port de Shanghai n'a pas qu'une bonne condition naturelle. A cause des barres incontournables et des envasements de plus en plus importants, les étrangers, à partir des années 1860, demandaient au gouvernement de Shanghai soit de faire une canalisation, soit d'établir un plan pour déplacer son port vers l'embouchure de la rivière, vers un lieu nommé Wusong. Cependant, aux yeux des mandarins, les barres étaient des obstacles qui empêcheraient l'entrée de gros navires étrangers ; ils ont donc rejeté leurs demandes.

Quant à Wusong, c'était un bourg situé à l'embouchure du fleuve Huangpu. Il avait une position stratégique non seulement pour le commerce, mais aussi pour les affaires militaires.

Dès l'ouverture de Shanghai, au milieu du XIX^e siècle, il est devenu le principal passage pour accéder à Shanghai ou, encore plus loin, à tout le bassin du Yangzi. Il était aussi un lieu d'amarrage et de transit.

Suite au refus des mandarins chinois d'autoriser les travaux de canalisation, Wusong a présenté son potentiel en tant que port moderne ; en l'occurrence, les occidentaux pensaient créer des ports à Wusong puis implanter des concessions comme ils l'avaient fait à Shanghai. Le Japon, qui n'avait pas de concession à Shanghai, a proposé de la créer à Wusong, car l'envasement du Huangpu était si important qu'il n'y aurait aucune autre solution. D'après eux, Wusong, en possédant une liaison facile avec Shanghai, deviendrait une cité portuaire très prospère. Quant à la France, le consul a proposé la délimitation d'un terrain à Wusong sur lequel il a demandé au Daotai de Shanghai l'extension de la concession française, le 4 mars 1898. Ensuite, il a énoncé cette idée plus clairement. « Le Conseil d'Administration Municipale de la concession de Shanghai et celui de Wusong devraient être deux organismes indépendants. Ils ne seraient jamais mélangés », a-t-il ajouté²⁵².

Dans le cadre où les occidentaux se disputaient Wusong, le gouvernement de Shanghai s'aperçut qu'une ouverture volontaire pourrait éviter l'implantation de nouvelles concessions dans cet endroit stratégique. Selon les habitudes européennes, tous les ports ouverts ne pourraient pas être occupés. Pour l'instant, l'interdiction du commerce étranger n'existant plus, les puissances occidentales convoitant plus de concessions, l'ouverture volontaire serait la seule solution si nous voulons un développement a-t-il démontré à l'empereur de Guangxu dans un décret à son vassal militaire, en juillet 1898²⁵³. Dans ce but, Wusong a annoncé officiellement son ouverture en 1898, en tant que premier « port ouvert volontairement ». La différence entre les concessions et lui ont été énoncées dans le premier article du « Règlement de locataire du terrain à Wusong » (*Wusong Kai Bu Zu Mai Di Pi Zhang Cheng*). Wusong était un port ouvert volontairement, mais pas un port de traité. Il permet aux marchands étrangers de louer séparément les terrains dans les limitations mais ils n'avaient pas le droit de louer les terrains situés en-dehors a-t-il constaté²⁵⁴.

La première ouverture de Wusong a engendré une montée en flèche du prix des terrains, notamment ceux qui étaient situés au bord du fleuve. En effet, la valeur de l'eau a été constatée par les expériences accumulées au cours du développement de la concession. Les terrains qui avaient une valeur de quelques dizaines de taëls, ou quelques centaines de taëls au maximum par mow, valaient cinq cents ou six cents taëls après l'ouverture. Quant à ceux qui se trouvaient au bord du fleuve, le prix a atteint 4500 taëls par mow. Dans le même temps, au côté des autorités locales, le bureau de construction de l'ouverture (*Wusong Kai Bu Gong Cheng Zong Ju*), qui s'occupait des affaires concernant les travaux publics, a engagé la construction des équipements publics dans les deux premières années, comme les voiries et les ponts.

²⁵² ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p60

²⁵³ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p61-62

²⁵⁴ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p62

Néanmoins, un nouveau traité (*Traité de Xinchou*) a été signé en 1901. Il consistait à réaliser la canalisation non seulement à Shanghai mais aussi dans les autres villes portuaires (à Tianjin par exemple). Cette opération, entre 1906 et 1910, a transformé le port de Shanghai en un des plus grands ports du monde²⁵⁵. En même temps, l'avantage du port de Wusong, suite à l'envasement du Huangpu, avait totalement été perdu. Bien que le port de Shanghai soit situé en amont, il était attaché directement à sa ville, la plus grande dans ce pays à avoir accueilli de nombreux commerçants nationaux et internationaux. L'ouverture de Wusong, en quelque sorte, avait pour but d'arriver à Shanghai plus facilement. Elle semblait donc inutile pour le moment. Le plan consistant à développer une ville en dépendant du port était totalement impossible.

A cette époque, Wusong n'était qu'un port « potentiel ». Ainsi, en comparant avec Shanghai, il tirait ses avantages de sa situation géographique, mais ce point fort n'était pas tellement évident, notamment après l'engagement des travaux de canalisation du fleuve Huangpu. Pour les occidentaux qui ont dirigé les concessions il y avait un demi-siècle, ils préféraient concentrer les travaux sur le fleuve, et abandonner Wusong, un terrain presque vierge. Pour expliquer l'échec de la première ouverture de Wusong, ZENG Zu An a proposé deux raisons principales²⁵⁶. Tout d'abord, le port ouvert volontairement a empêché les investissements étrangers ; les marchands étrangers donc ne s'y sont pas intéressés. Suite au manque du capital étranger, le commerce ne pouvait pas être florissant, la nouvelle ville n'ayant pas un moteur principal. Par contre, pour les travaux de canalisation, les ressortissants étrangers y ont bien participé car l'article n°37 de l'annexe 17 du traité de Xinchou a stipulé que le bureau de la canalisation serait dirigé par le département de la douane, les consuls et les officiers des concessions. Ensuite, ouvrir un port volontairement implique que l'autorité chinoise financerait les premières phases de la construction. Mais le gouvernement local n'avait pas de fonds suffisants pour soutenir ce projet. A nos yeux, Wusong était un cas contraire à la prospérité du port de Shanghai. Comme Jean-lucien BONILLO l'a montré, la prospérité d'un port devrait remplir deux conditions : un capital considérable et un marché propice²⁵⁷. Dans ce cadre, le vieux port de Shanghai était un meilleur cas représentatif et Wusong, en tant que port ouvert volontairement, a manqué des deux.

La deuxième ouverture de Wusong s'est produite en novembre 1920, dans un cadre où le fleuve Huangpu ne répondait pas encore aux exigences des navires de plus en plus gros, en dépit des travaux de canalisation. Mais la raison la plus importante de l'ouverture, c'était le désir ardent de la province de Jiangsu, à laquelle Wusong avait appartenu.

C'était une époque d'or pour les bourgeois de Shanghai. En quelques années, le commerce extérieur de Shanghai explosant, sa valeur était passée de 407 millions de taëls douaniers en 1917 à 958 millions en 1926. Bien desservie par le réseau des transports fluviaux, du cabotage côtier et des liaisons transocéaniques, Shanghai assurait 40% à 50% du commerce

²⁵⁵ F. L. Hawks POTT, *op. cit.*, New York, 1973, p156

²⁵⁶ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p65

²⁵⁷ Jean-Lucien BONILLO, Rene BORRUEY, Jean-Denis ESPINAS, Antoine PICON, *op.cit.*, Marseille, 1991, p72

extérieur de la Chine dans les années 1920-1930²⁵⁸. En général, Shanghai occupait une position nationale et internationale de plus en plus importante, alors que Wusong, lieu où les navires maritimes passaient tous, s'est mis en retard. En l'occurrence, les dirigeants de Jiangsu voulaient construire à Wusong une cité commerciale qui pourrait rivaliser avec son voisin Shanghai.

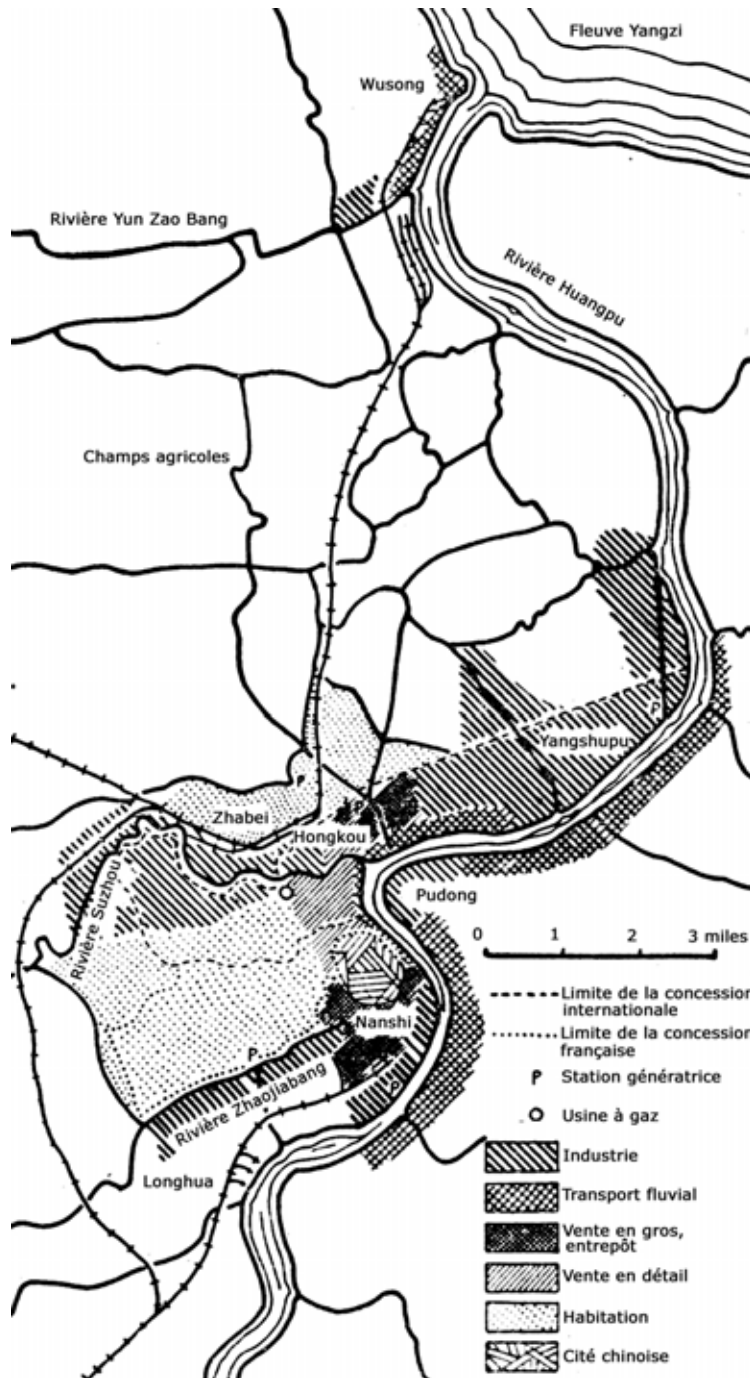
Dans ce contexte, un grand industriel, ZHANG Qian, a été commis chef de Wusong. Aux yeux de ZENG Zu An, c'était un personnage qui avait non seulement de l'expérience dans la gestion des sociétés, mais aussi une connaissance et une perspective croisée de l'Occident et de la Chine. Le plan d'ouverture de Wusong qu'il a proposé (Wusong Kai Bu Ji Hua Gai Lue) était un projet assez avancé²⁵⁹. Il avait mis l'accent sur l'idée de construire une nouvelle cité portuaire sur un terrain vierge, dont le centre urbain serait implanté entre deux rivières : la rivière Qiujiang et la rivière Yunzaobang. En effet, ici, au bord de l'eau profonde (en aval du fleuve Huangpu), traversé par le chemin de fer, le site du nouveau centre aurait bénéficié de l'avantage double du transport maritime et terrestre. D'après nous, l'idée de ZHANG Qian était proche de la pensée des créateurs de concessions en ce qui concerne le choix du site. Ils ont tous essayé, de construire un port en profitant de la facilité du transport sur l'eau et créer ensuite une ville nouvelle à proximité du port. Autrement dit, le port, en tant qu'élément déterminant par rapport au choix du site de la ville nouvelle, était en plus le moteur principal de son développement. Cependant, les dirigeants de la deuxième ouverture ont été obligés de se confronter au manque de capitaux, le même problème qu'ils avaient rencontré la première fois. D'ailleurs, à cause de la concurrence entre Wusong et Shanghai, son extension après la première phase de l'urbanisation, a provoqué une protestation de son voisin, l'arrondissement de Zhabei, à Shanghai. Ensuite, ce duel est devenu une bataille entre les seigneurs de guerre. Les deux côtés voulaient occuper les rives du Huangpu. La bataille, en 1924, a provoqué de grands dégâts pour Wusong. ZHANG Qian a quitté son poste en 1925, ce qui a annoncé, en réalité, la fin de l'ouverture.

Bien que les deux plans aient considéré la construction d'un nouveau port comme la mesure la plus importante, cette idée n'a pas donné suite à des réalisations. Au contraire, en tant que zone gérée par l'autorité locale, qui a été réservée au commerce libéral avec l'étranger, la construction d'équipements publics, comme les voiries et les ponts, devenait un premier pas vers la ville nouvelle. A nos yeux, c'est une telle pratique que YUAN Shi Kai a mis en place à Tianjin pour créer le nouveau quartier de Hebei, bien que ce dernier ait choisi le site en amont, sans aucune considération du port fluvial. Tous les deux avaient envie d'un nouveau centre rivalisant avec les concessions. Pour réaliser cet objectif, ils ont créé des plans inspirés par le modèle présent sous leurs yeux : la concession ou, encore plus loin, les métropoles occidentales. Cependant, ils ont négligé le fait que la réalité florissante de la concession était basée sur un port en grand succès. Sans ce port, le commerce et l'industrie manquaient d'une condition importante pour leur développement.

²⁵⁸ Voir HSIAO Liang-Lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949*, Mass, Harvard University Press, Cambridge, 1974, P174-176, et Marie-Claire BERGERE, *op. cit.*, Paris, 2002, p160

²⁵⁹ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p67-69

Figure 1-27, Occupation du sol à Shanghai, en 1936

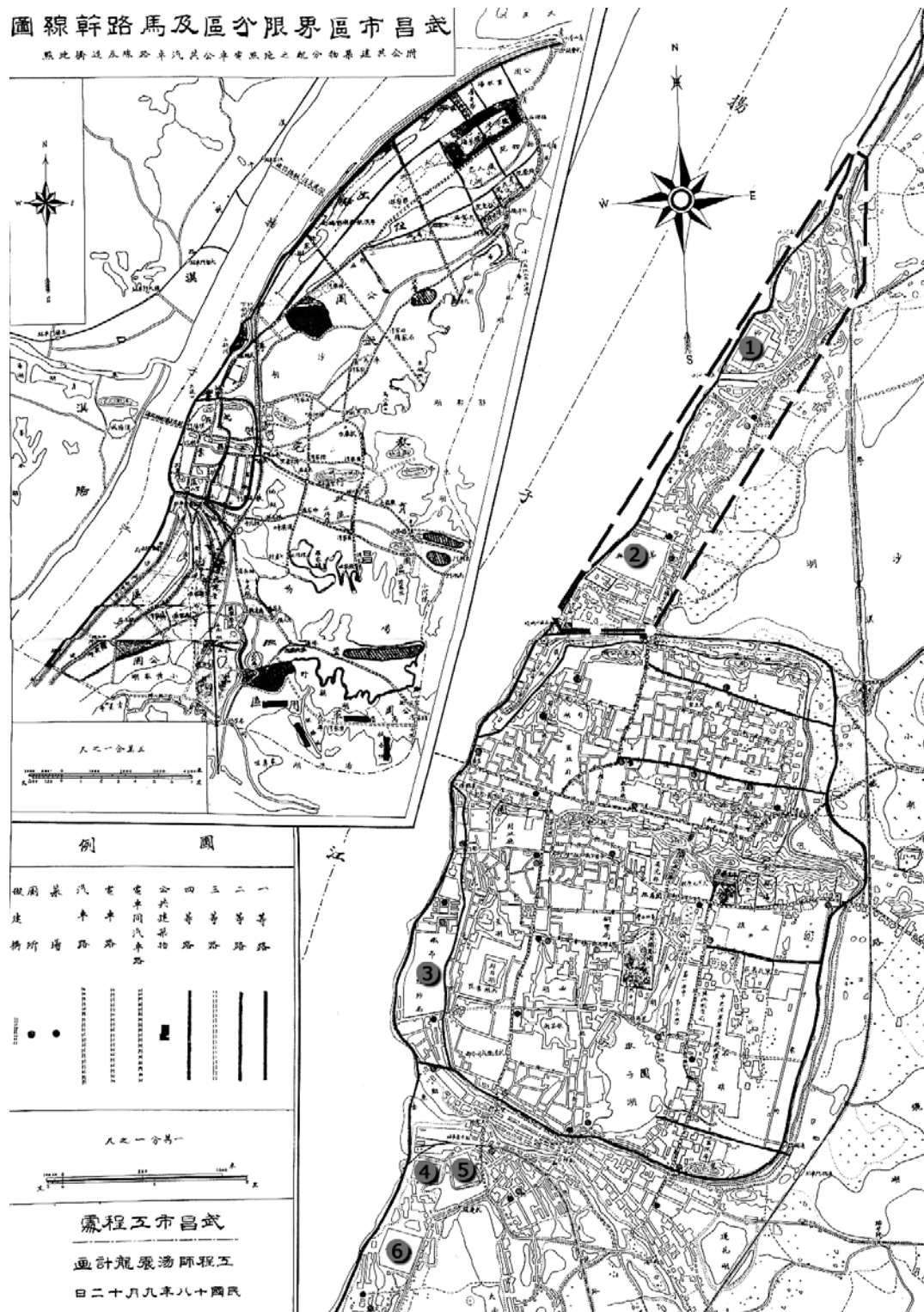


Source : Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p21, analysé par l'auteur.

Wusong était un cas représentant du mouvement de l'Autorenforcement (Ziqiang), qui est lancé à partir des années 1860 par les hauts mandarins victorieux des Taiping. De leur expérience sur le terrain et de leur coopération militaire avec les étrangers, ils ont en effet tiré la conviction que la modernisation économique est indispensable à la survie de l'Empire. Marie-Claire BERGERE pense que c'est un « mouvement officiel de modernisation sans lendemain²⁶⁰ ». Mais en tout cas, c'était la preuve que les chinois voulaient tenter de réaliser

²⁶⁰ Marie-Claire BERGERE, *op. cit.*, Paris, 2002, p89

Figure 1-28, Plan du port ouvert volontairement de Wuchang, en 1929



Zone délimitée par la ligne pointillée : la domaine réservé au port ouvert volontairement de Wuchang ;

Ce qui a été marqué avec le numéro : les usines implantées par ZHANG Zhi Dong.

- 1. Filature Yuhua ; 2. Filature Diyi ; 3. Département de filature et département de tissage ;
- 4. Département des mines de charbon ; 5. Usine de verre ; 6. Papeterie.

Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, p61, analysé par l'auteur.

la modernisation par eux-mêmes. Alors que Wuchang était l'autre centre de l'expérience de ce mouvement. Ce vieux centre administratif et militaire s'est engagé dans sa transformation en une ville moderne, orientée vers le développement de l'industrie et du commerce. Comme les autres grandes opérations chinoises de la même époque, les projets de Wuchang ont été lancés par un dirigeant éclairé, ZHANG Zhi Dong. En tant que principal soutien du mouvement Ziqiang, il a mis en pratique ces pensées en commençant par l'implantation de quelques usines en dehors de l'enceinte, ainsi que de certaines écoles, en suivant le modèle occidental. Ensuite, en 1900, son plan de l'ouverture volontaire du port de Wuchang a été approuvé par l'empereur. C'était un plan ambitieux, qui occupait un terrain de plus de 30 milles mow, situé à cinq kilomètres de la cité existante. Le coût du terrain devait atteindre, selon la première estimation, plus de 230 milles taëls. « En dehors de la porte de Wusheng, il y aura des docks qui s'étaleront le long du Yangzi, juste en face du port de Hankow. Avec une liaison de chemin de fer entre Canton et Wuhan (Yue-Han), ce sera un centre du milieu de la Chine. Il aura un commerce aussi florissant qu'à Shanghai » avait-t-il prévu. En vue d'une planification moderne, il avait engagé en plus un ingénieur anglais qui s'est occupé de la géométrisation pour les travaux suivants.

Dans les faits, le port ouvert volontairement à Wuchang n'a jamais été aussi prospère que Shanghai, il est même devenu inférieur à la concession de Hankow. Nous manquons de détails suffisants sur le plan de ZHANG Zhi Dong, mais nous croyons, en référence au cas de Wusong, que le mouvement d'ouverture volontaire de Wuchang, géré aussi par le grand mandarin en suivant les principes de l'Autorenforcement, aurait mis l'accent sur un commerce placé sous le contrôle du gouvernement local. Son échec semble fatal car il manquait un grand port prospère, comme Wusong.

- Les pensées de SUN Yat-Sen et leur influence

Entre 1917 et 1919, SUN Yat-Sen a publié un chef-d'œuvre « *Stratégie pour construire la Chine* » (*Jian Guo Fang Lue*). La deuxième partie, « *Plan d'activité économique* » (*Shi Ye Ji Hua*) était le fruit de sa réflexion et soulignait que le développement économique avait joué un rôle très important par rapport à la revivification de la nation. Cette œuvre, dont l'original était écrit en anglais sous le titre « *The International Development of China* », a présenté un plan ambitieux pour le processus de modernisation de la Chine. Ce plan comportait six parties, dont un point de vue important était de construire trois grands ports comme celui de New-York, répartis au nord, au milieu et au sud. Le port situé au nord serait dans la baie de Zhili, à mi-chemin de Tianjin et de Qinghuangdao. Le port du milieu serait dans la baie de Hangzhou. D'après SUN Yat-Sen, ce port n'aurait pas besoin de dragage régulier ; dès sa livraison, même les navires les plus grands pourraient y entrer à n'importe quelle saison. Il serait donc le premier port maritime pour les régions du centre de la Chine, dépassant le port existant de Shanghai. Mais Shanghai, qui occupait encore une position spéciale sur le plan du développement, dut résoudre en premier le problème de l'envasement du Huangpu. Le port du sud serait à proximité de Canton. A côté de ces trois grands ports, il pensait implanter des ports secondaires le long du littoral et des grands fleuves. Ce plan comporte un chapitre consacré à Hankow, qui serait aménagé sur le fleuve Yangzi et la rivière Han, comprenant aussi les travaux pour les voies navigables et pour les quais. D'après lui, Hankow devrait se transformer en un grand port qui pourrait accueillir

les gros navires toute l'année²⁶¹.

Figure 1-29, Le projet des ports chinois de SUN Yat-Sen.

Source : SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op.cit.*, Zengzhou, 1998, p250



SUN Yat-Sen a souligné son idée d'aménager le port de Shanghai. « Shanghai était un port mort. Bien qu'il fut le port le plus grand de la Chine, il ne répondrait plus à la demande en tant que port international s'il n'y avait pas d'améliorations » a-t-il énoncé. Il proposait de construire un port au bord de l'océan Pacifique. Ce port en eau profonde serait le port extérieur de Shanghai. De plus, il voulait dévier au sud le fleuve Huangpu ; ainsi, le Bund et le Pudong auraient été réunis en une seule ville, sans séparation. A ses yeux, ce plan pouvait résoudre le problème de l'envasement que le port de Huangpu était obligé d'affronter. Parallèlement, les occidentaux perdraient leur voie navigable ; sans elle, les concessions ne pourraient plus subsister. Il proposait en plus de créer un nouveau centre urbain à Pudong.

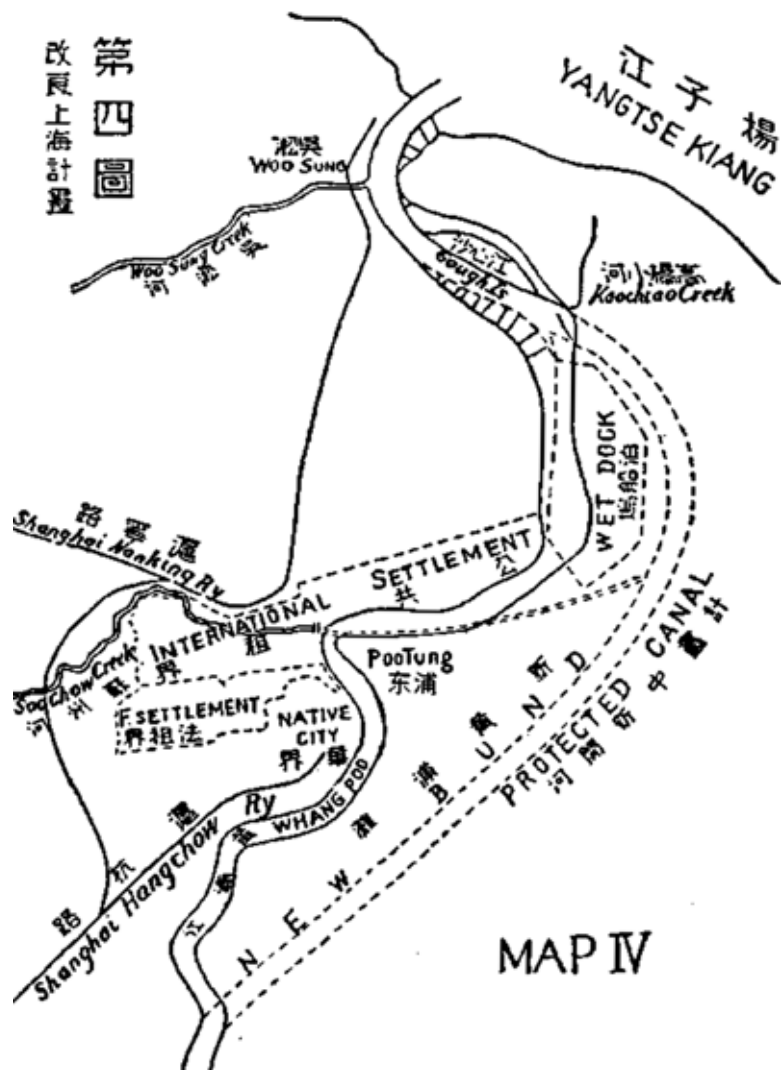
²⁶¹ SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *Jian Guo Fang Lue* (Stratégie pour construire la Chine), Zhong Zhou Gu Ji Chu Ban She, Zengzhou, 1998, p29

C'est ce qui a donné à ZENG Zu An la première idée d'exploitation de la rive gauche²⁶².

Depuis les années 1920, le plan de SUN a été mentionné maintes fois dans les réunions des experts du gouvernement national. A la fin de cette décennie, l'autorité de Shanghai a proposé une série de plans dessinés par des urbanistes, des architectes et des ingénieurs. Les plus connus étaient le « Plan du nouveau centre de Shanghai » (*Shanghai Shi Shi Zhong Xin Qu Yu Ji Hua*) et le « Plan de grand Shanghai » (*Da Shanghai Ji Hua*), établi sur la base du premier. En tant que premiers schémas directeurs dans l'histoire de Shanghai, ils ont une signification très importante par rapport à l'histoire urbaine²⁶³ et ils sont tous influencés par l'idée de SUN Yat-Sen.

Figure 1-30, L'aménagement du port de Shanghai d'après SUN Yat-Sen

Source : SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op.cit.*, Zengzhou, 1998, p186



Le plan du nouveau centre de Shanghai, après une étude à long terme, a été créé en août 1929, alors que le troisième maire, ZHANG Qun, était en fonction. Le point de départ de ce

²⁶² ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p266

²⁶³ WU Jiang, *op. cit.*, Shanghai, 1997, p169

plan était d'exploiter un nouveau port en aval du Huangpu. « Au fur et à mesure du développement du commerce, le nombre de navires a augmenté sans cesse. On a besoin d'un port à grande échelle pour répondre à ces exigences. Le nouveau port devrait occuper un site à proximité de Wusong. Quant au Pudong, la rive droite, il pourrait être réservé à l'extension dans le futur. Avec le déplacement vers le nord du centre urbain, un nouveau serait implanté à la rivière Yunzaobang en ce qui concerne le transport fluvial. Il pourrait être relié à la rivière Suzhou par certains canaux nouveaux²⁶⁴ » a-t-il proposé. Sur la base de ce projet, le gouvernement local a ensuite créé le « *Projet de docks à Qiujiang* » (*Huangpu Jiang Qiu Jiang Ma Tou Ji Hua*) et aussi le « *Plan de zonage de Shanghai* » (*Shanghai Shi Fen Qu Ji Hua*). Ils ont constitué une série de plans que l'on a appelée le « *Plan de grand Shanghai* » (*Da Shanghai Ji Hua*).

Ces projets ont mis l'accent sur la construction du port, ce qui a été souligné par SHEN Yi, le chef du bureau de construction de Shanghai (Shanghai Gong Bu Ju). D'après lui, si le port pouvait avoir une liaison avec le chemin de fer, une nouveauté dans la Chine à cette époque, Shanghai pourrait mieux valoriser son avantage du transport sur l'eau. Ce serait une base par rapport au développement du nouveau centre. C'est grâce à son rôle de premier grand port de l'Asie de l'est que Shanghai connaît une telle prospérité aujourd'hui. À cet égard, si le port de Wusong peut être réalisé, avec l'extension du chemin de fer existant, le quartier de Jiangwan (au nord-est des concessions) deviendra le centre urbain du futur a-t-il ajouté dans son discours à l'institut de génie civil de la Chine²⁶⁵.

Les auteurs des projets ont proposé l'idée d'implanter un grand port à Wusong car, à cet endroit, il pourrait accueillir les gros navires grâce à une rive longue en eau profonde. Mais en même temps, ils pensaient que c'était une conception difficile à réaliser pour l'instant. Aussi, un port à l'embouchure de la rivière Qiujiang doublerait ce rôle pour le moment. Ils ont énoncé les avantages de ce site : la rive à l'embouchure de la rivière Qiujiang a une longueur de 1400 mètres, une superficie de plus de 800 mow (environ 53 hectares) et une profondeur de 8,5 mètres à l'étiage. En effet, sa condition naturelle était à peine inférieure à Wusong. De plus, ce terrain vierge, dont la plus grande partie était constituée de champs et de plages, permettait la construction facile des docks et de la nouvelle ligne de chemin de fer. Le projet serait réalisé en trois phases. L'implantation du port a déterminé, dans une certaine mesure, la distribution des autres fonctions. Le quartier fluvial jusqu'au Wusong, limité au nord par le chemin du fer, a été orienté vers un secteur industriel. À son amont était le port de commerce, au nord le centre urbain. La rive gauche, le Pudong, serait réservée à l'extension du port dans le futur²⁶⁶. À nos yeux, cette disposition a pris le modèle des concessions. Évidemment, les concepteurs ont poursuivi les logiques des premiers arrivants occidentaux, qui espéraient un développement florissant de la ville nouvelle élaborée autour du port en aval. De plus, ils ont implanté l'ensemble docks-entrepôts-industries à proximité des voies de communication. Dans ce cas-là, le réseau de communications était constitué

²⁶⁴ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p267-268

²⁶⁵ « Le plan de construction d'un centre » (Shi Zhong Xin Qu Jian She Ji Hua), discours de SHEN Yi pour l'institut de génie civil de la Chine (Zhong Guo Gong Cheng Xue Hui). Voir ZHANG Zhong Li, *Jin Dai Shanghai Cheng Shi Yan Jiu, (l'étude de la ville de Shanghai à l'époque contemporaine)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 1990, p655

²⁶⁶ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p269

non seulement par le fleuve, une voie traditionnelle, mais aussi par le chemin de fer.

Comme l'a souligné ZENG Zu An, pour la ville commerciale, c'était le port qui apportait la prospérité. Par conséquent, la qualité du port a déterminé son destin, notamment le futur du commerce extérieur, de l'industrie et de la finance. Le plan de grand Shanghai, qui a décidé de construire un port à l'embouchure du Qiujiang et d'exploiter par la suite un autre port plus grand à Wusong, avait sa valeur spéciale. Il a saisi le point crucial, c'est-à-dire l'intégration du port et de la ville²⁶⁷.

Figure 1-31, Réalisation du « plan de grand Shanghai » (Da Shanghai Ji Hua)



Zone délimité par la ligne rouge pontillée : le secteur du « plan de grand Shanghai » ;

Point rouge : le port à l'embouchure de la rivière Qiujiang

Source : ZHANG Wei, *op.cit.*, Shanghai, 2001, p67, analysé par l'auteur.

En réalité, ce projet s'est enclenché avec la construction du nouveau port. Deux ans après sa proposition, en décembre 1931, le comité chargé de la réalisation de ce plan a étudié la planification du port en détail. C'était un grand projet, qui serait réalisé en trois phases, étalées sur 14 années. Cependant, le gouvernement local n'avait plus les capitaux pour réaliser ces travaux, à cause de la « guerre de Shanghai », qui s'est déclarée en janvier 1932, quelques mois après sa proclamation. Après la guerre, le Banque Nationale (Zhong Yang Yin Hang) lui a prêté 20 millions de yuans, seulement après être arrivés à un accord d'avantages mutuels dès la livraison du port. Les travaux ont été mis en chantier dès le mois de mai 1935. La première phase était consacrée à la partie sud qui recouvrait un tiers de la

²⁶⁷ ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p271

superficie globale. Cette partie a été livrée à l'automne 1936. Les nouveaux docks pouvaient faire amarrer en même temps trois navires jaugeant 20 mille tonnes et un navire jaugeant 10 mille tonnes, ou six navires jaugeant 5 mille tonnes.

Bien que la réalisation du plan de grand Shanghai ait été obligatoirement perturbée par la guerre sino-japonaise, à la fin des années 1930, il est considéré comme un pas important dans le processus de modernisation de la ville chinoise. ZENG Zu An constate que Shanghai, métropole qui a connu son âge d'or entre les années 1920 et 1930, était constituée de deux parties équilibrées, les concessions d'une part et le nouveau centre sous l'autorité chinoise d'autre part, alors que certains historiens, comme Marie-Claire BERGERE, tendent à prendre le Bund comme le symbole d'une réussite florissante de cette époque. Mais en tous cas, le plan de grand Shanghai, inspiré par l'idée de SUN Yat-Sen, a considéré le port comme la base de la prospérité de cette ville. Peu après, le port de Qiujiang a été remplacé par le port de Wusong, comme ses acteurs l'avaient prévu. Ce dernier a été en fait le port le plus important de Shanghai pendant une longue période, après la fondation de la république.

Quant à Canton, le troisième chapitre du « *Plan d'activité économique* » l'a pris comme le grand port du sud. D'après SUN Yat-Sen, Canton occupait une position très avantageuse car, d'une part il était un nœud du transport fluvial au sud de la Chine grâce à la situation au confluent de trois rivières navigables, d'autre part il serait un point du départ pour les navires de haute mer²⁶⁸. A ses yeux, le nouveau port de Shanghai avait pour but d'établir une ville nouvelle rivalisant avec les concessions ; par contre, l'exploitation du port de Canton était une mesure principale pour combattre la « politique d'entrepôts²⁶⁹ » de Hongkong.

SUN Yat-Sen a proposé pour le nouveau port un site à Huangpu, situé à 11,5 kilomètres à l'est de Canton. Comme l'a souligné CHENG Hao, le site de Huangpu répondait à la demande d'un grand port national. Tout d'abord, situé à 46 milles nautiques de la mer, il disposait d'une voie navigable aboutissant directement à la mer. Cette voie, d'une profondeur de plus de 20 pieds (sauf en un point situé dans l'étiage où il y avait moins de 17 pieds), pourrait accueillir les gros navires d'une jauge de dix mille tonnes. De plus, ce site avait non seulement une vaste baie convenant à la construction d'un grand port, mais aussi un grand terrain à l'intérieur pour les autres équipements comme les entrepôts et les usines, ou encore pour son extension dans le futur. Finalement, avec une liaison par terre ou par l'eau, il pouvait profiter de ressources aussi variées que la ville de Canton.

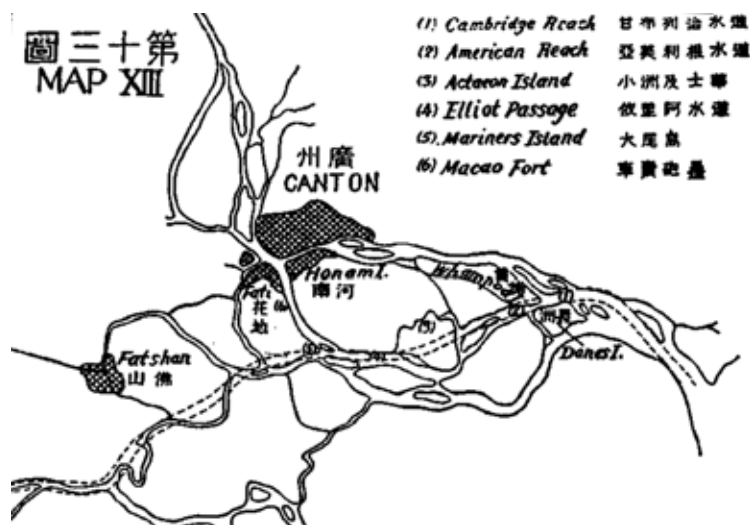
Les travaux de Huangpu ne pouvaient pas être mis en chantier tout de suite, mais une grande route reliant Canton et le futur port a été livrée en 1927, ce qui a permis une liaison par terre entre le port et la ville, alors que le transit via Huangpu n'avait pas d'autre moyen

²⁶⁸ SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op. cit.*, Zengzhou, 1998, p31

²⁶⁹ Le politique d'entrepôts a représenté l'état où l'économie de Canton a été dépassée par Hongkong. Après la première guerre de l'opium, les anglais ont construit un grand nombre d'entrepôts à Hongkong dès qu'ils l'ont occupée. Hongkong a profité d'ailleurs d'une position géographique avantageuse. Ayant une baie convenant à l'installation d'un port maritime, elle était parallèlement située à proximité de l'embouchure du fleuve. Par conséquent, les marchands étrangers et chinois l'ont préférée. En revanche, le port de Canton a alors connu un déclin.

que l'eau autrefois. Après la livraison du chemin de fer entre Wuhan et Canton, les sociétés de navigation craignaient qu'il soit un grand concurrent pour les affaires de transports alors qu'elles espéraient, en vue d'une croissance du commerce de transit, en profiter pour effectuer un transport combiné rail-navire qui pourrait relier plus de provinces à l'intérieur. Elles ont donc stimulé l'avancement du projet. En 1936, la dernière année pendant laquelle CHEN Ji Tang a été en charge, le projet du port de Huangpu a été engagé. Un plan en détail de LI Wen Bang, ingénieur qui a fait ses études aux Etats-Unis, a été adopté. En même temps, l'arpentage sur le terrain et l'enquête auprès des propriétaires ont été pour la plupart achevés.

Figure 1-32, L'aménagement du réseau fluvial de Canton d'après SUN Yat-Sen



Le projet de nouveau canal (marqué en ligne discontinue).
Source : SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op.cit.*, Zengzhou, 1998, p222



L'aménagement du réseau fluvial à l'entour de Canton.
Source : SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op.cit.*, Zengzhou, 1998, p228

Figure 1-33, Le port de Huangpu à Canton, en 1936



Source : TAN Hui Quan, *op.cit.*, Canton, 2001, p135

Dans le plan d'activité économique de SUN Yat-Sen, une idée importante reposait sur l'aménagement du port fluvial, principalement sur les terrains situés le long du Yangzi. D'après lui, les mutations auraient lieu de l'embouchure jusqu'au Hankow, au fur et à mesure des travaux de la voie navigable du Yangzi. Il a prédit qu'il n'y aurait rien d'étonnant s'ils étaient transformés en une aire urbaine à court terme²⁷⁰. Il a pris certaines villes, comme Nankin et Wuhan, comme exemples pour étayer ses opinions.

En ce qui concerne les trois cités de Hankow, Wuchang et Hanyang, SUN les a considérées comme un ensemble sous le nom de Wuhan, bien qu'elles ne soient pas fusionnées officiellement en une ville unique. Il a souligné l'importance de ce port fluvial. En un mot, « ce sera le départ de notre projet, qui veut établir une communication entre notre pays et l'océan. Elle sera en plus un nœud du réseau ferroviaire de l'est, un des centres commerciaux les plus importants²⁷¹ ». Pour sa part, l'agglomération de Wuhan avait une base solide par rapport au développement de l'industrie et du commerce. Hankow, en tant que terminus des gros navires de 10 mille tonneaux de jauge, serait aussi le point de départ du transport fluvial vers Yichang et Chongqing. Hanyang possédait la plus grande usine métallurgique de Chine. A Wuchang, ZHANG Zhi Dong a implanté quelques grandes filatures. Ainsi, par rapport aux progrès industriels du moment et à la position centrale de

²⁷⁰ Voir SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op. cit.*, Zengzhou, 1998, p202-203

²⁷¹ Pi Ming Xiu, Wu Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p109

Hankow pour le commerce vers le centre et l'ouest de la Chine, Wuhan serait un des centres commerciaux les plus importants de tout le pays et le seul port qui accéderait au monde pour les provinces intérieures²⁷², à condition qu'il fasse bien valoir son avantage du transport sur l'eau.

Dans cette perspective, SUN Yat-Sen a proposé une série de travaux, dont le plus important était l'aménagement de la rivière Yangzi²⁷³. En vue d'assurer une voie navigable entre 36 et 48 pieds de profondeur, un plan ambitieux, qui coûterait trois cents millions, serait établi. Avec la réalisation de ce projet, Hankow, zone centrale située au milieu des terres avec une population de plus de deux cents millions d'habitants, pourrait accueillir les gros navires maritimes venant du port de Shanghai. De plus, en amont du Yangzi, jusqu'à Yichang, et, en amont de la rivière Han, à partir de Hankow, les rives seraient aussi aménagées. Les travaux comprendraient l'exploitation des canaux, la destruction des récifs et la consolidation du quai. L'objectif était de transformer Hankow en un point de départ du réseau fluvial, c'est-à-dire un réseau réservé aux navires moyens et petits qui reliaient les villes de l'amont, comme Yichang, Chongqing et Shashi²⁷⁴.

D'ailleurs, ce monsieur a proposé un aménagement de la rive de Hankow, de tunnels et de ponts pour traverser les fleuves. Son opinion était raisonnable, et la plupart de ses projets sont réalisés aujourd'hui.

En suivant SUN Yat-Sen, Wuhan a créé une série de plans comprenant entre autres la « Planification d'équipements publics de Hankow » en 1923 (Hankow Shi Zheng Jian Zhu Ji Hua Shu), le « Plan de construction d'équipements publics du chef-lieu de la province de Hubei » en 1936 (Hubei Sheng Hui Shi Zheng Jian She Ji Hua Gang Yao), la « Planification de la ville de Hankow » en 1936 (Hankow Shi Du Shi Ji Hua Shu), l'« Avant-projet du plan de la construction du Grand Wuhan » en 1944 (Da Wuhan Shi Jian She Ji Hua Cao An), etc. Tous ces plans ont pris une conscience commune de l'avantage géographique de cette ville. D'après eux, Wuhan, non seulement serait une grande ville chinoise et asiatique, mais aussi serait développée en une ville mondiale, grâce à sa position géographique et économique existante. Comme l'a montré SUN Wu en 1923 après la réalisation de plans concernant le fleuve et la construction du chemin de fer, Wuhan serait une métropole aussi prospère que Londres, Paris, Berlin ou New-York²⁷⁵. Son point fort était sa situation au confluent du Yangzi et de la rivière Han. Comme l'a montré le « Programme de l'occupation du sol et du transport des trois cités à Wuhan », le développement futur de Wuhan devait dépendre du transport sur l'eau et de l'exploitation des bassins du Yangzi et de la rivière Han. Par conséquent, les ports seraient adaptés aux exigences du moment et du futur. Ils représenteraient une base solide pour l'implantation de nouvelles industries. Tous ces plans ont suivi ce principe, bien que chacun ait des propositions diverses dans le détail, en ce qui concerne l'entretien des voies navigables, l'aménagement du port ou encore la distribution

²⁷² Y compris les provinces de Hubei, Hunan, Sichuan et Guizhou, et les parties des autres trois provinces de Henan, Shanxi et Gansu.

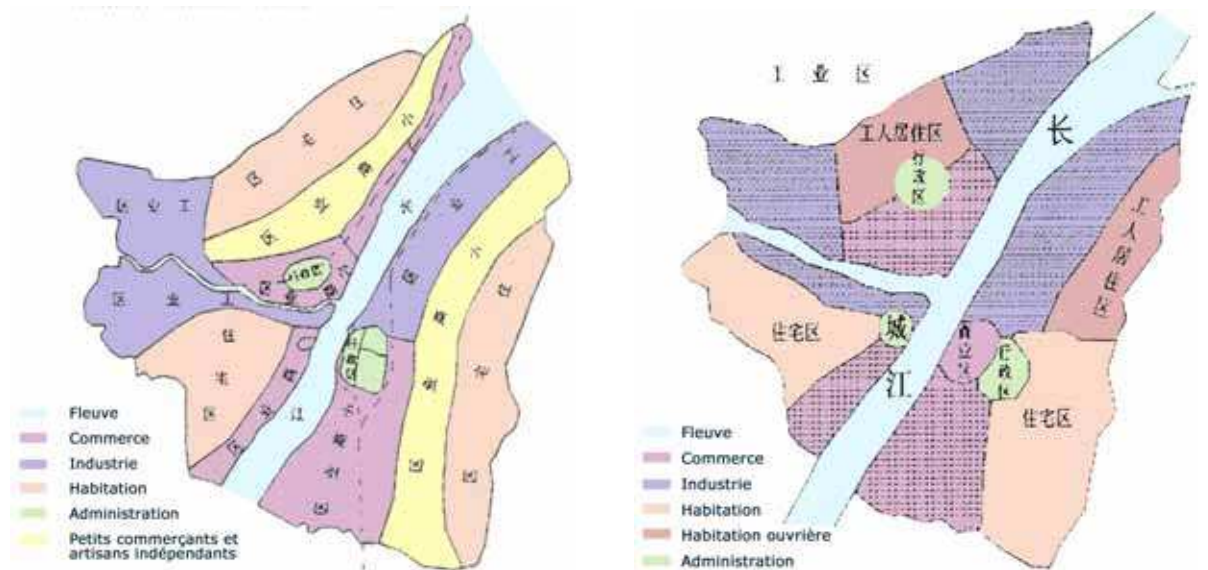
²⁷³ Voir figure 10. de « Shi Ye Ji Hua » SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *op. cit.*, Zengzhou, 1998, p200

²⁷⁴ PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *op.cit.*, Wuhan, 1999, p108

²⁷⁵ Voir Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p25

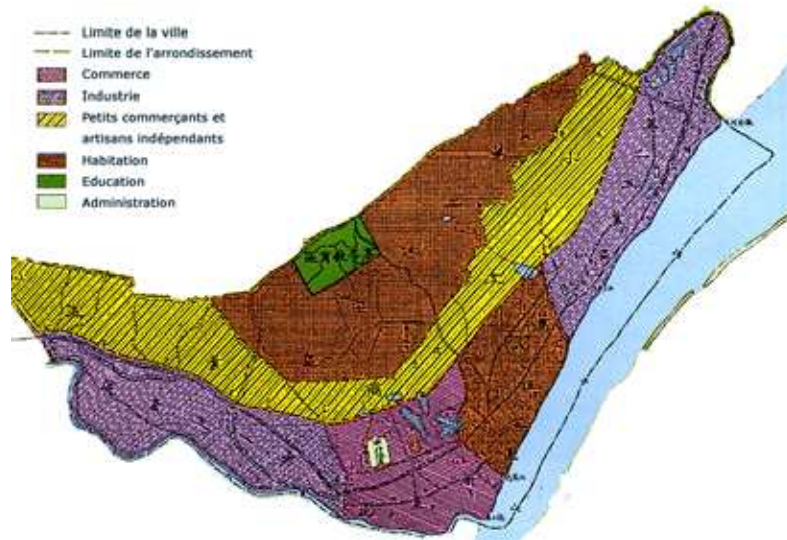
de la zone industrielle. C'était aussi le principe le plus important que SUN Yat-Sen avait proposé pour Wuhan.

Figure 1-34, Planification de Wuhan et projet de Hankow

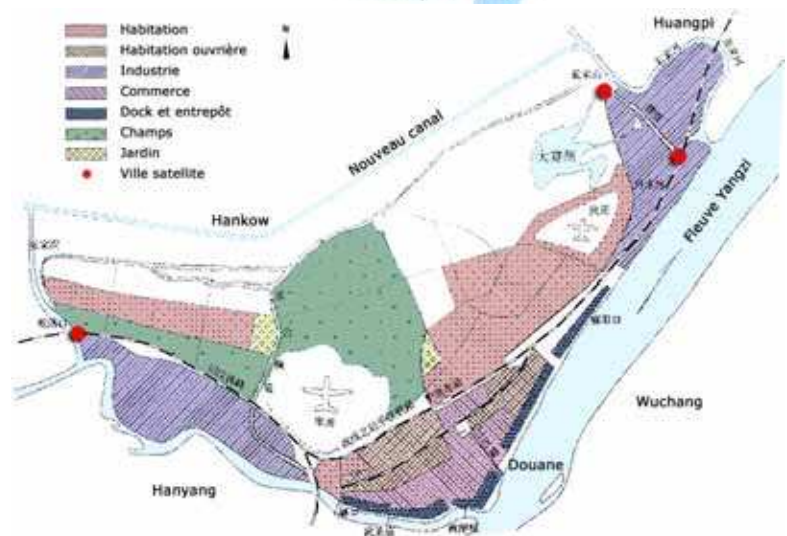


Au-dessus, les deux planifications en 1929
 Source : Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p35, p42, analysé par l'auteur

Le premier à droite, la planification en 1933
 Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, p135, analysé par l'auteur



Le deuxième à droite, la planification en 1947,
 Source : Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p93, analysé par l'auteur



En général, les projets des nouveaux ports de Shanghai, Wuhan et Canton ont été inspirés par les pensées de SUN Yat-Sen dans son Plan d'activité économique. Ils étaient les fruits de l'idée de revivifier la nation par le développement de l'économie. Ils ont suivi l'orientation de SUN pour ces trois villes, essayant de dynamiser la modernisation de la ville chinoise par la construction du port. A nos yeux, ces plans ont une différence radicale avec ceux du mouvement de l'Autorenforcement lancé par les mandarins. Un point essentiel, le développement florissant de la ville engendré par un grand port, a été saisi par les nouveaux auteurs. Autrement dit, l'importance du port par rapport à l'économie urbaine a été bien reconnue. Ce point de vue s'est manifesté non seulement au cours de la conception mais aussi dans la réalisation. La construction du port a toujours été considérée comme l'exigence la plus impérieuse. Pour ceci, l'analyse de SUN concernant le grand port de l'est est un exemple. « Le port profitera de tous les avantages concernant la condition naturelle que Shanghai en a fait valoir, comme une situation à l'est du Yangzi, un marché central pour le bassin. Il aura en plus le chemin de fer qui relie les grandes villes du sud du Yangzi. Si la voie en eau de ses alentours et à Wuhu est aménagée, il sera plus accessible que Shanghai ». Pour sa part, le nouveau port possédait d'ailleurs un point fort concernant les frais de construction car un terrain vierge, contre une ville existante, était plus facile à mettre en valeur et moins coûteux pour la réalisation d'un grand projet. Malgré tout, sa prédiction pour Shanghai n'a pas été confirmée par l'histoire. Les concepteurs du Plan de Grand Shanghai ne suivant pas cette orientation, un nouveau port a été choisi à l'aval de Huangpu en dépit de conditions moins favorables. Cependant, ils ont poursuivi les principes de SUN en ce qui concerne le choix du site portuaire, le transport combiné rail-navire et, notamment, la relation entre le nouveau port et la ville.

- **D'un port fluvial au port maritime, le cas de Tianjin**

A Tianjin, bien que la canalisation du fleuve Hai ait obtenu certains résultats, l'envasement n'a pas été résolu radicalement. Au-delà de l'embouchure du fleuve Hai, une barre était en train de se former. Les travaux de canalisation peinaient à suivre le rythme de sa croissance. En 1936, la profondeur à l'étiage était de 15 pieds en moyenne. Les navires qui avaient un tirant d'eau supérieur à 15 pieds étaient obligés de transborder leurs marchandises sur les péniches en pleine mer, à 6 miles du littoral de Tianjin²⁷⁶. Quant aux docks des concessions, qui étaient aussi serrés, leur développement a été figé à cause d'un manque d'espace. De plus, la rive appartenait à neuf concessions, dont chacune avait son gouvernement autonome, ainsi que ses intérêts et son orientation spéciale, ce qui a apporté plus de difficultés pour exploiter un nouveau port. Par exemple, les débarcadères anglais ont été bien gênés, mais les débarcadères de la concession allemande ont décliné²⁷⁷. Comme ZHANG Li Ming l'a souligné, le système de co-management des concessions ne favorisait pas la construction d'un nouveau port, bien qu'ils aient les techniques pour réaliser un port maritime à ce moment-là²⁷⁸.

Cependant, on ne pouvait nier que Tianjin restait le port le plus important de la région du

²⁷⁶ Rhoads MURPHEY, *op. cit.*, Cambridge, 1953, p64

²⁷⁷ Yan Gui Lai Yi Zhu Ren, *Tianjin You Lan Zhi*, (Note de la visite de Tianjin), Zhong Hua Shu Ju, Tianjin, 1936, p259

²⁷⁸ ZHANG Li Min dir., *op. cit.*, Tianjin, 2003, p15

nord. Ainsi, les Japonais ont créé les grands plans d'un port maritime dès qu'ils ont occupé toute la ville, en 1937. C'étaient la « Planification urbaine de Grand Tianjin » et le « Schéma directeur de Tianjin ». Ces projets ambitieux ont orienté Tianjin vers le premier port commercial de la région du nord, donnant accès à la région du nord et à la Mongolie, et s'imposant comme une des villes commerciales les plus importantes de la Chine ainsi qu'une grande base industrielle. La ville existante a été planifiée en une ville-mère. Elle serait développée le long du fleuve Hai en prenant le centre de la concession japonaise. De plus, ils ont décidé de creuser un canal vers la mer, d'une largeur de 400 à 500 mètres, en parallèle au fleuve Hai. Des deux côtés de ce canal et du fleuve Hai, une bande de 1,5 à 3 kilomètres de large était réservée aux industries²⁷⁹. Le port maritime a été planifié au sud de l'embouchure (sur le lieu dit « Tang-gu »). Les travaux ont été mis en chantier en 1940. À la suite de ces projets, Tang-gu serait transformé en une ville nouvelle rattachée à Tianjin, alors que Tianjin précisait son axe d'extension le long du fleuve Hai vers la mer.

Bien que ce projet n'ait été réalisé qu'en partie jusqu'en 1945, l'idée de construire un port maritime a été poursuivie, même après la fondation de la République, après 1949. En 1952, il a complètement remplacé le port fluvial. Tang-gu était devenu une ville nouvelle au bord de la mer pour Tianjin. La tendance du déplacement d'un port vers le littoral a émergé aujourd'hui dans les autres villes de l'embouchure du fleuve, comme à Shanghai et à Canton, alors que Tianjin a subi cette transformation beaucoup plus tôt. La raison principale en est l'envasement beaucoup plus grave du fleuve Hai à Tianjin que pour les autres. Comme l'a montré SUN Yat-Sen, bien que Tianjin ait une grande population et soit un centre commercial solide, l'envasement du fleuve Hai et les bancs de sable à l'embouchure ne convenaient pas à la création d'un grand port pour les régions du nord. C'est pourquoi il a proposé, dans les années 1920, un port maritime situé à mi-distance de Tianjin et de Qinhuangdao. D'après lui, le nouveau port serait relié à Tianjin par un canal ; il pourrait donc profiter d'une liaison avec le réseau fluvial que le fleuve Hai possédait. Il a aussi planifié les industries le long du canal. Dans une grande mesure, son plan était proche des plans japonais, en dépit d'un choix différent par rapport au site du port. Ils ont suivi la tendance des autres ports mondiaux qui voulaient détacher l'ensemble port-entrepôt-industrie du centre ville.

²⁷⁹ ZHANG Li Min dir., *op. cit.*, Tianjin, 2003, p11, p14-15

Chapitre III, Le fleuve dans la phase préliminaire de l'industrialisation

Les industries chinoises, à l'époque des concessions, peuvent être classées en trois catégories selon l'origine de leurs capitaux : les industries étrangères, les industries chinoises privées et les industries d'État. En effet, ce sont les commerçants occidentaux, créateurs des concessions, qui ont poussé la Chine à faire son premier pas d'une société agricole vers une société industrielle. Au début, ils ont créé des industries dans un but commercial. Depuis 1895, leurs investissements dans le secteur industriel avaient pour objet de maximiser leurs revenus. Entre 1840 et 1895, les villes portuaires chinoises ont été ouvertes mais, selon les traités, les commerçants étrangers ne pouvaient pas y implanter leurs usines. Au cours de ces cinquante années, ils ont créé sans permission 191 usines au total, dont 116 sont des chantiers navals et des industries de transformation. A partir de ce moment, la Chine est entrée dans une ère où les machines sont employées pour la production à grande échelle. Les capitaux étrangers dans le secteur industriel, en Chine, sont estimés à environ 20 millions d'Yuans jusqu'en 1894, dont les trois quarts sont investis dans la construction navale et les industries de transformation²⁸⁰. Depuis 1895, le traité de Shimonoseki a permis aux capitaux étrangers de servir à créer des usines dans les villes ouvertes, donc l'industrie est entrée dans une période de croissance. Le flux de capitaux étrangers, au cours des cinquante années suivantes, a été cinq fois plus élevé que celui de la période précédente. Par rapport aux industries chinoises, les industries étrangères ont évidemment occupé une position dominante.

Le manchou s'est engagé dans la création de ses premières usines vingt ans après l'installation des industries étrangères. La décision a été prise grâce au lancement du mouvement de l'Auto-renforcement (Ziqiang). Après avoir connu deux échecs dans les guerres de l'opium, certaines élites chinoises ont pensé que l'État deviendrait assez fort pour résister à l'invasion à condition d'utiliser des technologies de l'industrie occidentale. Ils ont mis un accent particulier sur le développement de la défense. Dans cette perspective, des entreprises gérées par l'État, dont quelques industries légères, ont été créées. Entre 1861 et 1894, 21 usines militaires ont été implantées, dont un arsenal. Parmi ces élites, les plus connus sont LI Hong Zhang et ZHANG Zhi Dong. Ils ont été à l'origine de la fondation des industries les plus importantes à Shanghai, Tianjing et Wuhan. Les usines militaires, qui ne produisaient aucune marchandise, avaient moins d'influence sur le développement de l'économie de la société, mais elles ont quand même favorisé l'entrée des capitaux chinois privés dans le secteur industriel dans les années 1870. A l'aube de la guerre sino-japonaise, il y avait 195 industries privées chinoises au total. En comparaison avec les entreprises d'État, elles étaient plus petites et avaient moins d'équipements avancés.

Depuis 1895, le slogan «contre les produits étrangers, implanter des industries chinoises pour sauver l'économie» a été créé. Les investissements dans le secteur industriel se sont

²⁸⁰ Les 75 autres usines étrangères sont des industries d'imprimerie, de l'agroalimentaire, de production d'eau potable, de production d'électricité, de production de gaz, de fabrication d'allumettes, de savonnerie, de fabrication de médicaments, de construction immobilière, de verrerie, de cimenterie. Elles ont reçu des capitaux pour un total d'environ 5 millions d'Yuans. La majorité d'entre elles sont de petite dimension.

accrus, notamment de 1896 à 1898, et de 1905 à 1908. A ce moment-là, les capitaux privés représentaient quatre-vingt pour cent de l'investissement total, contre la dominance de l'État dans le secteur industriel avant 1895.

Que ce soient les usines étrangères ou les usines chinoises privées, elles avaient une relation étroite avec les villes portuaires ouvertes, plus concrètement avec leurs concessions. Les usines étrangères sont, pour la plupart, implantées à l'intérieur ou à proximité de la concession, car ces enclaves étant sous l'administration de l'autorité occidentale leur offraient autonomie et protection. Quant aux industries chinoises privées, elles ont d'abord été créées par les compradores et développées en profitant de la technique étrangère. De ce fait, elles ont préféré s'installer à proximité des usines étrangères existantes. Les usines regroupées ont provoqué l'apparition des zones industrielles. Pour les entreprises gérées par l'État, la plupart d'entre elles sont réservées à la construction navale et à la production militaire. Certaines d'entre elles, notamment les arsenaux et les industries servant de bases navales, ont choisi leurs sites dans les villes portuaires ouvertes, comme Shanghai et Wuhan. En tous cas, la construction du chemin de fer n'a pu faire que ses premiers pas. Ils ont été difficiles à cause de l'opposition pour la conservation et le manque de capitaux. De ce fait, le transport sur l'eau restait encore le moyen le plus important ; il a donc eu une grande influence sur le plan industriel.

3.1 L'industrie à la conquête du site fluvial

3.1.1 Les premières activités industrielles

Bien que l'installation des industries étrangères soit illégale avant le traité de Shimonoseki, elles ont existé dès le début de l'époque des concessions. Que ce soit à Canton, ville commerciale à travers l'histoire, ou encore à Shanghai, nouvelle ville portuaire import-export, les premiers capitaux étrangers ont été investis dans la construction navale, car elle pouvait répondre à la première demande des navires de commerce. A l'époque des bateaux en bois à voile, un voyage entre l'Europe et la Chine durait quatre à cinq mois, mais il a été très vite raccourci à cinquante jours dès l'arrivée du premier navire en acier, le *Lady Mary Wood*. Ce navire de pleine mer, appartenant à la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, s'est amarré à Huangpu, le port extérieur de Canton, en 1845. Avec les progrès des techniques de navigation, la durée de l'entretien des navires a eu une influence considérable sur les bénéfices des entreprises de navigation. Dans ce cadre, les capitaux étrangers, avec leurs techniques, sont entrés dans le domaine de la construction navale. Leurs chantiers sont situés pour la plupart à proximité du port ou sur les rives à côté de la concession.

Canton, seul port import-export avant le traité de Nankin, a accueilli la plus grande partie du commerce extérieur de la première décennie après la guerre de l'opium. Les chantiers navals ont donc connu un accroissement en profitant des investissements étrangers. Ils sont installés en principe aux alentours du port de Huangpu, où se trouvait un centre de construction navale pour les bateaux à voile au cours de l'histoire. Au cours de la guerre de l'opium, certains navires à vapeur, dont la plupart étaient des navires militaires anglais, y ont été réparés. Depuis l'ouverture, en 1840, la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* a fait savoir aux propriétaires des chantiers navals locaux qu'ils poursuivraient leur coopération à condition qu'elle exerce une surveillance sur les réparations des navires,

car dans les autres villes asiatiques, la réparation des navires européens est, dans la plupart des cas, exécutée par leur propriétaire. Ensuite, elle a expédié l'écossais John COUPER, un charpentier de marine, pour se charger de la surveillance. Peu après son arrivée, John COUPER a trouvé qu'il pouvait tirer un grand profit de la construction navale. Il a loué quelques bassins au sud de l'île de Xinzhou. Recrutant des ouvriers locaux, il s'est lancé dans la réparation des navires sous le nom de Couper's Company²⁸¹.

De cette façon, John COUPER était à la fois l'employé de la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, et le propriétaire de sa propre entreprise. Bénéficiant de cette double identité, il a tiré un grand profit de la réparation navale. Afin de développer ses affaires, il a coopéré avec un anglais, Arthus Wellington GROSVENOR, pour construire une nouvelle forme de radoub, en mars 1851. Elle avait un bassin en granit avec une porte d'écluse flottante, à la place d'un simple bassin en boue. Deux ans plus tard, Arthus Wellington GROSVENOR a retiré ses capitaux, laissant John COUPER gérer tout seul la nouvelle forme de radoub. Elle a été livrée en 1854, et John COUPER est alors devenu, de locataire de bassin le propriétaire. La nouvelle forme de radoub est située sur l'île de Changzhou, à proximité de la confluence de deux branches du fleuve. De ce fait, les vases à l'entrée de la forme de radoub étaient faciles à emporter par les crues ; elle avait donc moins de risques d'invasement. La forme de radoub de COUPER s'est chargée de la plupart des réparations des navires des grandes entreprises étrangères, dont la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* et la *Royal Navy*. La forme de radoub était si occupée qu'elle était obligée de travailler toute l'année. En même temps, il s'est lancé dans le dessin et la construction de navires. En 1861, son fils, John Cardew COUPER, profitant de l'indemnité du traité de Tianjin, cent vingt millions d'Yuan, a procédé à l'aménagement et à l'extension des formes de radoub de COUPER. L'entreprise J.C. Couper & Co est fondée, les affaires se sont bien développées. La reconstruction de la forme de radoub de Couper a été mise en chantier en 1861 et livrée un an après. D'une largeur de 164,64 mètres, d'une longueur de 21,34 mètres et d'une profondeur de 5,19 mètres, elle possédait deux portes flottantes d'écluses qui la divisaient en deux parties indépendantes. Elle pouvait accueillir en même temps deux navires jaugeant mille tonneaux, ou un seul navire jaugeant cinq mille tonneaux. En fait, elle a été remarquée comme « le plus grand chantier naval chinois » dans les années 1860²⁸².

A partir de ce moment, les investisseurs étrangers, dont l'américain James ROWE et Thomas HUNT, sont arrivés l'un après l'autre. Il y avait plus de dix chantiers navals à Huangpu un demi-siècle après l'ouverture²⁸³. Dans les années 1860, en plus des navires étrangers amarrés à Canton, ceux qui étaient amarrés à Hongkong ont aussi fait leur entretien et leurs réparations à Huangpu. Cela était dû à la grande dimension des chantiers

²⁸¹ Austin COATES, *Whampoa ships on the shore*, traduit par LIU Jian Cong, cité par Le comité de rédaction de l'histoire du chantier naval de Huangpu, *Guangzhou Huangpu Zao Chuan Chang Jian Shi, 1851-2001 (Un peu d'histoire du chantier naval de Huangpu de Canton, entre 1851 au 2001)*, Canton, 2001, p1-2

²⁸² WEI San Wei, *Zhong Guo Shang Wu Zhi Nan (le guide du commerce en Chine)*, 1863, p157, in *North China Daily News*, le 17 janvier 1865, cité par WANG Jing Yu, *Shi Jiu Shi Ji Xi Fang Zi Ben Zhu Yi Dui Zhong Guo De Jing Ji Qing Lue (L'agression économique du capitalisme occidental vers la Chine du XIX^e siècle)*, Ren Min Chu Ban She, Pékin, 1983, p51

²⁸³ Le comité de rédaction de l'histoire du chantier naval de Huangpu, *op.cit.*, Canton, 2001, p4

de Huangpu et à la très bonne technique des artisans. En plus, les navires en fer avaient besoin d'un rinçage à l'eau douce, qui est abondante à Huangpu, le port fluvial. De ce fait, les chantiers se sont livrés à une concurrence intensive. Le secteur de la construction navale de Huangpu est entré dans son âge d'or²⁸⁴.

Tableau 1-8 : Les entreprises connues de la construction navale à Huangpu

Entreprise	Créateur	Chronologie	Lieu
Danes Island dock compagnie	James ROWE	Créée en 1847, Achetée par Thos Hunt & Co en 1852	Ile de Changzhou
Thos Hunt & Co.	Thos HUNT	Créée en 1847 ; Achète le Danes Island dock compagnie en 1852 ; Achetée par Hongkong and Whampoa Dock Co en 1866	
Union dock company		Créée en 1853 ; Un des trois magnats de la construction navale de Canton dans les années 1850, dont les deux autres sont Danes Island dock compagnie et Thos Hunt & Co. Il a rivalisé avec Hongkong and Whampoa Dock Co dans les années 1860, mais ce dernier l'a acheté au début des années 1870.	Ile de Changzhou
Hongkong and Whampoa Dock Co	Douglas LAPRAIK et Thomas SUTHERLAND	C'est un chantier naval fondé à HongKong en 1863, un des plus grands chantiers navals d'Asie. Au milieu des années 1870, il avait le monopole de la construction navale de Canton et de Hongkong. Ensuite, il a vendu les chantiers de Huangpu au gouvernement local afin de concentrer toute son attention sur les chantiers de Hongkong.	

*A part les entreprises mentionnées, il y avait d'autres chantiers navals à Huangpu, dont Forguson & Co, Ryders Dock, J.B.En Dock, Hall & Co, Cow & Co, etc.

La prospérité sert à attirer les capitaux de Hongkong. Ils ont décidé de développer leur affaire vers Huangpu, dont la plus connue est le *Hongkong and Whampoa Dock Co*. Fondé par les comptoirs anglais qui ont géré la navigation dans l'Asie du Pacifique et les affaires de l'opium, comme Jardine Matheson & Co, Douglas Lapraik & Co, et la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, il a les meilleurs équipements de l'époque. En plus des machines-outils, il avait aussi une usine de chaudières, une usine sidérurgique et un chantier naval. En un mot, il est totalement équipé²⁸⁵. Ainsi, les usines servant à la

²⁸⁴ Le comité de rédaction de l'histoire du chantier naval de Huangpu, *op. cit.*, Canton, 2001, p5

²⁸⁵ SUN Yu Tang, *Zhong Guo Jin Dai Gong Ye Shi Zi Liao Di Yi Ji (Les documents de l'histoire contemporain de l'industrie chinoise, volume I)*, Ke Xue Chue Ban She, Pékin, 1957, p6

fabrication des accessoires ont fait leur apparition grâce à la prospérité de la construction navale. Elles sont situées à proximité des chantiers navals, mais aussi aux alentours du domaine portuaire, afin de permettre un approvisionnement facile.

Shanghai avait un processus parallèle. Depuis le milieu des années 1840, les occidentaux, en répondant à la demande du commerce et de la navigation, ont créé une vingtaine de chantiers navals au bord du fleuve Huangpu²⁸⁶. Les premiers chantiers sont installés sur la rive de Hong-kou, car ce terrain, future concession internationale, avait des terres vierges²⁸⁷. En 1852, le commerçant américain, Purvis & Co., a fondé le premier chantier naval étranger à Shanghai. Ensuite, un autre américain, J. DEWSNAP, a créé un chantier à l'embouchure de la rivière Suzhou. En fait, ces chantiers ont des équipements rudimentaires. Comme l'a remarqué George LANING dans son livre *L'histoire de Shanghai*, ce n'est qu'un bassin à boues, c'est-à-dire un emplacement vide creusé de la rive, qui n'avait pas même de cordes pour y faire entrer et sortir les navires. Le propriétaire lui-même considérait que ce n'était pas un bassin sûr et convenable pour la réparation des navires. Quant à la sécurité, il n'offrait qu'un poste d'amarrage, qui gardait les navires et ne les laissait pas descendre le courant. En effet, si le navire disparaissait, le propriétaire n'avait aucune responsabilité sauf s'il avait prévu un contrat spécial.

Parallèlement à l'établissement du chantier Purvis & Co., le premier chantier naval anglais est fondé à Pudong par A. MITCHELL, un autre, plus grand, est fondé par l'écossais David MUIRHEAD en 1859, sous le nom de Tung-Ka-doo Dock au début puis Pootung Dock Co. ensuite. Ce dernier est bien équipé avec des embarcadères et des entrepôts, ainsi que des usines pour la fabrication mécanique et l'affinage de l'acier. En 1859, le commerçant anglais Hawkins & Co. a fondé le *Shanghai New Dock*, peu éloigné du chantier de DEWSNAP. Boyd & Co. a créé son chantier naval à Pudong en 1862. Au début, il n'avait qu'un bassin en boue, mais il a réparé dix-sept navires dans les trois années suivantes, dont la jauge totale a atteint plus de quatre mille tonnes. Il s'est déclaré «le chantier naval le mieux équipé de l'orient». En 1865, S.C. Farnham & Co. a créé un chantier au bord du Hongkou. Géré au début par un commerçant américain, il s'est occupé non seulement de la réparation de navires, mais aussi de la conception architecturale et de la construction. A ce moment-là, la technique et les équipements des chantiers navals étaient beaucoup plus avancés que ceux du début de la création. Le chantier de J. DEWSNAP occupait un terrain d'une trentaine de Mow (équivalant à deux hectares). Il possédait des rails visant à faciliter la circulation des véhicules lourds. Il y avait un atelier de menuiserie, un atelier de ferronnerie, un atelier de chaudronnerie et un atelier de peinture, chacun s'acquittant de ses fonctions. Quant au Tung-Ka-doo Dock de Pudong, il était équipé de grandes chaudières, de pompes de forte puissance et d'un appareil élévateur.

Shanghai est devenue le premier centre d'import-export vingt ans après l'ouverture. De ce fait, la construction navale à Shanghai est entrée dans son âge d'or. Parmi les chantiers navals fondés dans les premières décennies depuis l'ouverture, celui de DEWSNAP. Boyd & Co. et celui de S. C. Farnham & Co. ont occupé une place dominante jusqu'au XX^e

²⁸⁶ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p321

²⁸⁷ GE Yuan Xi, *op. cit.*, cité par ZENG Zu An, *op. cit.*, Shanghai, 1999, p232

siècle²⁸⁸. Ces chantiers navals, situés à la périphérie même, de l'autre côté, en face de la concession, sont les premiers moteurs qui ont provoqué l'urbanisation de ces terrains vierges. En revanche, les chantiers navals de Huangpu, à Canton, ont connu un déclin après la prospérité des vingt dernières années. La *Hongkong and Whampoa Dock Co*, qui a absorbé presque tous les autres grands chantiers navals de Huangpu et de Kooloon et qui a monopolisé ensuite le secteur de la Chine du sud, a décidé d'abandonner les chantiers de Huangpu en 1873. Elle a concentré toutes ses forces à Hongkong²⁸⁹. Comme l'a remarqué *L'histoire du chantier naval de Huangpu*, il y a trois raisons sous-jacentes pour expliquer le déclin de la construction navale à Huangpu. En premier, la position dominante de Canton dans les affaires d'import-export a été remplacée par Shanghai, et ainsi le nombre de navires marchands arrivant à la ville a diminué. Deuxièmement, la majorité des chantiers de Huangpu, dont la largeur était inférieure à 260 pieds et la profondeur inférieure à 17 pieds, ne répondaient plus à la demande de navires de plus en plus grands. Par contre, la ville de Hong Kong, colonisée par le Grand Bretagne trente ans plus tôt, possédait un grand port international. Les chantiers navals de Kooloon sont accessibles pour l'alimentation en eau douce, donc les navires de pleine mer n'avaient plus besoin de venir à Huangpu exprès. Troisièmement, les habitants locaux de Canton ont lancé de temps en temps des attentats contre les étrangers. Il n'y avait pas de concession à Huangpu pour protéger les chantiers navals, donc les propriétaires ont préféré se réinstaller à Hongkong. De ce fait, la *Hongkong and Whampoa Dock Co* a vendu en 1876 tous ses biens de Huangpu au gouvernement local, à savoir les chantiers navals, les bâtiments et les machines²⁹⁰, mais elle lui a demandé de ne pas réparer de navires étrangers dans les vingt-cinq années suivantes en profitant de ces équipements. Comme le secteur de la navigation était dominé par les capitaux étrangers, cette restriction a engendré le retard de la construction navale chinoise²⁹¹. Cependant, le gouvernement local, en profitant des équipements, a transformé les chantiers de Huangpu en base de fabrication de vaisseaux et de torpilles, ce qui a quand même permis l'urbanisation des quartiers fluviaux.

La prospérité de la construction navale a provoqué le développement de la fabrication mécanique. A Shanghai, un grand nombre de petites usines chinoises ont fait leur apparition depuis les années 1870, notamment sur les quais de Hongkou où sont rassemblés les chantiers navals. Comme l'a remarqué le *Shen Pao* en 1874, les capitaux chinois ont permis la fondation de certaines ferronneries à Shanghai, dont la plupart sont situées sur la rive du Hongkou. Elles ont su réparer les chaudières et les machines. Elles étaient capables de fabriquer des articles en fer d'après plan. Leur technique est aussi bonne que celle des artisans occidentaux²⁹². A part la réparation de navires et la fabrication des accessoires, les ferronneries ont produit d'autres machines, comme des dévidoirs et des presses, notamment depuis les années 1880.

A Canton, la construction navale à Huangpu a décliné depuis les années 1870, mais le

²⁸⁸ Marie-Claire BERGERE, *op. cit.*, Paris, 2002, p69

²⁸⁹ WANG Jing Yu, *op. cit.*, Pékin, 1983, p343

²⁹⁰ Le comité de rédaction de *L'histoire du chantier naval de Huangpu*, *op. cit.*, Canton, 2001, p5-6

²⁹¹ Le comité de rédaction de *L'histoire du chantier naval de Huangpu*, *op. cit.*, Canton, 2001, p8

²⁹² *Shun Pao*, le 28 juillet 1874

secteur est resté prospère, notamment sur la rive gauche²⁹³. Ces chantiers sont financés par les chinois. Au début, ils visaient la réparation des navires et la fabrication des accessoires, ensuite ils se sont engagés dans la fabrication d'autres types de machines. La première machinerie de la Chine du sud, la Chen-Lian-Tai, a été implantée à Canton quelques années après l'ouverture²⁹⁴. Orientée au début vers la réparation de navires, elle s'est engagée dans la fabrication de dévidoirs dans les années 1870, après avoir procédé à son extension. A la fin des années 1880, un membre de la famille CHEN a fondé la machinerie Jun-An, réservée notamment à la fabrication de dévidoirs. Pour sa part, Chen-Lian-Tai a tenté de fabriquer des navires. Jusqu'aux années 1890, le secteur de la construction navale à Canton a encore beaucoup travaillé, au point que la capacité des chantiers et des machineries n'ont pas répondu à la demande du marché²⁹⁵.

En général, que ce soit à Shanghai ou à Canton, le secteur de la fabrication mécanique s'est développé au fur et à mesure de la prospérité de la construction navale. Dans la première période, cette industrie s'est installée à proximité des chantiers navals auxquels elle servait, c'est-à-dire dans les quartiers fluviaux.

3.1.2 Le mouvement d'auto-renforcement (Ziqiang) et les industries militaires

Après les défaites devant les forces militaires occidentales et les effets dévastateurs de la révolte des Taiping et de celle des Nian, la dynastie Qing a connu pour la première fois des menaces contre sa souveraineté. Elle a perdu la première et la deuxième guerre de l'opium. Ces défaites ne lui ont pas fait perdre sa supériorité culturelle, mais ont incité les nationalistes à réagir. Tout ceci a incité les nationalistes à réagir. Comme l'a remarqué LI Hong Zhang, général chinois qui a occupé un poste important à la Cour Impériale, «le régime et la civilisation chinoises sont supérieurs à ceux de l'Occident, sauf pour les armes²⁹⁶». Dans ce cadre, le prince GONG et certains officiers importants ont lancé le mouvement d'auto-renforcement. C'est un mouvement de modernisation qui a cherché à sortir la Chine de sa torpeur. Il a tenté d'introduire la technologie occidentale et de conserver le régime administratif chinois en même temps, afin de renforcer la puissance nationale. Le slogan très connu du mouvement : « apprendre des technologies avancées de l'Occident afin de résister à l'invasion occidentale²⁹⁷ », a généralisé le principe que le but ultime du mouvement est de renforcer la défense. Les lanceurs, dont l'autre nom est «le groupe d'occidentalisation» ont fondé des usines militaires, créé une armée moderne et introduit les armes avancées de l'Occident. Depuis le milieu des années 1860, les villes portuaires ouvertes et certaines capitales de provinces sont immergées dans la vague de fondation d'usines militaires.

²⁹³ Voir, China Maritime Customs, *Decennial Reports on the Trade, Industries, etc, entre 1882 et 1891*, Canton, p104.

²⁹⁴ CHEN GUN Gun, *Chen Lian Tai Yu Jun An Ji Qi Chang De Gai Kuang (La situation générale de la machinerie Chen-Lian-Tai et de la machinerie Jun-An)*, in *Guangdong Wen Shi Zi Liao (Les documents de l'histoire de Canton)*, Volume XX, Canton, le juin 1965.

²⁹⁵ China Maritime Customs, *op.cit.*, Canton, p196

²⁹⁶ *Chou Ban Yi Wu Shi Mo (Les documents concernant les affaires étrangères de la dynastie Qing)*, entre 1836-1874, publié par Gu Gong Bo Wu Yuan, Pékin, volume 25, 1930

²⁹⁷ L'idée d'«apprendre des technologies avancées de l'Occident afin de résister à l'invasion occidentale» est proposée par WEI Yuan, pour la première fois, dans son livre *Hai Guo Tu Zhi*, publié en 1843.

Shanghai et Canton, les deux centres de construction navale du XIX^e siècle, ont accueilli les chantiers navals et les usines de poudre et d'armes fondées par les lanceurs du mouvement. A Shanghai, la manufacture et l'arsenal de Jiang-Nan, fondés en 1865, sont les plus grandes usines militaires avec la technologie la plus avancée de l'époque en Chine. Visant à fabriquer des vaisseaux, des machines, des armes et des munitions, elles sont installées au bord du fleuve à Hongkou, où la plupart des chantiers navals étrangers et chinois sont déjà regroupés. En 1867, elles déménagent vers la rive de Pudong, au lieu-dit Gao-Chang-Miao. En 1905, l'arsenal est détaché du groupe avec le nom « d'arsenal Jiang-nan ». A Canton, bien que son arsenal ne soit pas d'une dimension aussi grande que celui de Shanghai, de Tianjin ou de Fuzhou, le bureau des machineries de Canton a construit un arsenal à Huangpu, en profitant de l'ancien site de la *Hongkong and Whampoa Dock Co*. Il a aussi fondé des arsenaux à proximité du port intérieur de Canton. Tous ces arsenaux ont fabriqué 45 navires au total entre 1874 et 1891.

Tableau 1-9 : Les arsenaux et les usines militaires gérés par l'Etat à Canton durant le mouvement d'auto-renforcement²⁹⁸

Usine	Année de fondation	Lieu	Fondateurs	Orientation
Machinerie de Canton	1873	Ju-Xian-Fang	RUI Lin, ZHANG Zhao Dong	Fabrication de fusils, de canons, de poudres ; réparation et construction de navires
Usine de munitions de Canton	1875	Zeng-Bu	ZHANG Zhao Dong	Fabrication de poudres ; réparation et construction de vaisseaux
Usine de mines sous-marines de Huangpu	1883	Huangpu	ZHANG Shu Sheng, NI Wen Wei	Fabrication et entretien de sous-marins et de torpilleurs
Usine de torpilles de Huangpu	1884	Huangpu	ZHANG Zhi Dong, NI Wen Wei	Fabrication et entretien de torpilles et de torpilleurs
Arsenal de Huangpu	1885	Huangpu	ZHANG Zhi Dong	Construction et entretien de navires de guerre

A Shanghai et à Canton, les entreprises d'Etat, les usines étrangères et les usines privées chinoises sont à égalité, tandis qu'à Tianjin et à Wuhan, les usines militaires fondées par les lanceurs du mouvement d'auto-renforcement ont joué un rôle beaucoup plus important pour l'embryon de l'industrie moderne. Tianjin était une ville féodale avant l'ouverture. Comme l'a remarqué LUO Shu Wei, elle avait un régime politique traditionnel et une économie préindustrielle²⁹⁹. Elle était moins développée par rapport à d'autres villes portuaires, comme Shanghai et Canton. Même depuis l'ouverture, elle n'était pas capable d'attirer les capitaux étrangers, car sa région, à cause d'une économie retardée, ne pouvait pas

²⁹⁸ Le comité de rédaction de l'histoire du chantier naval de Huangpu, *op. cit.*, Canton, 2001, p11

²⁹⁹ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p259

consommer les produits que la ville fabriquait ni offrir des capitaux au développement économique. Dans le système de défense, Tianjin, située à l'embouchure du fleuve et à proximité de la capitale, a toujours été chargée de la défense du cœur de l'État. Cette orientation a influencé le déroulement de sa première phase d'industrialisation. La dynastie Qing a fondé l'usine de munitions de Tianjin. Elle a développé en plus le réseau de chemin de fer et le réseau de communications. Tout ceci avait pour objet de renforcer la défense du pays.

L'industrie moderne est née dans ce cadre. La première entreprise gérée par l'État à Tianjin est le bureau de machineries fondé en 1867. Grâce au soutien du gouvernement, les entreprises lancées dans le mouvement d'auto-renforcement ont reçu d'importants capitaux et ont des dimensions immenses. Le bureau de machineries de Tianjin a créé deux usines principales. L'une, située à l'est de la ville, au lieu-dit Jia-Jia-Gu, est chargée de la fabrication de poudres, de fusils, de canons et de torpilles. L'autre, au sud, est réservée à la fabrication d'accessoires militaires, de cartouches, de dragues ainsi que de navires pour poser des mines sous-marines. L'établissement du bureau de machineries a créé une ville nouvelle en-dehors de Tianjin. Comme il a été remarqué *La note du bureau de machineries de Tianjin*, l'usine située à l'est de la ville avait de grands bâtiments merveilleux. Sur sa partie est, il y avait des navires arrivés l'un après l'autre, tandis que sur sa partie ouest, les chemins de fer permettaient aux wagons arrivant et repartant de se croiser. Elles se tenaient en face de l'ancienne ville de Tianjin, de même qu'une ville nouvelle³⁰⁰. Les dépenses annuelles du bureau de machineries de Tianjin étaient cinquante à soixante fois, voire même cent fois, plus grandes que celles de la ville de Tianjin. De ce fait, les grandes entreprises industrielles ont bien contribué au développement de la ville. Le lancement de la production a favorisé la croissance démographique, ainsi que le développement des équipements publics de Tianjin, comme les transports en commun, les réseaux de communications et les équipements éducatifs³⁰¹.

Quant à Wuhan, c'est ZHANG Zhi Dong, personnage principal du groupe d'occidentalisation, qui a promu l'établissement des entreprises gérées par l'État. ZHANG a été présenté au vice-roi de Liangguang entre 1884 et 1889. Il a été chargé de l'administration des provinces de Guangdong et de Guangxi. En 1885, il a fondé l'arsenal de Huangpu sur la base de l'ancien site de la *Hongkong and Whampoa Dock Co*. Cet arsenal avait pour but de construire des navires de guerre. En 1889, il est désigné par le vice-roi de Huguang, qui le charge notamment de l'administration de la province de Hubei. Dans les huit années suivantes, il a implanté certaines industries modernes à Wuhan³⁰². Comme les autres lanceurs du mouvement d'auto-renforcement, il a construit en premier des industries

³⁰⁰ Voir Tianjin Fu Zhi (L'histoire de Tianjin), volume 28, Gong Xie (le bureau du fonctionnaire), cité par LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p223

³⁰¹ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p223-226

³⁰² ZHANG Zhi Dong est présenté au viceroi de Liang Jiang (Jiang Nan et Jiang Xi) en 1894. Il s'est installé à la place du viceroi de Hu Guang dès janvier 1896. En 1902, il est à nouveau présenté au viceroi de Liang Jiang, et installé à Hu Guang en 1904. En août 1907, il est présenté au ministre des armées et déplacé à Pékin.

militaires. Depuis 1890, il a fondé l'armurerie de Hupei³⁰³, la ferronnerie de Hanyang³⁰⁴ et les usines qui fabriquaient des accessoires pour ces deux premières. Comme il l'a montré dans son rapport sur les affaires concernant la construction de la ferronnerie, il a choisi les sites au bord de la rivière Han, car ils pouvaient profiter du transport par voie d'eau et ils avaient des terrains assez grands et plats³⁰⁵.

3.1.3 Les industries légères suivent

Les lanceurs du mouvement d'auto-renforcement ont concentré au début leurs forces sur l'établissement d'industries militaires. Peu après, ils ont constaté que les industries militaires avaient besoin de capitaux importants, pour lesquels ils ont unis en vain leurs efforts. LI Hong Zhang, un représentant du mouvement, a pensé que les pays occidentaux ont obtenu de la richesse par le développement du commerce et des industries civiles. Il a cru que la poursuite de la richesse était donc la base pour renforcer la défense. Dans cette perspective, le groupe d'occidentalisation a décidé d'élargir son domaine d'intervention et certaines industries civiles ont été fondées. En 1872, la *China Merchants Steam Navigation Company* est établie à Shanghai. L'entreprise a géré des affaires de transport et de stockage. Elle a acheté, en 1877, la *Shanghai Steam Navigation Co.*, une entreprise américaine. Dans la première décennie qui a suivi sa fondation, ses capitaux ont augmenté de 476 000 taels à deux millions de taels, tandis que le revenu net a augmenté de plus de dix fois, passant de 81000 taels à 912 000 taels³⁰⁶. Sa filiale de Tianjin a fondé une entreprise de péniches pour qu'elle puisse disputer aux marchands occidentaux les affaires de péniches reliant le port maritime et les concessions. La filiale a possédé douze remorqueurs et péniches au total³⁰⁷. Aux yeux des occidentaux, la fondation de la *China Merchants Steam Navigation Company*

³⁰³ D'après ZHANG Zhi Dong, les affaires militaires ne devaient pas dépendre de l'étranger donc, la Chine devait construire ses propres usines militaires. En 1890, avec l'accord du roi, il a transporté des machines dans la province de Hubei à la suite de sa désignation comme vice-roi de Hu-Guang. Ces machines auraient été employées dans les usines de Canton au cours de son mandat pour le vice-roi de Liang-Guang. ZHANG a choisi ce site entre la montagne Dabie et la rivière Han, et y a construit une usine de fusils et de canons. En 1894, il a ajouté une usine de châssis, une usine d'obus, une usine de cartouches. En 1898, il a fondé une usine au nord-ouest de la ville de Hanyang, réservée à l'affinage de l'acier et à la fabrication de poudres sans fumée. Chaque jour, elle est capable d'affiner deux à trois tonnes d'acier. Elle peut produire 33 pounds de poudres en dix heures. En 1904, toutes ces usines sont fusionnées en usines militaires de Hubei. Elles sont capables de fabriquer 15 000 fusils chaque année.

³⁰⁴ ZHANG Zhi Dong a fondé le bureau s'occupant des affaires de fer en mai 1890. En décembre de la même année, la ferronnerie de Hanyang est mise en chantier au bord de la rivière Han. Elle a occupé un terrain de 2000 mètres de long et 330 mètres de large. Elle est mise en service le 1er juin 1894.

³⁰⁵ LIU Ming Han ed., *Han Ye Ping Gong Si Zhi (L'histoire de l'associé de la ferronnerie de Hanyang, le mine de fer de Daye et le mine du charbon de Pingxiang)*, Hua Zhong Li Gong Da Xue Chu Ban She, Wuhan, 1990, p248.

³⁰⁶ ZHANG Guo Hui, YANG Wu Yun Dong Yu Zhong Guo Jin Dai Qi Ye (*Le mouvement d'auto-renforcement et les industries de l'époque contemporaine en Chine*), Zhong Guo She Hui Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1979, p168, p170. La fondation de la *China Merchants Steam Navigation Company* est considérée comme la date pivot pour l'histoire de la navigation en Chine. D'après WANG Jing Yu, il existait des critiques différentes concernant le rôle de la *China Merchants Steam Navigation Company*. Pour la plupart, sa gestion a été un échec pendant son existence, mais elle a eu une période de prospérité dans la première décennie. Voir WANG Jing Yu, *Zhong Guo Zi Ben Zhu Yi Xian Dai Qi Ye De Qi Bu (le premier pas des sociétés à capitaux modernes de la Chine)*, publié in *Zhong Guo Jing Ji Shi Yan Jiu (L'étude de l'histoire économique chinoise)*, Pékin, n°2, 1986. Le nom original de l'article est *Zhong Guo Zi Ben Zhu Yi Xian Dai Qi Ye De Chan Sheng Guo Cheng (La naissance des sociétés à capitaux modernes de la Chine)*.

³⁰⁷ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p234

est «une des preuves les plus solides des progrès de la Chine»³⁰⁸.

En même temps, des industries légères se sont installées à Shanghai et à Wuhan. En 1889, LI Hong Zhang a fondé la première grande usine textile chinoise à Shanghai. Située à Yang-Shu-Pu³⁰⁹, elle est orientée au début vers le tissage, peu après, elle a popularisé le filage. Elle a tiré un gros profit de ces deux affaires³¹⁰. En 1888, ZHANG Zhi Dong a installé une usine textile à Canton. L'année suivante, à la suite de sa désignation comme vice-roi de Huguang, cette usine est réinstallée à Wuhan. En 1890, elle a fixé son site à Wuchang, au bord du Yangzi et à l'extérieur de la ville. Elle est mise en chantier en décembre 1890 et livrée en 1892. Dans les dix années suivantes, ZHANG a fondé une filature (entre 1894 et 1897), une filature de soie (1894) et une filerie (1898). De ce fait, Wuchang est devenue le plus grand centre de textiles de la Chine centrale. En outre, ZHANG a implanté certaines industries légères à Wuchang et certaines usines à Hanyang en se servant de l'industrie militaire³¹¹.

Vingt ans après l'ouverture, les marchands occidentaux se sont engagés à investir leurs capitaux dans d'autres secteurs de fabrication en dehors de la construction navale. La filature de soie a été l'un des secteurs qui a accueilli les plus grands capitaux étrangers. Il existait des usines de transformation et des usines qui se sont appliquées à la fabrication d'articles à usage courant. A Shanghai, de nombreuses industries ont fait leur apparition à partir de 1880, dont des usines d'allumettes, des filatures de soie, des filatures de laine, des usines de farines, des usines de pressage, des usines de tabac, des machineries, des usines de savons. Depuis la signature du traité de Shimonoseki, en 1895, de nombreux capitaux étrangers sont entrés à Shanghai. Comme l'a montré le rapport de la douane pour la décennie entre 1902 et 1911, Shanghai a connu un grand changement au cours de ces dernières années. Elle était auparavant une ville commerciale, mais elle est devenue un grand centre de fabrication³¹². La ville de Shanghai s'est transformée en fait en un centre économique avec des fonctions diverses, dont deux piliers sont le commerce et l'industrie.

Les industries légères chinoises privées ont fait leur apparition. Depuis les années 1870, une filature moderne est installée d'abord sur les lieux productifs de soie crue, c'est-à-dire dans le delta de la rivière des Perles et Jiangnan. Au début des années 1880, les premières filatures de soie chinoises privées sont fondées à Shanghai ; leur nombre atteint 18 en 1900. Parallèlement, les capitaux chinois privés sont entrés dans la fabrication de papiers, l'agroalimentaire et l'imprimerie. La majorité de ces types d'usines est fondée après les années 1880. Elles ont préféré s'installer à Shanghai, mais il y en avait aussi un certain

³⁰⁸ Le rapport de la douane pour la décennie entre 1870 et 1872.

³⁰⁹ XIONG Yue zhi, ZHOU Wu, dir., *Shanghai, Yi Zuo Xian Dai Hua Du Shi De Bian Nian Shi (Shanghai, l'histoire d'une ville moderne)*, Shanghai Shu Dian Chu Ban She, Shanghai, 2007, p107

³¹⁰ Le rapport de la douane pour la décennie entre 1870 et 1872, Shanghai, p339

³¹¹ ZHANG a fondé l'usine de dollars en argent de Wuchang en 1863, et l'usine de cuivres en 1902. Elles ont fusionné en Monnaie de Wuchang. En 1907, une papeterie a été fondée à Bai-Sha-Zhou, en-dehors de la muraille de Wuchang, et une tannerie à côté de la porte Bao-an. Aux alentours de la porte de Wusheng, un terrain de plus de 130 mows est réservé à l'implantation d'une usine de feutres. En outre, une usine de clous et d'aiguilles ainsi qu'une briqueterie ont été implantées à Hanyang. Voir, Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p13.

³¹² XIONG Yue zhi, ZHOU Wu, dir., *op.cit.*, Shanghai, 2007, p113

nombre à Canton et à Tianjin. Leur dimension n'était pas grande. On ne sait pas si elles employaient toutes des machines pour la fabrication. Pour la plupart, elles n'ont pas existé très longtemps, et en avaient encore moins la possibilité avec la reproduction élargie³¹³.

Comme l'a montré Marie-Claire BERGERE, la croissance accélérée que connaît le secteur moderne de l'économie shanghaienne pendant la Première Guerre Mondiale et l'immédiat après-guerre est en partie le fruit de la conjoncture internationale. Dès le début de la guerre, les grandes puissances européennes qui en sont les protagonistes se détournent de la Chine et de Shanghai. De nombreuses sociétés étrangères, dont le personnel a été touché par la mobilisation, ferment leurs portes ou réduisent leurs activités. Grâce au déclin des importations, le marché chinois bénéficie d'une protection dont l'a jusque-là privé l'appareil des traités. En même temps, les belligérants demandent à la Chine et à l'Inde de leur fournir minerais non ferreux, huiles végétales, farine, oeufs, etc., ce qui accroît la hausse du cours de l'argent sur le marché international puisque la Chine et l'Inde sont aussi des pays à monnaie d'argent. Après 1919, la demande européenne reste forte, car les besoins de la reconstruction reliaient ceux de la guerre. Le retour à une navigation normale et la reconversion des industries d'armement rendent de nouveau possible l'approvisionnement en biens d'équipement. Et cela, alors même que la crise de reconversion amène les grandes puissances à ajourner la reconquête du marché chinois, qui reste ainsi relativement protégé. Dans ce cadre, Shanghai, bien desservie par le réseau des transports fluviaux, du cabotage côtier et des liaisons transocéaniques, assure 40% à 50% du commerce extérieur de la Chine dans les années 1920-1930. Les progrès des échanges extérieurs se traduisent aussi par leur restructuration : à l'importation, les biens d'équipement concurrencent les produits de consommation, et les achats de matériel textile doublent entre 1918 et 1919 pour répondre aux besoins des entreprises en pleine expansion³¹⁴. L'industrialisation des années 1920 se fonde sur la production de biens de consommation et sur l'initiative privée. Son rythme est rapide : de 1912 à 1920, le taux de croissance des industries nationales atteint 13,8% par an. Shanghai est le principal foyer de cette nouvelle vague d'industrialisation, dont la branche cotonnière est l'avant-garde. Autre secteur de pointe des industries nationales, la meunerie naît et se développe pendant la guerre³¹⁵.

3.2 Les logiques de localisation

3.2.1 Le fleuve ou le chemin de fer

Comme nous l'avons montré ci-dessus, l'industrie moderne a fait ses premiers pas après la prospérité du commerce dans les villes fluviales ouvertes. Parmi elles, Shanghai est la ville industrielle chinoise la plus grande avec les secteurs les plus complets. En profitant des capitaux accumulés par le commerce, l'industrie de fabrication a occupé une position de plus en plus importante dans le système économique de la ville. Avant 1937, presque la

³¹³ En ce qui concerne le développement des industries chinoises privées avant 1894 et leur distribution dans les villes chinoises, nous pouvons référencer à l'article de WANG Jing Yu, *op.cit.*, Pékin, 1986.

³¹⁴³¹⁴ Marie-Claire, BERGERE *op.cit.*, Paris, 2002, p160-161

³¹⁵ *Ibid.*, p162

moitié des usines modernes étaient situées à Shanghai³¹⁶. Aux yeux de Rhoads MURPHEY, c'est grâce à la facilité et au moindre coût du transport sur l'eau que Shanghai pouvait recevoir des matériaux venant de pays lointains et donc rivaliser avec les autres centres de fabrication³¹⁷.

En réalité, à part le transport sur l'eau, moyen traditionnel, Shanghai n'a possédé que deux chemins de fer et une branche : l'un de 311 kilomètres de long desservait Nankin depuis 1908, l'autre de 189 kilomètres allait vers Hangzhou, et la dernière reliait Shanghai et Wusong, à l'embouchure du fleuve. Cependant, le chemin de fer ne pouvait pas être un moyen de transport offrant à la fois la vitesse et un grand volume, comme celui de l'Occident, bien qu'il ait relié Shanghai et la plupart des villes du delta de Yangzi et que ce dernier ait un taux de production agricole le plus haut en Chine. Rhoads MURPHEY a fait la comparaison entre le rôle de l'eau et celui du chemin de fer par rapport aux affaires d'import-export à Shanghai. Il en a tiré la conclusion que le chemin de fer a joué un rôle moins important dans le transport de marchandises de Shanghai. Entre 1930 et 1936, les deux lignes de chemins de fer ont chargé en moyenne un million de tonnes de marchandises par mile. Leur volume de fret représente seulement sept pour cent du fret ferroviaire total de la Chine (en dehors de la région nord-est). Il est égal au volume de fret d'une branche américaine assez importante. A la même époque, les principales lignes Pennsylvaniennes ont transporté 38 millions de tonnes par mile³¹⁸. En comparaison avec le chemin de fer, l'eau a occupé une situation beaucoup plus importante. En 1919, le *Shanghai Municipal Council* a compté les navires ayant passé dans l'embouchure de la rivière Suzhou³¹⁹. Il en a tiré la conclusion que cette rivière, en tant que voie fluviale assurant la liaison avec le delta du Yangzi, a permis le transport d'un tonnage cinq à dix fois supérieur à celui de n'importe quelle ligne de chemin de fer de Shanghai³²⁰.

Le chemin de fer était dans une position d'infériorité par rapport au transport sur l'eau. Cet état est dû aux raisons ci-dessous. En premier, le réseau de chemin de fer de Shanghai est si limité qu'il relie moins de villes que la voirie fluviale. La longueur totale du chemin de fer de Shanghai était d'environ 600 miles jusqu'en 1936, contre 1900 miles pour les lignes desservant Pékin et 1300 miles pour Tianjin. En revanche, le réseau fluvial est accessible à un arrière pays beaucoup plus vaste. Quelques fleuves et rivières, dont le fleuve Huangpu,

³¹⁶ LIU Ta-Chün a estimé que quarante-trois pour cent de la main d'œuvre de l'industrie moderne chinoise est à Shanghai, tandis que la valeur de la production industrielle de Shanghai a occupé cinquante et un pour cent de la valeur totale du pays. Voir, LIU Ta-Chün, *The growth and industrialization of Shanghai*, Shanghai, 1936, cité par Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p166. Rhoads MURPHEY a eu des doutes sur les statistiques de LIU, car il existait des difficultés pour établir des statistiques à cette époque. Mais il est d'accord pour la position importante de Shanghai dans le développement industriel de la Chine.

³¹⁷ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p2

³¹⁸ Ministre of Communications, *Statistics of the Chinese National Railways*, Nankin, 1930-1936, et U.S.Government Printing Office *Statistics of Railways in the United States*, cité par Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p89

³¹⁹ Le rapport annuel du Shanghai Municipal Council en 1920, p159

³²⁰ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p91-92

reliaient Shanghai et les villes deltaïques, le delta étant une région agricole importante³²¹. En profitant de ce réseau accessible par le fleuve Yangzi, Shanghai est reliée en plus à la moitié de la Chine. Elle avait aussi l'avantage d'un port accessible aux navires de pleine mer, pouvant ainsi être reliée aux ports mondiaux. Deuxièmement, le coût du transport par le chemin de fer est bien supérieur à celui du transport sur l'eau. Le prix moyen du chemin de fer était entre 0,02 et 0,07 dollar par tonne et par mile (pour le charbon exclusivement)³²², tandis que le prix du transport fluvial était entre 0,018 et 0,02 dollar par tonne et par mile³²³. Les frais de transport sur l'eau étaient moins élevés. Il pouvait charger en plus la marchandise en vrac.

Le chemin de fer a joué un rôle moins dominant au cours du développement de Shanghai. Quant à la route, son influence est plus médiocre. La majorité des routes était parallèles au chemin de fer, ce qui les rendaient moins utiles que si elles avaient pris un autre chemin. Pour les autres, elles étaient soit des branches d'une petite distance, soit des voies sans issue. Les routes, sauf certaines à proximité de la ville, n'étaient pas recouvertes de béton ni de goudron. La plupart des routes servaient au passage de voyageurs davantage qu'aux camions de gros tonnage. Les deux axes routiers desservant Hangzhou et Suzhou, par exemple, étaient interdits aux véhicules chargés de plus de trois tonnes³²⁴. En outre, il fallait des ponts pour franchir les fleuves, ce qui a entraîné des difficultés pour leur construction et un surcroît de dépenses.

Dans le processus où Shanghai s'est transformée d'une ville commerciale en une ville avec une double fonction, le transport sur l'eau a joué un rôle considérable. Selon le tableau ci-dessous, l'importation de tissu de coton a réduit sa proportion depuis 1910, en même temps, le coton brut a occupé une place dans l'importation pour la première fois. C'est-à-dire que l'approvisionnement du coton brut ne pouvait pas satisfaire la demande de l'industrie textile de Shanghai, qui a eu un développement trop rapide. En 1930, ce sont les métaux, les minéraux et les machines qui ont occupé les plus importantes positions dans l'importation. Le coton brut ensuite, et l'importation de tissu de coton ont été réduits à huit pour cent par rapport à l'importation totale. C'est-à-dire que l'industrie de Shanghai est devenue le facteur le plus déterminant pour le commerce d'import³²⁵. En tant que ville commerciale, Shanghai rassemblait des produits des quatre coins de la Chine pour l'exportation, et distribuait les produits d'import sur les lieux de consommation. Elle est devenue la ville industrielle la plus importante de la Chine, grâce aussi à sa facilité de transport notamment celui du transport sur l'eau. En profitant de cet avantage, d'un côté, Shanghai et son arrière pays sont devenus le plus grand marché chinois ; d'un autre côté, le transport moins coûteux a permis aux produits de Shanghai de rivaliser avec la concurrence,

³²¹ A part le fleuve Huangpu, il y avait le Yun-Zao-Bang, qui reliait Wusong et Kunshan, et aussi la rivière Suzhou, qui est navigable pour les bateaux jaugeant moins de 80 tonnes et qui aboutit à Suzhou, puis au réseau fluvial du delta du Yangzi, et encore à Zhao-Jia-Bang, par lequel les bateaux jaugeant moins de 40 tonnes pouvaient arriver à Qingpu et ensuite au lac Tai. Voir LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p100.

³²² Ministre of Communications, *Statistics of the Chinese National Railways*, Nankin, 1930

³²³ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p181

³²⁴ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p90

³²⁵ *Ibid.*, p124

bien que la ville ait manqué de la plupart des matériaux et des combustibles pour les industries. D'après Rhoads MURPHEY, ces deux seules raisons ont fait de Shanghai le premier centre industriel de la Chine³²⁶.

Tableau 1-10 : Le pourcentage approximatif des marchandises exportées et déclarées dans le port de Shanghai pour chaque décennie (1850-1930)³²⁷

	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930
Soie crue	52	66	62	38	34	30	26	20	14
Thé	46	28	32	48	30	16	10	4	4
Articles divers	2	6	6						
Matériaux				10	14	20	16	18	10
Huile végétale					6	10	12	16	18
Produits manufacturés				4	4	8	8	14	16
Produits textiles							4	8	16
Cuir d'animal, soie de porc					8	10	10	12	14
Oeufs et produits des oeufs							6	8	8
Coton brut					4	6	8		

Tableau 1-11 : Le pourcentage approximatif des marchandises importées déclarées dans le port de Shanghai pour chaque décennie (1850-1930)³²⁸

	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930
Opium	54	48	34	34	22	12	12		
Tissu de coton	34	44	50	42	44	50	32	36	8
Articles divers	6	4	10	12	16	12	16	6	10
Fil de coton	6	4	6						
Charbon				6	4	4	4	4	4
Métaux et minéraux				6	6	6	6	10	20
Machines						6	8	16	28
Produits pétroliers					4	6	6	8	6
Coton brut							4	8	14
Bois					4	4	4		
Tabac							4	4	4
Sucre							4	4	
Blé et farine								4	6

³²⁶ *Ibid.*, p165

³²⁷ Les données de 1850 et 1860 sont estimées sur la base de deux livres, l'un de George LANING et Samuel COULLING, *The History of Shanghai*, The Shanghai Municipal Council, Kelly & Walsh, Shanghai, publié en 1921, p401; l'autre de T.W. BANNISTER, *A history of the external trade of China, 1834-1931*, in *Shanghai maritime customs, Decennial reports for 1921-1931*, publié en 1932, p1-193. Les données entre 1870 et 1930 sont basées sur les rapports annuels de la douane chinoise.

³²⁸ Les données de 1850 et 1860 sont estimés sur la base de deux livres, l'un de George LANING et Samuel COULLING, *op.cit.*, Shanghai, 1921, p400; l'autre de T.W. BANNISTER, *op.cit.*, Shanghai, 1932, p120. Les données entre 1870 et 1930 ont référencé sur les rapports annuels de la douane chinoise.

Tableau 1-12 : Source des matières pour les industries de Shanghai

Secteur ³²⁹	Matériel	Source	Moyen de transport	Proportion
	Charbon ³³⁰	L'importation	Route maritime	-
		He-bei	Chemin de fer et route maritime	-
		La Chine du nord	Chemin de fer et route maritime	-
		An-hui	Route fluviale	-
		Shan-dong	Chemin de fer et route maritime	-
		Shan-xi	Chemin de fer et route maritime	-
Industrie textile	Coton brut ³³¹	Jiang-su	Route fluviale	53%
		Hankow	Route fluviale	13%
		Tianjin	Route maritime	13%
		L'importation	Route maritime	21%
	Soie	Jiang-su, Zhe-jiang	Route fluviale	-
	Laine	La Chine du nord-ouest	Chemin de fer et route maritime via Tianjin	75%
		Jiang-su	Route fluviale	<10%
		La Chine centrale	Route fluviale via Hankow	Les restes
Lin	Hankow	Route fluviale	-	
Fabrication de farine	Blé	L'importation	Route maritime	Grande quantité
Fabrication de produits à base d'œufs	Oeufs	Local		-
		Hankow	Route fluviale	-
Fabrication de tabac	Feuilles de tabac	Le centre et le sud du Shan-dong	Chemin de fer et route maritime	50%
		Le nord-ouest de l'An-hui	Route fluviale	20%
		Le centrale de He-nan	Route fluviale	20%
		L'importation	Route maritime	10%
Industrie des	Fer, acier	L'importation	Route maritime	-

³²⁹ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p171-178, « Market and Raw materials », rédigé par l'auteur

³³⁰ Les cinq usines d'électricité de Shanghai étaient des centrales au charbon.

³³¹ Les données viennent de la statistique d'avant la première guerre mondiale, voir *Shanghai De Yuan Mian Jiao Yi (Le commerce du coton brut de Shanghai)*, sans indiquer le nom d'auteur, in *Zhong Guo Jing Ji Za Zhi (l'économie chinoise)*, n°3, 1928, p681-692, cité par Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p172-180

métaux	d'alliage, métaux non-ferreux (sauf antimoine et wolfram)			
Industrie des produits en caoutchouc	Caoutchouc	L'importation	Route maritime	-
Industrie du cuir	Cuir d'animal	La Chine du nord-est	Route maritime	-
		Tianjin	Route maritime	-
		Shan-dong	Chemin de fer et route maritime	-
		Hankow, Si-chuan	Route fluviale	-
Produits en bois, fabrication immobilière, fabrication de papier	Bois	L'importation	Route maritime	-
Fabrication de savon	Carbonate de potasse	Local		-
	Huile végétale	La Chine centrale	Route fluviale via Hankow	-
Fabrication d'allumettes	Soufre	L'importation du Japon	Route maritime	-
	Carton	L'importation de Suède	Route maritime	-

Compte tenu du rôle important du transport sur l'eau pour la production industrielle de Shanghai, la plupart des usines se sont installées à proximité du fleuve Huangpu ou de ses branches, illustrant ainsi un rapport beaucoup plus étroit avec le fleuve qu'avec le chemin de fer. A Yang-Shu-Pu (Yangzepoo), la plus grande zone industrielle de la ville, les usines sont situées à deux ou trois miles du chemin de fer, la plus proche n'étant qu'à un mile. Une autre zone industrielle est au bord de la rivière Suzhou. Ces deux zones regroupaient les industries textiles et les usines de farines, qui étaient les deux secteurs les plus importants de Shanghai au niveau de la valeur de la production. Etant situées à proximité d'un fleuve navigable, elles obtenaient leur approvisionnement en coton brut et en blé par ce moyen. Leurs produits finis sortaient par le même chemin. Au bord de la rivière Suzhou, il existait une usine de production de gaz qui consommait une grande quantité de charbon. Elle était située à l'opposé du chemin de fer ; les deux étaient séparés par le fleuve, chemin principal pour transporter le charbon. Lorsque le chemin de fer a tourné le dos au fleuve, les industries ont préféré conserver la proximité du fleuve plutôt que de tenter d'utiliser le chemin de fer. Les industries situées au sud de la concession française étaient proches de l'autre rivière, appelée Zhao-Jia-Bang, et elles n'avaient aucun accès au chemin de fer. Quant à Pudong (Pootong), située sur la rive droite, avant 1936, elle n'avait même pas de route. Les chantiers navals, les débarcadères et les industries situés à Pudong sont tous

dépendants du transport fluvial. De ce fait, la ceinture industrielle, dont la largeur est inférieure à un kilomètre, a été formée le long du fleuve. En revanche, de la gare du nord à Wusong, il n'y avait aucune industrie le long du chemin de fer. Cette branche traversait en majorité des quartiers non urbanisés. Aux yeux de Rhoads MURPHEY, il s'agit vraiment d'un cas exceptionnel, à l'opposé des expériences occidentales³³².

De même, à Tianjin, c'est le développement du commerce, notamment dans les concessions, qui a provoqué la réorientation de la ville vers le fleuve et les quartiers fluviaux après l'ouverture. Elle était aussi le nœud du réseau de chemin de fer chinois avant le XX^e siècle. Comme l'a remarqué le *China Times* du 13 novembre 1886, « les entreprises étrangères ont apporté quelques chemins de fer, qui sont plutôt des prototypes que les modèles de l'application. Une infrastructure légère est mise en service derrière les concessions. Nous en avons encore trouvé d'autres le long de la rive. Certains chemins de fer étaient des cadeaux à LI Hong Zhang, et les autres l'ont invité à faire le voyage. Sans doute, ces aménagements amorçaient un tournant décisif vers un futur immédiat³³³ ». Gustav von DETRING, inspecteur du service des douanes maritimes de Tianjin, a considéré l'année 1888 comme la date pivot pour le développement de la ville, car le chemin de fer a desservi Kaiping, ville de la province de He-Bei connue par sa mine de charbon de Kai-luan. « Lorsque nous pensons que le réseau du chemin de fer au départ de cette ville a desservi les quatre coins du pays avec une grande population, s'ajoutant au fait qu'elle avait un port très important pour l'exportation, le potentiel associé à cette évolution est évident. Le potentiel est limité dans un premier temps, à la suite d'un manque de liaisons efficaces avec l'intérieur de la Chine. Si les progrès d'aujourd'hui provoquent l'approbation pour la construction de plus de chemin de fer, nous sommes convaincus que le commerce de Tianjin aura un avenir merveilleux³³⁴ ».

En fait, Tianjin est le deuxième lieu pivot du chemin de fer juste derrière Pékin. La longueur totale desservie par cette ligne de chemin de fer est le double de celle de Shanghai. En même temps, elle profite de la facilité du transport sur l'eau. Avec le Da-Gu-Kou, elle possède un port maritime important. Situé au bord du canal, il est relié à l'arrière pays, la plaine centrale de Chine et le bassin du fleuve Jaune, qui est aussi vaste que celui de Shanghai. Cependant, selon les statistiques sur les dépenses de matériaux industriels, Tianjin a payé beaucoup plus cher que Shanghai. FONG Hsien-Ting a pris pour exemple une industrie du textile. En tant que premier secteur industriel de Tianjin, son coût matériel, dépenses de transport incluses, a occupé 70% du coût total de la production, contre 46% en moyenne à Shanghai. Autrement dit, bien que Tianjin dispose d'un réseau de chemin de fer et de fleuves, et qu'elle soit située à proximité de la grande région productrice du coton, elle a payé plus cher que Shanghai pour obtenir les matériaux. D'après Rhoads MURPHEY, la situation est semblable pour la plupart des matériaux industriels de Tianjin, sauf le charbon,

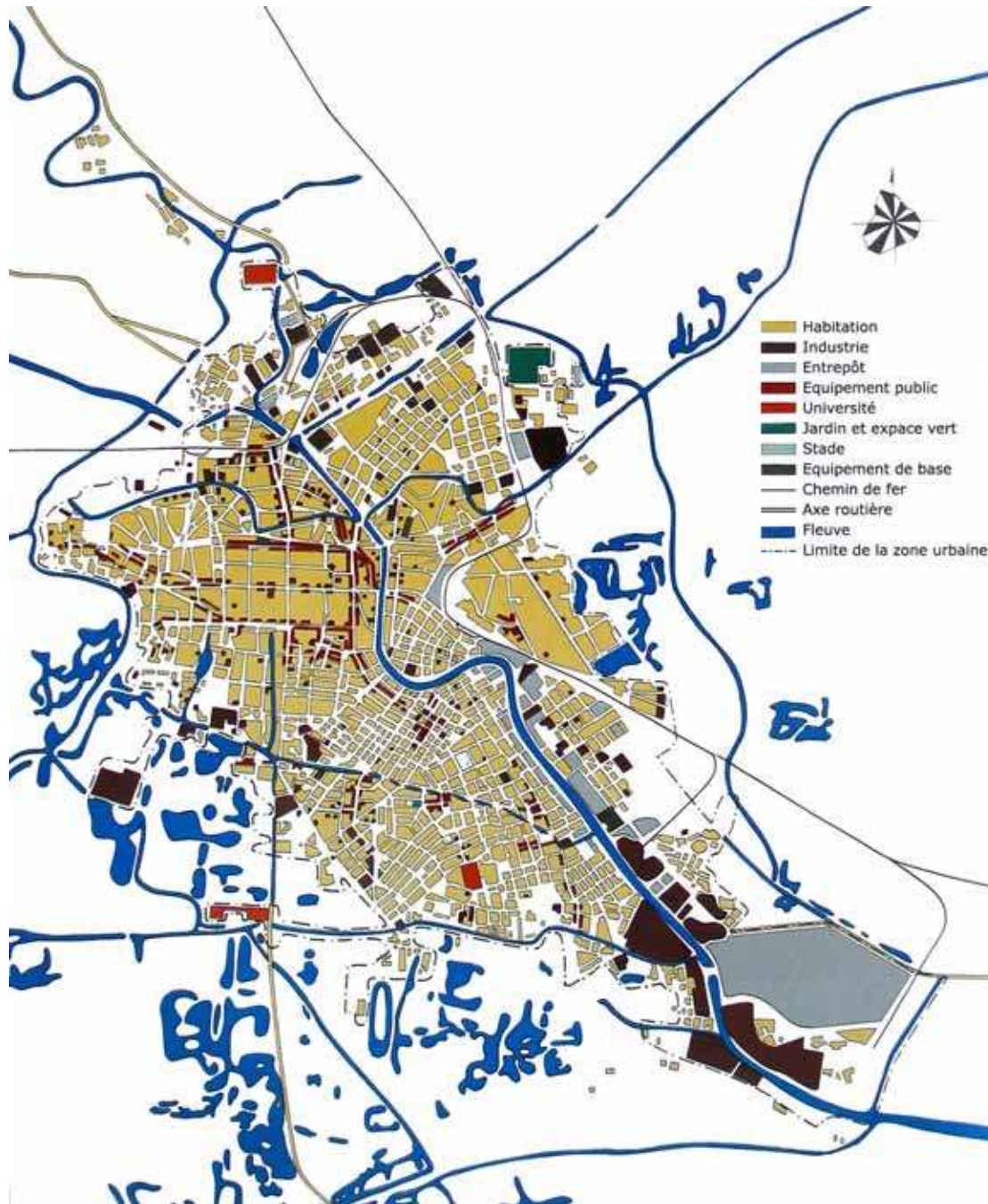
³³² Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p191-192. XIONG Yue Zhi et ZHOU Wu ont aussi pensé que les industries textiles et les usines agroalimentaires, qui sont situées pour la plupart au bord du fleuve Huangpu et de la rivière Suzhou, ont tiré profit du transport fluvial. C'est différent du cas occidental, dont la majorité des usines sont installées à proximité du chemin de fer. Voir, XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir., *op.cit.*, Shanghai, 2007, p262.

³³³ LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p238

³³⁴ Le rapport de la douane pour la décennie du 1888.

la laine et le cuir animal ; peut-être que le blé est aussi une exception³³⁵. C'est la cause principale qui a empêché Tianjin de devenir un centre industriel aussi important que Shanghai.

Figure 1-35, Etat existant de Tianjin en 1949



Source : Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *Tianjin Cheng Shi Gui Hua Zhi (1404-1990) (Histoire de la planification de Tianjin)*, Tianjin Ke Xue Ji Shu Chu Ban She, Tianjin, 1994, sans marquer le numéro du page, rédigé par l'auteur.

³³⁵ Concernant le coût de production de l'industrie textile, voir FONG Hsien-ting, *The cotton industry and trade in China*, vol 1, Tianjing, 1932, p103. Concernant la comparaison du coût de production industrielle de Tianjin et de Shanghai, voir, Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p182-183

En analysant la carte de Tianjin de 1949, nous constatons que la plupart des usines sont installées à l'aval du fleuve Hai et au bord de ses affluents. Certaines industries, situées au bord de la rivière Xinkai, de la rivière Ziya ou du canal, profitaient de la double facilité du fleuve et du chemin de fer. En général, dans la première phase du développement du chemin de fer en Chine, bien que Tianjin soit desservie par quelques lignes et que son port fluvial soit paralysé par l'envasement depuis 1874 – ce qui l'obligeait à dépendre des péniches pour transporter les marchandises³³⁶ –, le fleuve restait encore le facteur déterminant pour le plan de distribution industrielle.

3.2.2 L'extension de la bande industrielle et la dynamique d'urbanisation

- La ville s'étend le long du fleuve

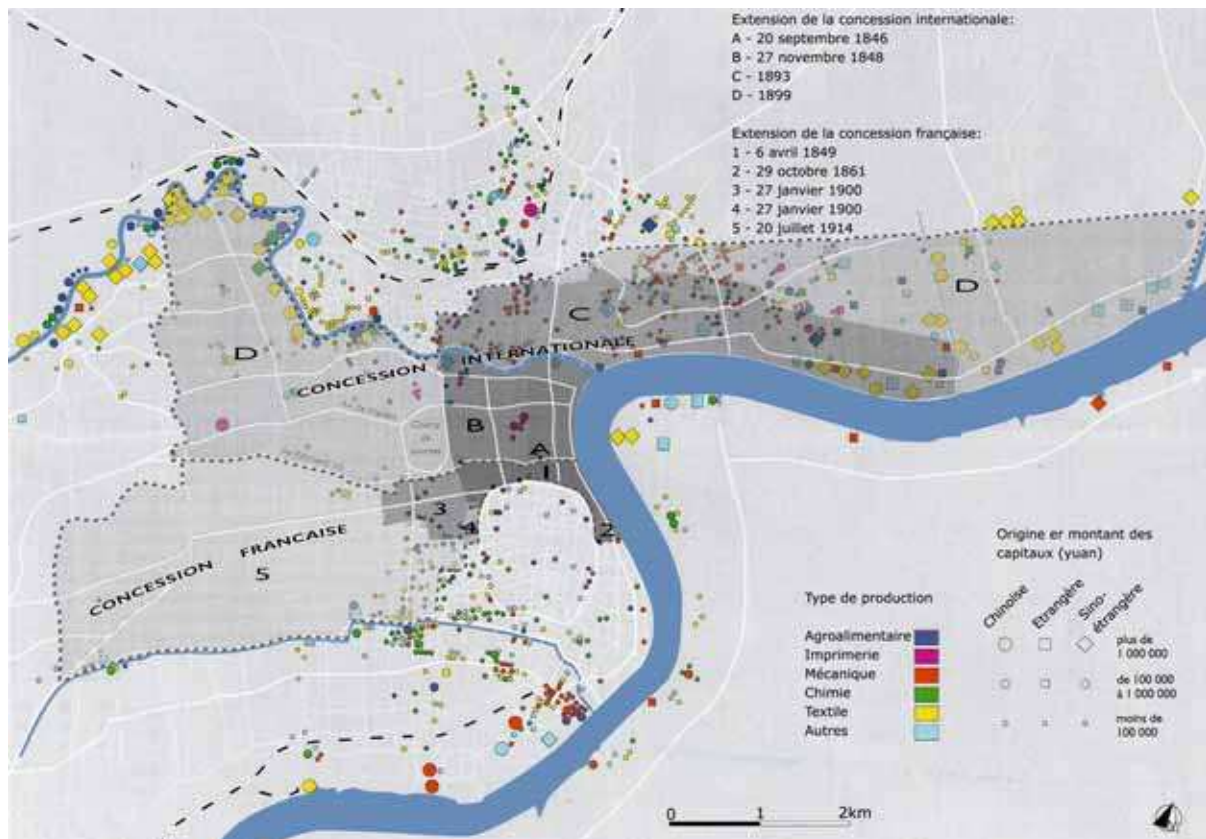
De plus en plus d'usines ayant installé leurs sites au bord du fleuve, la zone industrielle a finalement été créée. La plupart des usines étrangères et des usines privées chinoises sont implantées à l'intérieur ou à côté des concessions. Comme l'a analysé ZENG Zu An, à Shanghai, le site de la concession avait un double avantage : les usines chinoises privées tiraient profit des techniques et des équipements avancés des usines occidentales et, de plus, il existait plus de terrains vides dans la concession que dans la cité chinoise. En tout cas, la concession, qui avait une ambiance plus proche de l'Occident, semblait mieux convenir pour les industries modernes. Selon le *Shanghai Zhi Nan (le guide de Shanghai)* publié en 1914, presque les quatre cinquièmes des usines sont installées dans le périmètre des concessions, c'est-à-dire plus de 280 des 350 usines au total³³⁷. Les concessions se sont développées en premier autour des quartiers fluviaux. Pour l'industrie, qui a fait ses premiers pas à la fin du XIX^e siècle, les quartiers fluviaux situés au sein des concessions ont un prix inaccessible. De ce fait, elles sont rassemblées sur la rive, en marge des concessions. A Shanghai, les usines sont installées à l'amont de la rivière Suzhou et à l'aval du fleuve Huangpu. Ce sont aussi les principaux quartiers qui ont fusionné avec la concession internationale en 1899. Le développement industriel croissant, notamment depuis le XX^e siècle, la dimension des usines devenant plus grande, le nombre d'employés augmentant ainsi que le nombre d'usines nouvelles, tout cela a provoqué l'extension de la zone industrielle. La baisse de la concurrence au cours de la première guerre mondiale a nettement favorisé le développement de l'industrie à Shanghai. Dans ce cadre, la population de la ville s'est accrue de trois millions³³⁸, pour garantir l'approvisionnement en main d'œuvre, besoin urgent dû à l'accroissement de l'activité économique. Désormais, le développement industriel est devenu l'élément principal qui a favorisé l'extension de la ville. Les usines et les équipements de transport, l'habitation et d'autres équipements nécessaires, ont favorisé en premier l'urbanisation de ces quartiers fluviaux situés en marge de la ville. La ceinture le long du fleuve est devenue en fait le nouvel axe de croissance économique de la ville.

³³⁶ A cette époque, les débarcadères de navires sont implantés dans les concessions. A cause de l'envasement du fleuve Hai, les navires devaient attendre la marée haute pour atteindre les débarcadères, sinon ils risquaient de s'échouer. Depuis 1874, les sociétés de péniches ont fait leur apparition ; la première a été une société étrangère : la société de péniches de Dagu. Voir, LUO Shu Wei dir., *op.cit.*, Pékin, 1993, p252.

³³⁷ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p233

³³⁸ D'après Rhoads MURPHEY, Shanghai est restée une ville commerciale jusqu'en 1895, et sa population ne dépassait pas 500 mille habitants. Voir, Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p20

Figure 1-36, Le plan industriel et l'extension des concessions



Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit*, Paris, 1999, p28, p125, analysé par l'auteur

L'industrie moderne a provoqué l'urbanisation des quartiers fluviaux, parmi lesquels celui de Yang-pu à Shanghai ainsi que ceux de Hanyang et Wuchang à Wuhan, qui sont deux cas typiques. Pour le premier, ce sont les industries étrangères et les industries chinoises privées qui ont apporté la prospérité au quartier fluvial. Pour les derniers, ce sont les grandes entreprises gérées par l'État, fondées notamment au cours du mouvement d'auto-renforcement, qui ont provoqué l'urbanisation.

Yang-pu, situé au nord-est de Shanghai, avait deux limites au bord du fleuve Huangpu à l'est et au sud. Le fleuve fait un dernier virage à cet endroit, puis se joint au Yangzi et se jette dans la mer. C'est grâce à la facilité du transport sur l'eau que Shanghai a connu un tel développement depuis l'« Ouverture ». Quant au Yang-pu, il peut, d'un côté, desservir le delta du Yangzi et l'hinterland plus vaste et plus profond via le fleuve, d'un autre côté, sa situation à l'aval du fleuve lui procure une plus grande proximité avec la mer par rapport à d'autres quartiers des concessions. Les matières premières pour l'industrie textile et les usines de farines, comme le coton brut et le blé, arrivent par l'eau, tandis que les produits finis sont transportés par l'eau aux quatre coins du monde. Grâce à cette situation au bord du fleuve, l'eau nécessaire aux industries est obtenue plus facilement. De plus, Yang-pu possède un grand nombre de terrains ayant un prix beaucoup plus bas que celui des quartiers déjà développés. En fait, en dehors de la cité chinoise, le centre de la concession internationale et la concession française sont réservés à l'habitation et au commerce. Le

Bund de la concession internationale accueille de nombreux comptoirs, des banques et des magasins ; par contre, la concession française est interdite à l'implantation industrielle. Ces quartiers, avec une population dense, ont un prix élevé du terrain. Par contre, le Yang-pu, situé en marge de la concession et qui était auparavant un marais, permettait de réaliser des constructions industrielles moins coûteuses.

Avant 1860, bien que le Yang-pu soit resté à l'état de champs et de marais, les étrangers ont jeté leur dévolu sur ce lieu. L'autorité occidentale a construit des voiries en dehors de la concession³³⁹. De cette manière, elle a élargi de fait le périmètre de sa concession. Les rives du Yang-pu étaient le premier but visé par l'extension. En 1860, le *Shanghai Municipal Council* a construit les premières voiries en dehors de la limite fixée par le traité, dont celle située à la frontière est qui est la route Yang-Shu-Pu, appartenant au Yang-pu et située le long du fleuve. Parallèlement, le domaine portuaire s'est étendu de proche en proche vers l'est, vers les lieux-dits Hong-Kou et Yang-pu, et vers la rive droite, le Pudong, qui appartenait au Yang-pu à cette époque. Jusqu'en 1907, la rive de Pudong a vu s'implanter un grand nombre de débarcadères pour le charbon et des cuves pour le pétrole. De 1895 aux alentours de la première guerre mondiale, les industries modernes se sont installées au Yang-pu l'une après l'autre. En 1920, même les rives de Pudong, à l'est de Qing-Ning-Si, ont toutes été occupées. A la suite de la construction des débarcadères et des industries, beaucoup de débarcadères de bacs ont été implantés afin de favoriser la liaison entre les deux rives. Le long de la route Yang-Shu-Pu, par exemple, la distance entre les débarcadères de bacs était de moins d'un kilomètre³⁴⁰.

Tableau 1-13 : La construction des débarcadères et des voiries à Yang-pu

Sur la rive nord		Sur la rive sud	
Année	Activité	Année	Activité
1860	Le <i>Shanghai Municipal Council</i> a construit la route de Yang-Shu-Pu. C'est la première route parallèle au fleuve Huangpu à l'intérieur du secteur.		
1863	La concession américaine a fixé ses limites : le Ni-Cheng-Bang (le bout de la route Xi-Zang-Bei d'aujourd'hui) à l'ouest, la route de Yang-Shu-Pu à l'est, le fleuve	Avant 1870	Il existait les débarcadères de Hutchison, celui de Lindsay et celui de la Royal Navy sur les rives de Pudong, sous la gestion de Yang-pu à l'époque.

³³⁹ La construction des voiries en dehors de la limite de la concession a commencé au cours de la Révolte des Taiping. A cette époque, les étrangers, qui ont pris pour excuse les besoins de la défense, ont exploité des voiries en dehors de la limite de leurs concessions sans l'accord des autorités chinoises. L'autorité anglaise a exploité en plus des pistes pour les courses hippiques en dehors de la limite. Ainsi, l'exploitation de voiries est devenue le moyen d'agrandir le périmètre de l'autorité occidentale. Plus concrètement, elle a d'abord acheté les terrains qu'elle a trouvés à son goût. Ensuite, elle a construit secrètement des voiries qui ont encerclé les terrains, puis des passages et des sous-circuits ont été construits et, finalement, elles ont établi un réseau de voiries. Elles ont envoyé la police patrouiller dans ces quartiers. De cette manière, la voirie et les quartiers de ces côtés ont été sous le contrôle de la concession. Le périmètre administratif s'est étendu de proche en proche. Voir, ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p179.

³⁴⁰ XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir., *op.cit.*, Shanghai, 2007, p263

	Huangpu au sud et la bordure du nord-est à trois Li du fleuve.		
1869	La route de Yang-Shu-Pu est prolongée le long du fleuve, jusqu'au domaine portuaire de Yang-Shu-Pu.		
Aux alentours de 1870	Des débarcadères publics sont construits les uns après les autres le long de la route Hua-Sheng (la route Xu-Chang d'aujourd'hui), de la route Wetmore et de la route Chuan-Sha (la route Jin-Xin d'aujourd'hui).		
1873	Le consul américain George SEWARD a fixé la nouvelle limite du nord de la concession américaine, sans permis de l'autorité chinoise. La concession américaine s'est agrandie et devient deux fois plus grande vers le nord-est, le Yang-Shu-pu inclus.		
		1891	Le débarcadère de la Royal Navy est cédé par la Shanghai & Hongkew Wharf Co., Ltd., une branche de la Jardine Matheson.
		1893	La <i>China Merchants Steam Navigation Company</i> a implanté le débarcadère de Hua-Zhan à Pudong.
		1893	La société allemande Arnhold Karberg & Co. a construit le premier débarcadère réservé au transport du pétrole brut et des produits raffinés en vrac.
1894	L'Intendant de Shanghai a ratifié la nouvelle limite de la concession américaine; le Yang-Shu-pu est donc officiellement géré par l'autorité étrangère ⁶⁷ .	1894	La <i>Mobil Oil Corporation</i> a acheté un terrain de plus de cent Mow aux alentours du débarcadère de Qing-Ning-Si. Elle y a construit un terminal pétrolier et des installations de stockage du pétrole au cours de l'année suivante.
		1901	La société allemande Carlowitz & Co. a construit son propre débarcadère à l'est de celui de la <i>China Merchants Steam Navigation Company</i> .

		1903	Les marchands anglais ont construit un terminal à charbon pour la mine de charbon de Kaiping (dans la province de Hebei).
		1907	La société japonaise Mitsui a construit son propre débarcadère. La société <i>Asiatic Petroleum Company</i> a construit un terminal pétrolier.
		1910	La société anglaise <i>Blue Funnel Line</i> a construit deux postes d'amarrage pour les navires jaugeant dix mille tonnes.
Depuis 1912	Un grand nombre de débarcadères a fait son apparition sur les rives nord du Yang-pu, dont ceux situés au bout de la route Qinhuangdao, de la route Pingding, de la route Guangde, de la route Dongting, de la route Tengyue, de la route Dinghaigang, de la route Jiangpu, de la route Longchang, de la route Tongliang, de la route Qishan, de la route Lanzhou et de la route Huishan.	1915	La société américaine Texaco a construit un terminal pétrolier.
		1918	La société Japonaise <i>Nippon Yusen</i> a acheté le chantier naval de la Boyd & Co.. Elle y a construit son propre débarcadère. Les travaux ont duré presque dix ans.
		1924	La <i>Blue Funnel Line</i> a livré la deuxième phase des travaux, les deux postes d'amarrage pour les navires jaugeant dix mille tonnes inclus. Ils avaient les équipements les plus avancés de l'extrême orient.
1937	La première phase du débarcadère de Qiujiang est livrée; ainsi, la rive droite possède ses premiers postes d'amarrage pour les navires jaugeant dix mille tonnes.		

Yang-pu a accueilli en premier les équipements publics de la concession et les entreprises gérées par l'État, dont l'usine d'eau potable de Shanghai, la première usine de traitement des eaux en Chine, fondée à proximité du port de Yang-Shu-Pu en 1883. Elle a été la plus grande usine d'eau potable d'extrême orient jusqu'à la fin des années 1930. En 1890, l'usine textile de Shanghai, fondée par le lanceur du mouvement d'auto-renforcement LI Hong Zhang, est mise en chantier à Yang-pu. En 1908, le *Shanghai Municipal Council* a acheté un terrain sur la rive nord de Yang-pu et préparé la construction d'une usine de production électrique. Elle est livrée en 1913 et aussitôt mise en service. En 1923, elle est agrandie et devient la plus grande centrale thermique de l'extrême orient, dont la capacité dépasse celle des centrales anglaises connues, comme celles de Manchester, de Birmingham, de Liverpool et de Glasgow³⁴¹. Depuis 1895, de nombreuses usines étrangères se sont installées à Yang-pu. Il en a accueilli 57 dans les années 1930, devenant ainsi le quartier de Shanghai ayant la plus grande densité d'usines étrangères³⁴². Quant à l'industrie chinoise privée, elle a aussi connu une croissance spectaculaire. Les capitaux chinois de Yang-pu sont investis pour la plupart dans l'industrie textile et la mécanique. En 1937, à l'aube de la guerre sino-japonaise, il y avait 301 usines chinoises privées à Yang-pu. En mai 1949, le nombre de tous les types d'usines, dont celles des étrangers et les chinoises privées, atteint plus de 800.

L'implantation industrielle a provoqué l'élévation du prix des terrains à Yang-pu. En 1880, l'usine textile de Shanghai a acheté 300 Mows de terrains pour un prix qui n'était que de 50 taïls. En 1910, au fur et à mesure de la construction des usines, les terrains des deux côtés de la route de Yang-Shu-Pu coûtaient 317 taïls par Mow. L'implantation industrielle a provoqué une croissance démographique et l'établissement de logements. Avant le milieu du XIX^e siècle, ce quartier n'était peuplé que d'une population clairsemée. Le bourg de Yin-Xiang-Gang, le plus dense à l'époque, ne comptait que trois cents familles. La population s'est accrue après la fondation des débarcadères et des usines. Le développement industriel a provoqué la réinstallation des paysans pauvres venant des provinces voisines, fournissant de la main d'œuvre. La population s'est accrue de quarante mille habitants en 1900 à deux cents soixante mille en 1935. En même temps, les agents immobiliers se sont engagés à investir dans ce quartier. Les usines ont construit des logements loués à leurs employés. Peu à peu, la zone d'habitation s'est établie. Le processus d'urbanisation, provoqué par l'industrialisation à partir des quartiers fluviaux, a atteint son apogée au cours de cette période.

³⁴¹ *Ibid.*

³⁴² Y compris la filature de Jardine, Matheson & Co., qui était la plus grande filature de Shanghai. De plus, il y avait la filature de l'entreprise anglaise Ilbert & Co, celle de l'entreprise allemande Arnhold Holdings Ltd et celle de l'entreprise américaine American Trading Company. Ces quatre filatures représentaient des capitaux totaux de plus de quatre millions de taëls et 160 fuseaux. Il existait en outre la savonnerie de l'Unilever, l'usine d'eau gazeuse de l'Aquarius Company, la brasserie de Jardine, Matheson & Co., le comptoir de Meyer & Co., la Yee Tsoong Tobacco Company, Ltd, etc.

Figure 1-37, L'urbanisation provoquée par l'industrialisation à Shanghai



A gauche, la partie urbanisée de Shanghai en 1898. Au-dessous, la partie urbanisée de Shanghai en 1944. La limite en noir marque la zone urbanisée en 1898, comme l'a montré dans le premier plan.

Source : ZHANG Wei, *op.cit.*, Shanghai, 2001, p17, p27, analysé par l'auteur.



Dans le quartier de Yang-pu, à Shanghai, le processus d'urbanisation est provoqué par l'industrialisation, qui est lancée en premier par l'industrie étrangère, augmentée ensuite par les entreprises gérées par l'État et les industries chinoises privées. Quant à Hanyang et à Wuchang, le double processus d'industrialisation-urbanisation est totalement provoqué par les entreprises d'État. Depuis 1927, ces deux dernières ont été fusionnées avec le Hankow pour devenir la ville de Wuhan. Les concessions n'ont occupé que le Hankow, tandis que le développement de Wuchang et Hanyang avait une relation étroite avec ZHANG Zhi Dong, personnage représentatif du mouvement d'auto-renforcement. Aux yeux de LI Jun, les usines étatiques, fondées au bord du Yangzi pour la plupart, ont provoqué l'extension de Wuchang et de Hanyang. L'extension en tache d'huile s'est étendue en dehors de la muraille, le long de la rivière Han et du fleuve Yangzi. C'est grâce au grand nombre de terrains disponibles, mais surtout au transport fluvial, qui était la raison la plus importante³⁴³.

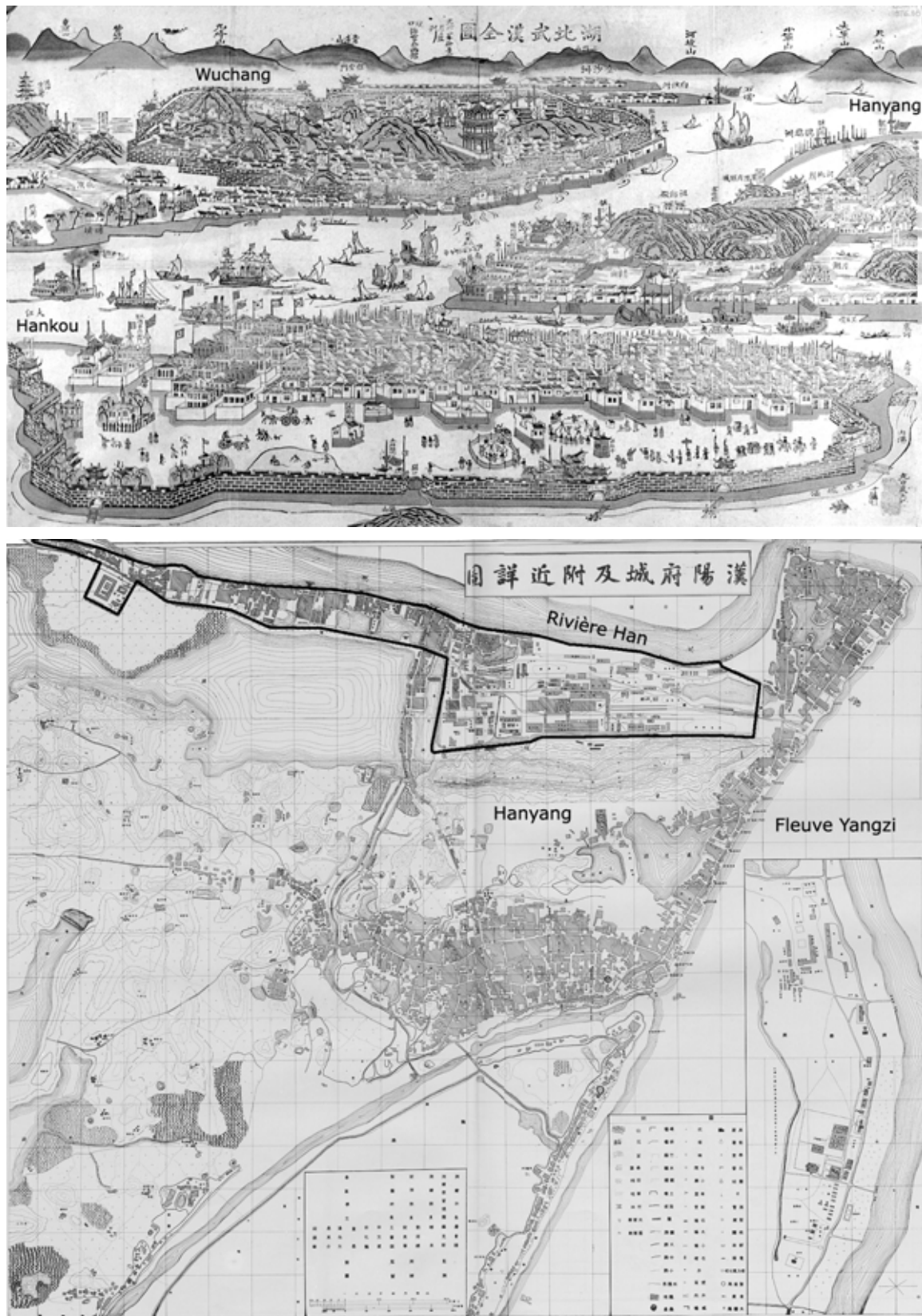
Au milieu du XIX^e siècle, la ville de Hanyang est composée des bureaux administratifs, d'habitations et de commerces à l'intérieur de la muraille. Parallèlement, les quartiers au bord du fleuve sont urbanisés à la suite du développement commercial. Entre 1890 et 1911, lorsque ZHANG a mis en place sa nouvelle politique, une ferronnerie, une fonderie, une usine de machines, une usine de fusils et de canons, une usine de rails, une usine de fer forgé, une usine de quincaillerie, une briqueterie ont été fondées au bord de la rivière Han. La croissance industrielle avait besoin de plus de main-d'œuvre, ce qui a provoqué le développement des habitations et des équipements de services. Le processus a favorisé l'extension urbaine le long de la rivière Han.

Quant à Wuchang, capitale de la province de Hubei, elle avait été construite sous la forme d'une ville rectangulaire, au XVI^e siècle, comme la plupart des villes chinoises traditionnelles. Avant que l'autorité locale ne lance le développement vers le bord de l'eau, la croissance spontanée s'était réalisée principalement dans les quartiers fluviaux aux alentours des portes de la ville. ZHANG Zhi Dong a fondé des industries textiles et d'autres industries légères dans les quartiers fluviaux. De plus, il a demandé l'ouverture volontaire d'un port chinois en octobre 1890, pour lequel des terrains au bord du Yangzi ont été réservés. Avec une superficie de plus de 30 mille Mow, cela représentait une ceinture de dix kilomètres de long au sud de Wuchang³⁴⁴. De ce fait, la croissance a été réalisée principalement sur les quartiers fluviaux, en dehors de la muraille. Le plan de 1909 a reflété la croissance urbaine dans les dernières décennies. Au bord du Yangzi, il existait des taches d'huile. Des deux côtés de la rivière Xun-Si, il existait douze rues parallèles. Les terrains situés entre la porte de Wusheng et le quai du Yangzi ont été exploités. Il y avait quatre routes, et les deux côtés de la route aboutissant à la porte ont été construits de bâtiments. Il a parallèlement fait construire de plus en plus de bâtis des deux côtés de la route aboutissant à la porte Zhong-Yi.

³⁴³ LI Jun, *op.cit.*, version en Chinois, Wuhan, 2005, p18

³⁴⁴ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, 1999, p15

Figure 1-38, Hanyang : avant et après le développement industriel



Au dessus, la perspective de trois villes de Wuhan en 1876 ; au-dessous, le plan de Hanyang en 1909. Le dernier montre la situation des usines militaires au bord de la rivière Han.

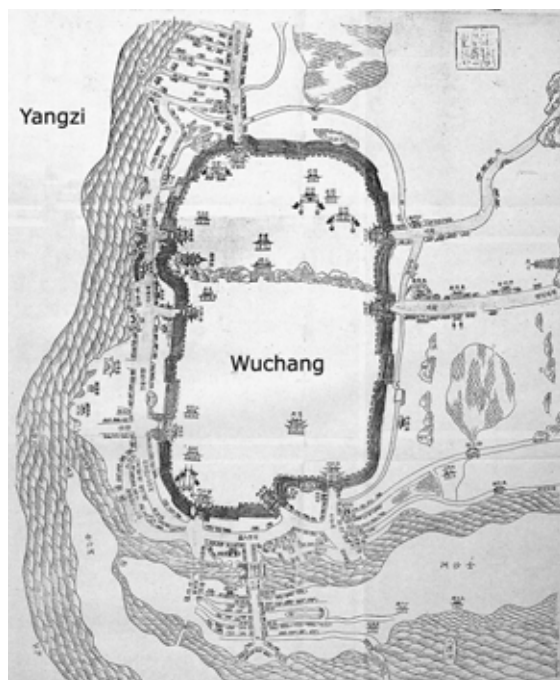
Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, p22, p36-37

Figure 1-39, Les quartiers fluviaux de Wuchang : avant et après le développement industriel.

Au-dessous, l'état de 1877. Il n'illustre que les rues en dehors de la muraille.

A droite, l'état de 1909.

Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, p23, p31



- Les nouvelles zones industrielles planifiées

Nous avons analysé les cas où les industries se sont rassemblées spontanément dans les quartiers fluviaux. Depuis la fin des années 1920, l'autorité chinoise de ces villes fluviales s'est engagée à établir les premiers schémas de plans pour ces villes. Ces plans, influencés par le fonctionnalisme, ont découpé la ville en plusieurs zones fonctionnelles, comprenant des zones industrielles, des zones d'habitation et des zones commerciales. Pour la plupart, les zones industrielles sont implantées au bord du fleuve. A nos yeux, les concepteurs ont pris en considération l'état actuel et le développement dans le futur. Ils ont décidé de maintenir le regroupement des industries au bord du fleuve, car ils ont pensé que le fleuve pouvait encore jouer un rôle important pour le transport et la fabrication industrielle. Désormais, la disposition industrielle n'est plus une action spontanée des propriétaires d'usines, mais elle est dirigée et provoquée par l'autorité locale.

A Canton, le gouvernement a publié en 1932 l'« Abrégé des projets urbains de Canton ».

C'était le premier document officiel pour la construction urbaine de la ville. D'après le plan, la ville a été divisée en quatre parties ayant des fonctions diverses : l'industrie, la résidence, le commerce et le centre avec la mixité des fonctions. Les quartiers industriels se sont trouvés près de la rive, en amont de la rivière des Perles (Xicun, Luo-Chong-Wei) et à l'ouest de la ville (au sud-est de Shi-Wei-Tang, Niu-Jiao-Wei, Niu-Gu-Sha). Deux types de quartiers résidentiels ont fait leur apparition : l'un situé dans la périphérie pittoresque ayant un beau paysage, comprenant le milieu et le nord de la rive droite, l'est de la ville et le pied sud-est de la montagne Bai-yun ; l'autre, pour les ouvriers, est situé près des industries. Le centre historique a été réservé aux fonctions mixtes. Les schémas directeurs ont souligné que la rivière servait à l'usage des transports et des industries. Ils ont hérité de la forme historique et ont divisé les quartiers fluviaux en deux parties principales : les zones résidentielles et commerciales dans le centre, et les zones industrielles à la périphérie.

Au début du XX^e siècle, à partir de l'extension vers l'est et l'ouest, le développement de la zone industrielle de la rive sud a favorisé la croissance initiale en traversant la rivière des Perles. En février 1933, cette tendance vers le sud s'est renforcée par l'établissement du pont de Haizhu. La construction du pont a coûté plus d'un million de taëls. Il a établi une liaison solide entre la rive sud et le centre ville. D'une part, la distance entre la rive sud et la rive nord a été nettement diminuée, donc le transport de matériaux et de produits pour les usines devenait plus facile ; d'autre part, ce qui était le plus important, le développement industriel tirait profit de l'existence des nombreux terrains non-urbanisés de la rive sud grâce à la mise en service du pont. En effet, la mise en service de grands ponts est un événement qui date dans l'histoire : par rapport à l'activité économique, sa capacité d'extension le long du fleuve a bien augmenté. La limite naturelle a été affranchie, ce qui a apporté un grand nombre de terrains exploitables. Ainsi, l'extension unidirectionnelle (l'extension sur la rive nord seulement) est devenue une extension bidirectionnelle (l'extension parallèle sur la rive nord et la rive sud). En même temps, la construction sur la rive sud a ouvert de nouvelles perspectives de croissance vers le sud.

A Wuhan, le plan de 1936 a souligné que les zones industrielles devaient choisir un site facilement accessible par les moyens de transport. De plus, elles devaient se situer sur la côte sous le vent, pour que les autres parties de la ville ne soient pas gênées par la sortie des gaz brûlés. Dominé par ces principes, le plan a proposé d'implanter les deux zones industrielles au bord du fleuve, l'une à l'amont de la rivière HAN et l'autre à l'aval du Yangzi. En effet, d'une part les deux quartiers ont accueilli certaines industries agroalimentaires et industries textiles ; d'autre part, bénéficiant du transport fluvial, elles étaient accessibles en plus par le chemin de fer. Le même principe est repris dans le plan établi en 1944. Il a orienté la plupart des quartiers fluviaux de trois cités, Hankow, Hanyang et Wuchang, vers les zones industrielles, mis à part le centre des anciennes concessions de Hankow. D'après le plan de 1947, grâce à sa situation géographique et économique avantageuse, Wuhan deviendrait une ville internationale. Le développement du futur est dépendant de l'exploitation des quartiers fluviaux au bord de la rivière Han et du fleuve Yangzi. De ce fait, il fallait assurer la fluidité parfaite des deux chenaux, en profitant parallèlement de l'énergie hydraulique pour la fabrication d'électricité. Tous ces plans ont pour but d'établir une base solide pour le développement industriel. A leurs yeux, le transport sur l'eau restait encore le moyen le plus important pour la ville de Wuhan. De ce

fait, tout le domaine portuaire devait être aménagé pour répondre à la demande du futur. Ils ont proposé plusieurs mesures, dont le dragage des deux fleuves, la séparation des débarcadères des passagers de ceux des marchandises, l'exploitation des débarcadères avec des technologies avancées. Tous ont pour objectif de provoquer le processus d'industrialisation de la ville.

**Partie 2, Le fleuve dans un mouvement national :
changer la ville consommatrice en ville productrice
(1949-1978)**

Chapitre IV, Le fleuve dans une époque spéciale

L'année 1949 a joué un rôle incontournable pour la Chine. L'établissement de la république populaire sous la direction de la PCC a produit une influence radicale sur le régime politique et économique pour ce pays. Comme l'a montré SUN Shi Wen, bien que le régime d'urbanisme ne corresponde pas toujours au développement économique et social du pays, l'urbanisme, en tant que régime social adapté au développement urbain, a survécu, évolué et fonctionné dans le cadre établi par la société, l'économie et le régime politique. De ce fait, les facteurs sociaux, économiques et politiques sont prédéfinis pour l'urbanisme³⁴⁵. La majorité des chercheurs chinois prennent l'année 1949 comme point de repère important pour l'urbanisme de la Chine. Désormais, le régime politique a imposé une centralisation extrême, tandis que le régime économique a pratiqué l'économie planifiée top-down. Dans ce cadre, le gouvernement est devenu le seul contrôleur et participant de la construction urbaine. L'urbanisme est devenu, en même temps, la manière administrative par laquelle l'état et le gouvernement local ont dirigé la ville. D'après LI Xin, l'esprit traditionnel chinois, comme la gestion de l'état par le « rite », par la moralité, par l'homme mais pas par le droit³⁴⁶, est hérité par les nouveaux dirigeants, en intégrant le régime de l'économie planifiée et le contrôle administratif importé de l'Union Soviétique³⁴⁷. En effet, à cause du lancement des vagues politiques, le premier plan quinquennal (entre 1952 et 1957) est une période relativement calme pour accueillir le développement des villes chinoises, par rapport aux vingt années suivantes. Le PCC, qui a connu vingt-quatre ans de guerre, avait acquis certaines expériences de gestion dans la guerre, mais créer une vraie structure d'industrie moderne restait un nouveau sujet pour lui. De ce fait, prendre la référence de l'Union Soviétique est devenu le premier choix pour la Chine, car ce pays, qui constituait l'avant-garde dans la construction socialiste, est considéré comme ayant plus d'expérience concernant la construction et la gestion d'une ville. Cependant, comme l'a montré Léon HOA, on ne peut pas dire que le premier plan quinquennal ait été un plan russe. Bien sûr, avec l'afflux de plusieurs milliers de conseillers et de spécialistes, l'influence soviétique ne pouvait manquer de se faire sentir. Mais le Parti Communiste Chinois a toujours insisté sur la nécessité d'adapter aux conditions concrètes de la Chine tout ce qui était importé, machines, technologie, processus ou règlements, aussi bien que concepts et théories³⁴⁸. Depuis le deuxième plan quinquennal, la divergence de vues est affichée. Une rétrospection sur le modèle importé de l'Union Soviétique s'est engagée en Chine, dans un cadre où la relation entre les deux pays est interrompue. Certains ont pensé que cette dernière, dans une certaine mesure, était une raison

³⁴⁵ SUN Shi Wen, *Gui Hua De Ben Zhi Yi Yi Ji Qi Kun Jing (La signification essentielle de l'urbanisme et son état difficile)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 1999, p6-9

³⁴⁶ Li Zhi, De Zhi, Ren Zhi (礼治, 德治, 人治)

³⁴⁷ LI Xin, *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Zhi Du Hua Li Shi Fa Zhan De Nei Zai Luo Ji, Guan Yu Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Zhi Du Fa Zhan Shi De Si Kao (The internal logic in the historical development of the institutionalization of urban planning in China)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 2005, p81-85

³⁴⁸ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p59

pour effectuer une rétrospection, mais en tous cas, la rétrospection aurait fait prendre à l'urbanisme chinois des méthodes correspondant plus à la réalité. Par contre, dominé par l'idéalisme fanatique, l'urbanisme chinois est poussé à l'extrême. Ensuite, les dix ans de révolution culturelle ont provoqué une interruption et l'ont même fait reculer.

Comme la majorité des chercheurs, nous pensons de même que c'est une époque dominée par l'industrialisation des villes chinoises. Son processus d'industrialisation n'a pas suivi le modèle occidental du XIX^e siècle, de l'Angleterre par exemple. Ce dernier a subi à la fois l'industrialisation et l'urbanisation, à grande échelle et se favorisant mutuellement. Les cent ans depuis 1840 marquent la première rupture que les villes côtières ont rencontrée à la suite de l'intervention de la logique occidentale dans la tradition chinoise, tandis que l'industrialisation depuis 1949, notamment l'industrialisation lourde, dirigée par l'état à travers l'économie planifiée, est la deuxième rupture. Les villes chinoises ont dit au revoir à la pensée traditionnelle ; en même temps, dans un cadre où l'état a adopté la politique prosoviétique et où les diplomates occidentales ont quitté la Chine l'une après l'autre, elles ont aussi dit au revoir au modèle occidental d'urbanisme intervenu. Dans une telle époque, le rapport ville-fleuve dans les quatre villes dont nous avons parlé a lui aussi connu une rupture. Les politiques d'état lui ont demandé de reconstruire une nouvelle relation adaptée au contexte actuel. Nous nous demandons aussi si le rôle du fleuve et les formes urbaines des quartiers fluviaux dans les villes industrielles chinoises restent les mêmes par rapport à ceux des villes occidentales, malgré le fait que les processus d'industrialisation ont eu des variantes.

4.1 La double tendance industrialisation-urbanisation

Maurice MEISNER a défini les trente années entre 1949 et 1976 comme « l'époque de Mao ». Un bon nombre de critiques pensent qu'une des particularités de cette époque est l'essai particulier de coordination entre les pratiques de l'industrialisme moderne et l'objectif du socialisme. En effet, l'époque de Mao est un moment où l'on a tenté l'industrialisation. Au cours de cette période, la production industrielle s'est accrue 38 fois plus que celle d'avant 1949, en hausse de 13.5% par an en moyenne entre 1950 et 1977. La production de l'industrie lourde s'est accrue 90 fois. Elle a joué un rôle de plus en plus important dans la production industrielle et agricole, de 30% autrefois à 72%. Ce qui prouve que la Chine a franchi un premier pas d'un pays d'agriculture vers un pays industriel. Dans une certaine mesure, ces trente années sont un processus d'industrialisation marqué par le succès.

Comme l'Union Soviétique, la Chine a adopté à la fois la nationalisation et la collectivisation lors du lancement de la vague d'industrialisation. Elle a fait apparaître de graves erreurs durant le processus. Les phénomènes de désaccord ont produit une influence négative sur l'industrialisation. Ces erreurs, notamment le Grand Bond et la révolution culturelle, ont fait subir à tout le pays des dommages importants. Cependant, en dépit de ces fautes et de ces échecs, on peut tirer la conclusion suivante : l'époque de Mao est l'époque de la révolution industrielle en Chine. Depuis le début des années 1950, la Chine a fait son premier pas dans l'industrialisation, avec une base plus faible que celle de la Belgique. A la fin de cette époque, ce pays, appelé aussi « l'homme malade de l'Asie de l'est » depuis longtemps, figure dans les rangs des six premiers pays industriels les plus grands du monde. En outre, le processus d'industrialisation est lancé sur la base du capital d'état et dirigé par l'état. Il était considéré

comme la manière de réaliser le socialisme et la première condition préalable pour l'existence et le développement du nouveau régime socialiste plutôt que l'objectif lui-même³⁴⁹. Ce point de vue a produit de grandes fluctuations de la politique concernant l'industrialisation et l'urbanisation.

4.1.1 Un mouvement national : changer la ville consommatrice en ville productrice

Le traité de Shimonoseki, en 1895, a permis aux sociétés étrangères d'implanter des usines en Chine pour la première fois. Désormais, les industries modernes sont introduites de proche en proche par les commerçants étrangers qui habitent pour la plupart dans les concessions. La majorité des usines étrangères sont construites dans les villes ayant des concessions. Elles sont, en plus, concentrées autour des métiers qui traitent les produits d'agriculture locaux. Les chercheurs ont regardé cette époque comme la phase embryonnaire de l'industrialisation chinoise, alors que le vrai point de départ est toujours figuré après l'établissement de la République³⁵⁰. Ce dernier, sans aucun doute, est une phase où l'industrie a connu sa croissance la plus spectaculaire avec l'échelle de développement la plus grande, et elle a produit l'influence la plus considérable dans l'histoire. Occupé la position dominante au sein des activités économiques et sociales, l'industrialisation est devenue en plus le premier moteur pour le développement urbain³⁵¹. On peut dire que l'urbanisme motivé par l'industrialisation a couvert presque toutes les activités concernant la construction urbaine de cette époque. L'urbanisme, dans le cadre de l'économie planifiée, est devenu le moyen technique le plus important pour les villes chinoises³⁵².

Après le règne des derniers empereurs, la Chine se trouvait dans un triste état : misère terrible, industrie squelettique. A cela s'ajoutent, depuis 1937, huit ans de guerre contre les japonais, près de quatre ans de guerre civile avec toutes les dévastations, destructions et désorganisations que cela pouvait engendrer³⁵³. Un des principes fondamentaux du Marxisme est que le socialisme a la possibilité de se réaliser sur la base des fruits matériels et sociaux créés par le capitalisme. Le PCC, en affrontant une situation économique beaucoup plus défavorable que celle de l'Union Soviétique a rencontré au début de l'adoption de l'industrialisation, a pensé de même que le socialisme devait se construire sur une base solide d'économie. Les articles se rapportant à la théorie du Marxisme en Chine ont renforcé continuellement l'hypothèse que le socialisme demandait l'industrialisation, bien que certains

³⁴⁹ Voir, Maurice MEISNER, *Mao's China and After: A History of The People's Republic*, Free Press, New York, 1999, p416-417, p420

³⁵⁰ Voir HU Bi Liang, *Fa Zhan Li Lun Yu Zhong Guo (La théorie de développement et la Chine)*, Ren Min Chu Ban She, Pékin, 1998, p126. L'industrialisation est commencée depuis la période semi-coloniale semi-féodale, mais elle s'est déroulée dans un cadre anormal. L'industrialisation de ce moment n'a influencé que les villes au nord-est et les grandes villes côtières. Leur développement n'était pas équilibré. Le mécanisme et la manière de l'industrialisation étaient divers selon les cas. Voir, CAO Hong Tao, LIU Jin Sheng, *Zhong Guo Jin Xian Dai Cheng Shi De fa Zhan (Le développement des villes chinoises à l'époque contemporaine et moderne)*, Zhong Guo Cheng Shi Chu Ban She, Pékin, 1998, p35-45

³⁵¹ Voir ZHOU Yi Xing, *Cheng Shi Di li Xue (Géographie urbain)*, The Commercial Press, Pékin, 1995, p198-199

³⁵² HUANG Li, *Zhong Guo Xian Dai Cheng Shi Gui Hua Li Shi Yan Jiu (1949-1965) (L'étude de l'histoire d'urbanisme de la Chine contemporaine, entre 1949 et 1965)*, thèse de Wuhan University of Technology, Wuhan, 2006, p19

³⁵³ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p40

parmi eux n'avaient pas pris l'industrialisation comme la condition nécessaire. Pour sa part, MAO Ze Dong, l'a renforcé plus que n'importe qui. Il a insisté pour que le développement fort de l'industrie, réalisé essentiellement par les entreprises d'état, soit la condition préalable à la collectivisation de l'agriculture, tandis que la dernière était la condition préalable du « socialisme solide et complet »³⁵⁴.

Dominée par ces pensées, la Chine a décidé d'engager l'industrialisation à grande échelle dès l'année 1953. L'accent a été mis particulièrement sur le développement de l'industrie lourde. D'après Maurice MEISNER, le processus de l'industrialisation chinoise a adopté complètement les méthodes, les mesures et la structure théorique du Stalinisme³⁵⁵. Dans ce cadre, les principes et les expériences de l'Union Soviétique visant à la construction des villes socialistes ont été appliquées au moins dans la période comprise entre 1949 et la fin de premier plan quinquennal, dont le premier point était la transformation de la nature de la ville, c'est-à-dire transformer les villes de consommation en villes servant de la production socialiste.

Avant le début du premier plan quinquennal, certains textes ont présenté cette idée. Dans la 3ème session plénière du Comité Central du VIIème congrès du PCC, lancée en mars 1949 dans le village de Xibaipo, le principe suivant a été proposé : le pouvoir du peuple est consolidé à condition que la production soit rétablie et développée dans les villes et que les villes de consommation soient transformées en villes de production. Le 17 mars 1949, le *People's Daily* a publié l'éditorial sous le titre de « Transformer les villes de consommation en villes de production » : dans la vieille Chine, pays semi-colonial semi-féodal, les grandes villes dans lesquelles ont demeuré la classe gouvernante, comme Pékin, sont pour la plupart des villes de consommation. Certaines villes avaient quelques industries modernes, comme Tianjin, mais elles ont la caractéristique de villes de consommation, car leur existence et leur prospérité ont tendance à exploiter soit les ruraux soit les ouvriers. ... Quand nous entrons dans les grandes villes, nous ne percevons pas l'existence de ces phénomènes. Pour cela, il faut, de proche et proche, reprendre et développer la production selon le plan³⁵⁶. En février 1951, le Centre a montré qu'il fallait appliquer le principe de servir à la production et la classe ouvrière dans la construction urbaine. Tous ces discours concernant la ville de production ont en fait fixé le principe fondamental pour l'urbanisme de l'époque.

Comme l'a fait remarqué Léon HOA, l'immense majorité des villes de l'intérieur avaient gardé leur caractère féodal : centres administratifs et marchés, quelquefois centres culturels. A l'exception des artisans, très peu de citadins avaient une activité directement liée à la production, notamment à la production industrielle. Il y avait des marchands, des coiffeurs, des médecins, des restaurateurs, mais ils étaient en grande partie au service d'une population parasitaire : mandarins modernes, propriétaires terriens, oisifs de toutes sortes. Tous les citadins n'étaient, d'une façon ou d'une autre, que des consommateurs³⁵⁷. Dans ce cadre, l'établissement d'une industrie moderne et la création de plus de postes sont considérés comme le moyen qui pourrait produire un changement radical.

³⁵⁴ Maurice MEISNER, *op.cit.*, New York, 1999, p104, p108

³⁵⁵ Maurice MEISNER, *op.cit.*, New York, 1999, p111

³⁵⁶ HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p20

³⁵⁷ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p45-46

L'industrialisation est regardée comme une base importante permettant de développer l'économie socialiste. Dans le cadre où le budget était très limité après les guerres, l'État a décidé de concentrer tous ses efforts à la construction industrielle. Pour ceci, le Premier Ministre ZHOU En Lai a donné les instructions en juin 1953 ; la construction urbaine devait se dérouler en phase et avec l'accent, en répondant à la demande du développement industriel. Le ministre de la construction a organisé la première réunion à Pékin en juin 1954. Dans la réunion, l'objectif de la construction urbaine a été fixé. En appliquant les principes de l'époque du passage, la construction urbaine servirait à la industrialisation de la société socialiste, à la production et au peuple travailleur. De plus, la réunion a fixé les projets importants. La réalisation devrait s'adapter à la vitesse de construction en correspondant au plan d'économie de l'État.

D'ailleurs, l'équilibre de la disposition géographique, proposé aussi par l'Union Soviétique, est devenu le principe fondamental pour la construction urbaine en Chine. D'après Léon HOA, l'industrie héritée de l'ancienne société était non seulement très faible et arriérée, mais de plus, absurde du point de vue de sa répartition géographique, laquelle était contraire à l'intérêt national ; mais avantageuse pour les colonialistes. La répartition des villes industrielles reflétait bien l'objectif de ces derniers : se réserver aux prix les plus bas les richesses du pays, en assurer éventuellement la transformation ou le conditionnement, puis, moyennant de gros profits, les redistribuer à travers les « quatre mers », et dans une plus faible proportion à l'intérieur du pays. C'est pourquoi presque toutes les usines étaient alors installées dans les villes portuaires telles que Guangzhou, Fuzhou, Ningbo, Qingdao, Tianjing, Dalian et principalement Shanghai. ... C'était cette répartition géographique qu'il s'agissait de modifier en implantant les nouveaux centres industriels à l'intérieur du pays et, pour commencer, sur les grandes voies de communication existantes³⁵⁸.

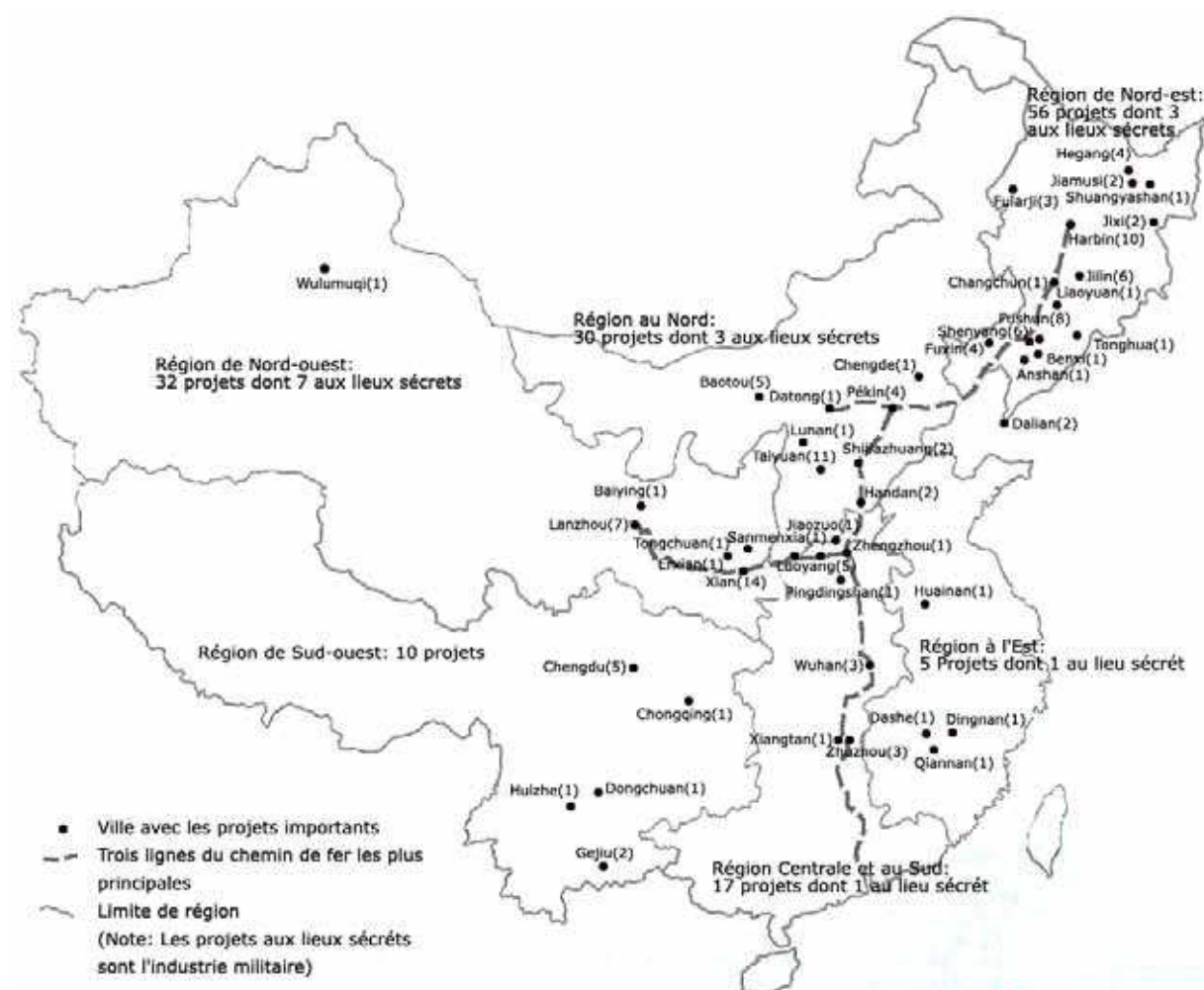
Depuis 1953, 156 projets industriels que l'Union Soviétique a aidé à construire en Chine ont été mis en chantier. Ces projets se concentraient autour des industries lourdes dont l'énergie, la mécanique, la production de matériaux. Ils sont disposés, pour la plupart, au nord-est et à l'intérieur du pays. Correspondant à la réalisation de ces projets, l'État a lancé plus de 900 projets connexes grands et moyens. La forme embryonnaire d'un système industriel s'est engagée dans sa mise en œuvre. Le contenu et la disposition géographique de ces projets ont réfléchi les deux objectifs de la Chine de ce moment-là : d'une part le renforcement de l'industrie lourde, d'autre part l'équilibre sur le plan de la disposition.

Afin d'atteindre l'équilibre de la disposition géographique au plan industriel, le Centre, en prenant en considération le budget limité du moment, a décidé d'adopter des stratégies discriminatoires pour les villes qui seraient contre les projets importants et les villes ordinaires. Ceci dans l'objectif d'assurer la réalisation des projets. Dans la réunion organisée par la commission central de finance et d'économie en 1952, elle a proposé que la construction urbaine doive, selon le plan d'économie d'État, aménager les villes ou construire à nouveau. Il a mis l'accent sur la planification et la construction unifiée, afin d'éviter l'aveuglement dans une construction à grande échelle. Dans un cadre où l'État a concentré ses efforts autour du développement de l'industrie lourde, les villes chinoises sont classées en

³⁵⁸ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p47

quatre groupes selon la nature et le nombre d'industries importantes³⁵⁹. L'accent a été mis sur les villes où devaient être implantés les 156 projets importants et les projets connexes. Selon le tableau ci-dessous, l'État a distribué plus de projets aux villes de l'intérieur ; par contre, les villes côtières, qui avaient bénéficié de la base industrielle à l'époque des concessions, étaient pour la plupart exclues du plan : elles sont figurées dans le troisième groupe, c'est-à-dire les vieilles villes avec un petit nombre d'industries. C'est le cas des trois villes situées à l'embouchure du fleuve : Tianjing, Shanghai et Canton. Elles sont négligées par l'État au début du premier plan quinquennal. Seule Wuhan, grâce à sa situation sur le cours moyen du Yangzi, a fait partie de la famille des villes à réaménager avec certaines industries.

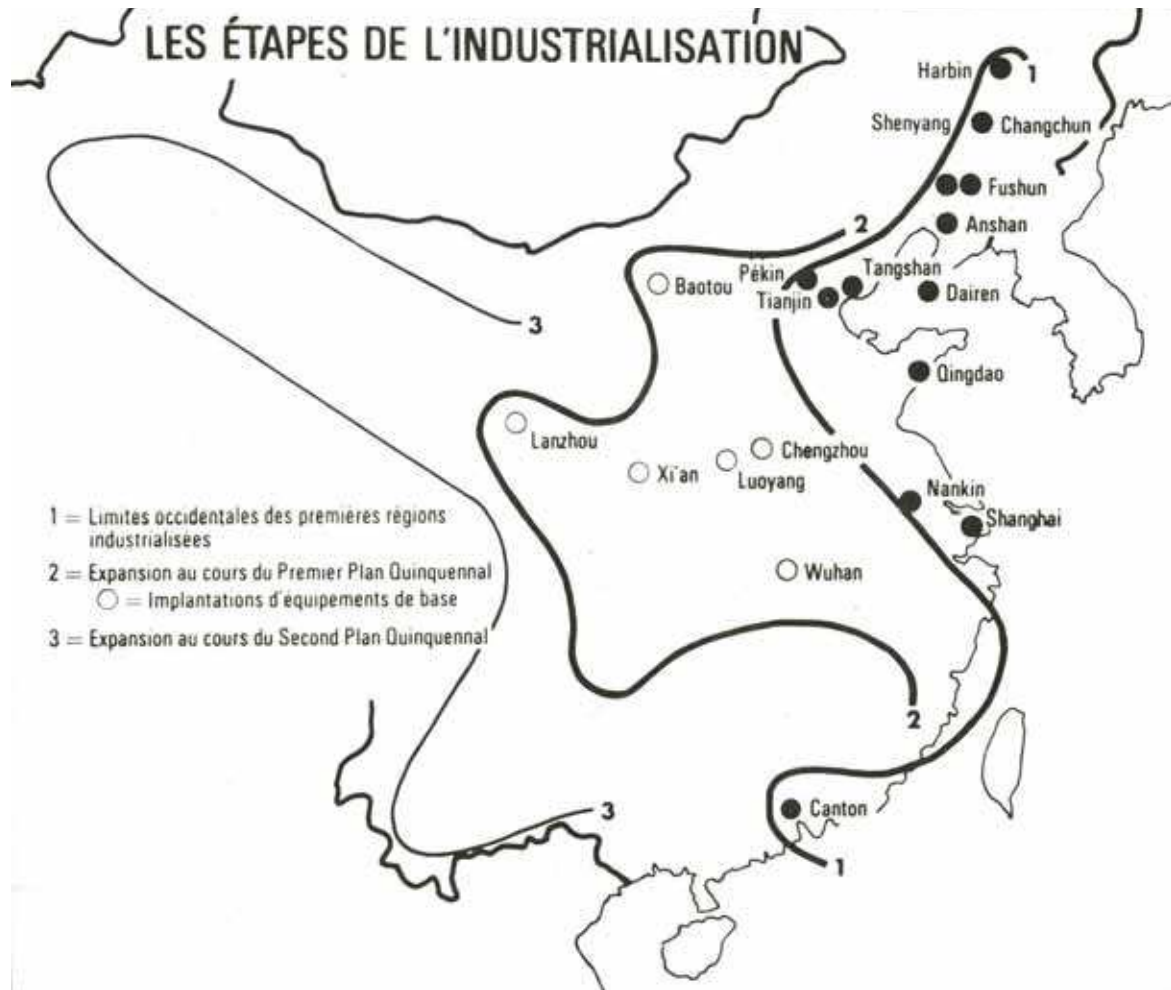
Figure 2-1, La distribution des 156 projets importants



Source : LI Bai Hao, PENG Xiu Tao, HUANG Li, *Zhong Guo Xian Dai Xin Xing Gong Ye Cheng Shi Gui Hua De LI Shi Yan Jiu (A Study on the history of city planning for Chinese new modern industrial city)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'Université de Tongji, Shanghai, n°4, 2006, p84-92, analysé par l'auteur

³⁵⁹ En septembre 1952, le Ministre de la construction a organisé la première réunion de la construction urbaine nationale. Il a classé les villes chinoises selon leur importance dans le plan industrialisé.

Figure 2-2, Le rééquilibrage des villes industrielles



Source : Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p47

Tableau 2-1, Les villes avec projets importants (1952)³⁶⁰

Classement	Nature de la ville et position de l'industrie dans la ville	ville
1	Villes avec de l'industrie lourde (8)	Pékin, Baotou, Xi'an, Datong, Qiqihar, Daye, Lanzhou, Chengdu
2	Villes à réaménager avec certaines industries (14)	Jilin, Anshan, Fushun, Benxi, Luoyang, Harbin, Taiyuan, Wuhan, Shijiazhuang, Handan, Zhengzhou, Luoyang, Zhanjiang, Wulumuqi
3	Vieilles villes avec un petit nombre d'industries (17)	Tianjin, Tangshan, Dalian, Changchun, Jiamusi, Shanghai, Qingdao, Nankin, Hangzhou, Jinan, Chongqing, Kunming, Neijiang, Guiyang, Canton, Xiangtan, Xiangfan
4	Villes ordinaires	En dehors des trente-neuf villes ci-dessus, les autres villes sont définies comme des villes ordinaires, dont la politique pratiquée vise à garder l'état actuel.

³⁶⁰ HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p27

En outre, le PCC a proposé la notion suivante : « Pas de ville qui n'ait son industrie ». Cette notion a été dictée par le souci de répartir graduellement la production industrielle à travers l'ensemble du territoire afin que chaque région parvienne, autant que possible, à se suffire à elle-même, non seulement en objets de consommation, mais aussi, dans une certaine mesure, en moyens de production : tracteurs, machines-outils, etc. Le réseau de communication de la Chine, notamment celui des chemins de fer, reste toujours insuffisant pour la dimension du pays, et même une fois doublé, quadruplé, amplement modernisé, il faudra toujours éviter de le surcharger³⁶¹.

4.1.2 Grandes fluctuations de l'urbanisation

L'économie planifiée peut être regardée comme une action du rationalisme. Dans les villes chinoises qui viennent d'entrer dans le socialisme, les urbanistes ont emprunté cette pensée de l'Union Soviétique. Ils ont tenté de présenter la construction urbaine comme la matérialisation du plan national d'économie. Cependant, après le premier plan quinquennal, le fanatisme a occupé la place dominante. Le Grand Bond est lancé dans ce cadre de l'idéalisme fanatique, et son échec a conduit à une autre extrême : « on ne fait pas de planification en trois ans ». La construction urbaine dans les deux premiers plans quinquennaux, influencée toujours par les facteurs politiques, a pris la méthode essais-erreurs bien qu'elle ait fait un grand détour. Mais ce n'est pas la fin. La révolution culturelle, lancée dès l'année 1966, a fait subir à la Chine la vague d'anti-urbanisation et d'anti-construction pendant les dix années suivantes. En général, au cours des trente années après l'implantation de la république, la construction urbaine a subi le contrôle sévère de l'environnement politique. Dans un cadre où les politiques du Centre étaient capricieuses et où il existait une grande variation entre chaque période, le processus de l'urbanisation était aussi instable. C'est pourquoi il est apparu un bon nombre de schémas directeurs tout à fait différents dans un court terme (les neuf schémas de Canton entre 1954 et 1957, par exemple). Ils ont reflété des idées variées du rationalisme à l'idéalisme. En fait, ce grand contexte a attribué à l'industrialisation chinoise les particularités différées sur la voie de l'urbanisation rapide motivée par l'industrialisation que les pays occidentaux ont prise au XIX^e siècle. Quand nous analysons le rôle du fleuve dans la ville, l'étude d'un tel contexte compliqué et changeant est nécessaire.

Après une période de rétablissement de l'économie, c'est-à-dire entre 1949 et 1952, le premier plan quinquennal s'est engagé à partir de 1953. Son engagement est un point de repère pour l'entrée en scène de l'économie planifiée³⁶². Dès lors, toutes les activités économiques sont planifiées par l'état, l'investissement et la réalisation suivant le plan aussi. En répondant à la demande de la construction industrielle à grande échelle, le Centre a classé les matériaux importants en trois catégories selon leur importance pour l'économie nationale et la vie du peuple. La première est contrôlée et distribuée uniquement par l'état, la deuxième par les ministres concernés et la troisième par l'autorité locale. Si les Danweis (les unités de travail) voulaient recruter des employés, il fallait d'abord demander la permission au gouvernement local, et le recrutement était passé uniquement par le département du travail et le syndicat.

³⁶¹ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p46

³⁶² HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p47

Au cours de la première réunion de la construction urbaine, l'industrie est considérée comme la base matérielle essentielle de la construction urbaine, alors que la vitesse de la construction doit être déterminée par la vitesse du développement industriel. Il a été remarqué en plus que la construction urbaine devait concentrer tous les efforts afin de garantir la construction des villes ayant des projets importants. Dans ce cadre, l'établissement de l'industrie était la première tâche. On rend l'urbanisme nécessaire car, « à la suite du choix du site industriel et la conception de l'usine, ... si la planification n'était pas faite, ni le site réservé à l'habitation, ni la disposition des logements, ni l'équipement public n'étaient déterminés, ce qui conduit à l'état de désordre pour tout le plan »³⁶³. De ce fait, les villes se sont engagées dans l'établissement du schéma directeur, adapté notamment à la construction de nouvelle zone industrielle.

A ce moment-là, le budget de l'état était extrêmement limité. Dans les deux premières années du premier plan quinquennal, les dirigeants ont bien compris la réalité au cours de la réalisation des nouvelles usines et des projets connexes, dont la majorité était les logements et les équipements servant aux ouvriers et à leur famille, implantées aux quatre coins du pays. En l'occurrence, le slogan de « pratiquer une stricte économie » a été proposé en 1955. Le 13 juin 1955, le vice-premier ministre LI Fu Chun a fait un rapport sous le nom de « Pratiquer une stricte économie, lutter avec acharnement pour réaliser la construction du socialisme ». Il a montré que le principe le plus pratique dans la construction du socialisme est d'intégrer les industries modernes avec les logements et les bureaux correspondants au niveau actuel de la vie du peuple. En l'occurrence, il a attaché plus d'importance sur les projets importants ; en même temps, il a accentué la baisse de la norme et des frais de construction des bâtiments non-productifs. Il a proposé en plus de réexaminer les planifications actuelles, dont la plupart avaient été établies dans les deux dernières années passées sous les conseillers soviétiques³⁶⁴. L'éditorial du *People's Daily* a donné la remarque en détails sur le principe. D'après lui, les bâtiments non-productifs étaient la partie secondaire de la construction, dont la première partie était les équipements productifs. Ces derniers étaient la base matérielle permettant de réaliser l'industrialisation du socialisme. Quant aux bâtiments non-productifs, ils servaient à la production, mais ils ne créaient pas de valeur. De ce fait, la baisse de leur norme n'empêcherait pas la production, par contre, cela économiserait des capitaux. ... Certaines villes nouvelles industrielles étaient construites avec un standard trop élevé. Elles avaient des demandes excessives sur la physionomie, ce qui a conduit au gaspillage des capitaux et des ressources humaines. En général, elles sont allées à l'encontre du principe qui voulait concentrer les efforts sur les projets importants. Dès lors, l'investissement de l'état s'est davantage concentré autour de la construction industrielle, tandis que la baisse de la norme des équipements de services est adopté afin d'économiser le budget. Tel est le principe qui a été fixé : adaptable à l'usage, économique, prenant en compte la question de l'esthétique si possible.

La pratique du principe d'économie a pour but d'améliorer les planifications établies avec

³⁶³ Voir, l'éditorial de *People's Daily* du 22 août 1954 sous le titre « *Xun Su Zuo Hao Cheng Shi Gui Hua Gong Zuo (Bien faire les planifications)* », in *Cheng Shi Jian She Wen Jian Hui Bian (1953-1958) (Recueil de document concerné la construction urbaine entre 1953 et 1958)*, 1960, rédigé par le ministre de construction urbaine, Pékin, 1960, p49

³⁶⁴ HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p57

l'aide des conseillers soviétiques notamment. Ces derniers, préconisant le classicisme, ont proposé des plans ambitieux pour les villes chinoises. Ils ont adopté les axes, les grandes places avec les sculptures au centre, les voiries rayonnantes, tous ce qui dépassait la capacité actuelle de la Chine. En avril 1956, MAO Ze Dong a publié le texte « *Ten Major Relationships* », dans lequel il a montré que les leçons de l'Union Soviétique devaient attirer l'attention. Dans la VIIIème réunion du PCC, du 15 au 27 septembre 1956, les expériences et les leçons du premier plan quinquennal ont été résumées, et le principe suivant a été proposé : contre le conservatisme et le progressisme, faire avancer l'économie dans l'équilibre. Après la réunion, le premier ministre ZHOU En Lai a remarqué, en tirant la leçon de l'avancement trop rapide de l'année 1956, que le principe de 1957 était d'« économiser sur le budget en garantissant la construction des projets importants ».

En 1957, la rétrospection sur le modèle de l'Union Soviétique a occupé la place dominante. Le ministre de la construction a fait le rapport après l'inspection du travail de l'urbanisme en avril 1957. Comme l'a montré ce rapport, il existait quatre problèmes principaux dans la construction urbaine : l'échelle trop grande, l'occupation du sol trop importante, la poursuite de la forme nouvelle trop désireuse, la norme trop élevée. En bref, ils étaient appelés les « quatre excessivités », et les « quatre contre-excessivités » était le sujet de l'année 1957. En ce qui concerne l'urbanisme, il y avait les problèmes suivants: La planification de l'avenir lointain a attiré plus d'attention que celle du futur proche, la norme de la planification a été définie à un niveau trop élevé et la planification a trop mis l'accent sur les formes urbaines, sans prendre en compte la topographie et l'état existant. Autrement dit, elle n'a discuté que de la disposition esthétique, mais elle a négligé les questions concernant l'économie et la vie pratique. Dans certains projets, on n'a pas bien profité de l'équipement existant. Finalement, la norme de l'équipement public était trop élevée. De ce fait, le vice-premier ministre LI Fu Chun a donné les conseils pour résoudre ces problèmes dans la réunion nationale de travail de conception du 31 mai 1957. Tous ses conseils ont pour objectif de simplifier la procédure de la conception et de baisser la norme de la construction³⁶⁵.

Comme l'a montré Maurice MEISNER, le premier plan quinquennal de la Chine est plutôt la copie du premier plan quinquennal de l'Union Soviétique, lancé entre 1928 et 1932. Cependant, en comparaison avec ce dernier, le plan chinois a mis plus l'accent sur le développement de l'industrie lourde, comme l'industrie de l'acier et de la fonte, la fabrication mécanique, la production de combustible, la production d'électricité, l'industrie métallurgique et l'industrie chimique. L'investissement de l'état s'est concentré sur l'industrie lourde : 88.8% sur l'industrie lourde contre 11.2% sur l'industrie légère (la fabrication de produits de consommation). Si nous prenons en compte la base faible de la défense, et la structure déséquilibrée d'avant 1949 à cause de la dominance de l'impérialisme sur l'économie chinoise □ vu que l'industrie de transformation dépendante des matériaux importés a aggravé

³⁶⁵ Il a proposé que les villes petites et moyennes n'établissent que la planification pour la période récente (dans les cinq ans). Si elles voulaient construire une ou deux usines, l'établissement de planification n'était pas obligatoire. Si les usines étaient disposées à proximité d'une ville existante, la nouvelle zone devait être planifiée, mais la ville existante ne ferait pas d'aménagements pour l'instant, sauf les travaux nécessaires pour les voiries. ...Pour les nouvelles zones industrielles, s'il y a des puits ou des fleuves qui peuvent offrir l'eau, les équipements d'eau courante ne seraient pas construits pour le moment. ... Les excréments et les eaux usées, s'ils pouvaient être déplacés par les paysans, le drainage ne serait pas construit... Toutes les planifications, déjà approuvées ou pas, devaient être ajustées selon ces principes. Voir, HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p62

le retard de toute l'industrie -, le développement privilégié de l'industrie lourde était compréhensible. Par conséquent, on a pensé que l'établissement de l'industrie lourde était la condition préalable au développement de l'industrie légère et à la modernisation de l'agriculture. En général, le premier plan quinquennal a offert à la Chine la base solide et importante de l'industrie moderne, bien qu'elle soit trop faible en comparaison avec les pays industriels bien développés³⁶⁶.

La première moitié du premier plan quinquennal est la phase où le pays a avancé rapidement vers l'industrialisation, avec le guide des conseillers soviétiques, tandis que la deuxième moitié est le moment où il est obligé de faire quelques reculs, notamment sur les facteurs ayant moins de relation directe avec la production, à cause du budget très limité. Les dirigeants chinois ont accepté le point de vue du Marxisme selon lequel l'industrialisation demande en même temps l'urbanisation. Au cours de la construction des nouvelles zones industrielles et de l'extension des zones existantes, de nouvelles tâches urbanisées ont été créées. Ce moment a été nommé « le premier printemps de l'urbanisme ». De nombreux schémas directeurs ont fait leur apparition dans un court terme. Ils ont attaché de l'importance sur les nouvelles zones industrielles. Accompagnant les changements incessants des politiques du Centre, l'orientation de la planification avait aussi son évolution, notamment sur l'échelle de la ville. Tel est le cas de Canton. Pendant le premier plan quinquennal, neuf schémas directeurs sont nés au total. Construire la zone industrielle à la banlieue était sans doute une mesure importante dans le processus d'industrialisation. Mais quelle est la limite de l'urbanisation à l'égard de la puissance économique actuelle ? Les plans ont donné des réponses tout à fait opposées. Les quatre premiers plans d'avant la fin de l'année 1954, dont trois ont été établis au début de 1954 et le quatrième rédigé en analysant les trois premières propositions, ont mis l'accent sur l'extension. Par contre, les cinquième, sixième et septième plan, tous rédigés en 1955, ont diminué la dimension de la ville telle qu'elle avait été déterminée autrefois. Quant au huitième plan, établi en 1956 à la suite de la nouvelle norme nationale, il visait à réduire la dimension de la ville.

Tableau 2-2, Les schémas directeurs de Canton depuis la fondation de la République³⁶⁷

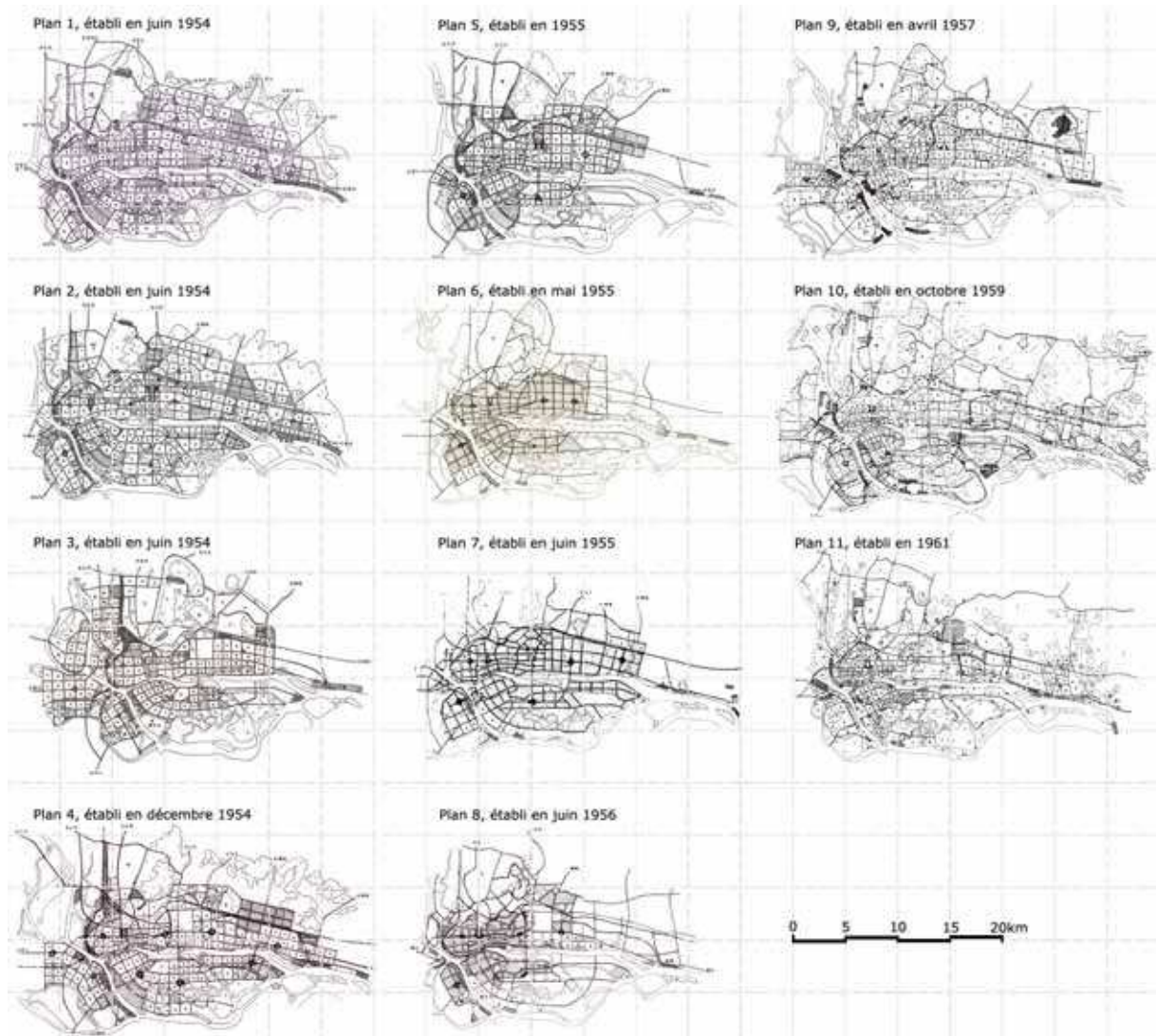
Numéro	Date d'établissement	Termes du schéma	Population prévue (mille)	Superficie (km ²)
1	1954		2200	177
2	1954		2200	177
3	1954		2200	177
4	1954	15-20 ans	2000	210
5	1955	20 ans	1600	121
6	1955	15 ans	1400	99
7	1955	15 ans	1450	131
8	1956	Court terme : 15 ans Long terme : 40 ans	- 1450	66 99

³⁶⁶ Maurice MEISNER, *op.cit.*, New York, 1999, p112-113

³⁶⁷ XU Xiao Mei, *Guangzhou Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Di Yi Zhi Shi San Fang An (Du premier plan au 13^e du schéma directeur de Canton)*, in DAI Feng, *Guangzhou Cheng Shi Gui Hua Fa Zhan Hui Gu (1949-2005) (Développement de la planification de Canton)*, Guangdong Ke Ji Chu Ban She, Canton, 2006, p93

9	1956-1957	Court terme : 7 ans Long terme : 20 ans	1750 1850	90 180
10	1959	15 ans	2500	201
11	1961-1965	10 ans	2000	117
12	1971-1972	Court terme : 10 ans Long terme : 50 ans	- 2500	150 200
13	1976-1977	Court terme : 10 ans Long terme : 25 ans	2040 -	- 185
14	1978-1983	Court terme : 10 ans Long terme : 20 ans	2500 2800	- 251
15	1989-2000	Long terme : jusqu'en 2010	4600	385
16	2002-2005	Court terme : jusqu'en 2005 Long terme : jusqu'en 2010	- 10350	- 785

Figure 2-3, Les schémas directeurs de Canton dans les premiers deux plans quinquennaux: l'échelle, l'orientation, la direction d'extension sont variées.



Source : XU Xiao Mei, *op.cit.*, Canton, 2006, p85-92, analysé par l'auteur

Mais en tous cas, bien qu'il existe certaines fluctuations dans le processus de l'industrialisation et de l'urbanisation, le premier plan quinquennal était un moment rationnel. C'est en raison du manque d'expérience qu'il a produit un aller-retour. Ensuite, le deuxième plan quinquennal est allé de proche en proche vers l'idéalisme.

Un point de vue courant regarde le Grand Bond comme la mesure qui fait face au besoin urgent de réaliser la modernisation. Aux yeux de Maurice MEISNER, c'est un moment de l'histoire ambiguë. D'après lui, le Grand Bond est une réaction à l'encontre de l'industrialisation du moment précédente, entre 1949 et le début du Grand Bond. Le premier plan quinquennal et ses fruits semblaient éloigner la Chine et le socialisme. Afin de résoudre les problèmes dans le processus de l'industrialisation de la ville, les mesures du Maoïsme étaient l'industrialisation de l'agriculture³⁶⁸. Certains chercheurs pensent que c'est le succès du premier plan quinquennal qui a fait avoir à MAO Ze Dong le rêve d'une croissance rapide de l'économie. Quant au Grand Bond, il a reflété l'idée de MAO qui voulait faire prendre sa propre route chinoise à la réalisation du développement économique suite à la détérioration des relations entre la Chine et l'Union Soviétique. Quelle que soit son origine, le Grand Bond n'est pas un plan concret, autrement dit, il est plutôt le produit de l'idéalisme qu'un plan comparable au plan quinquennal. Cette remarque a décrit sa caractéristique de fanatisme et d'antirationalisme.

Le Grand Bond commence à la fin de 1957. C'est le mouvement visant à la construction socialiste. « Quantité, rapidité, qualité, économie », tel fut le mot d'ordre lancé en 1958. Au début, le mouvement s'est concentré sur l'augmentation de la production industrielle et agricole. En mai 1958, le Centre a approuvé officiellement la proposition de MAO qui a déjà été mise en pratique : rassembler toutes les forces, s'efforcer d'édifier le socialisme avec la quantité, la rapidité, la qualité et l'économie. En fait, la poursuite de la croissance quantitative était commencée. L'agriculture a avancé ; en même temps, la valeur de la production industrielle reçoit l'obligation de dépasser la valeur de la production agricole dans les délais fixés. Dans ce cadre, la vague de construction à grande vitesse et les plans ambitieux sont lancés. Motivé par les slogans politiques irréalisables comme « dépasser la Grande-Bretagne et rattraper les Etats-Unis », « Prendre l'acier comme la grande ligne », « Tous les peuples fabriquent l'acier », l'industrialisation s'est accrue à une vitesse incroyable.

La réunion nationale d'urbanisme a été lancée à Qingdao en 1958, dans un cadre où le Grand Bond s'est développé rapidement. A cette époque-là, les dirigeants étaient réchauffés, tout l'état optimiste pour la situation actuelle et du futur. Ils pensaient que la Chine deviendrait un pays socialiste puissant avec une industrie et une agriculture modernes. Dans ce cadre, la modernisation des villes ne nécessite plus un long marché. Dans la réunion, on a proposé que toutes les villes fassent une planification si elles avaient des projets de construction. On a remarqué en plus qu'il fallait « bien avancer la construction urbaine afin d'adapter le grand bond au développement industriel ». Le « grand bond de l'urbanisme » a été proposé. Pour ce nouveau terme, le premier facteur était la vitesse. En répondant à une croissance spectaculaire, plus concrètement, la demande « qu'on construise tous types d'usines qu'il nécessite », la planification est obligée de suivre une procédure particulière. La baisse de la norme de la ville,

³⁶⁸ Maurice MEISNER, *op.cit.*, New York, 1999, p191

la simplification de la procédure, la réduction du temps de rédaction, tous ont pour objet de s'adapter à la nouvelle situation. Deuxièmement, l'échelle de la ville a été bien augmentée. On a pensé que la croissance du futur définie par l'ancien schéma directeur était trop conservatrice, qu'il fallait alors les rétablir en augmentant la dimension des villes et la capacité de charge démographique. Dans les trois ans à partir de 1958, à la suite de la naissance d'un grand nombre d'usines, de nombreux paysans ont été recrutés comme nouveaux employés. C'est ce qui a provoqué la croissance rapide de la population urbaine. A la fin de 1957, le nombre de la population urbaine était de 99 490 mille, soit 15,4% de la population totale. Trois ans après, elle a atteint 130 730 mille, soit 19,8% de la population totale. Le nombre des villes s'est accru aussi. Il y avait 177 villes à la fin de 1957, 199 en 1960 et 208 en 1961, l'année où la Chine a possédé le plus grand nombre de villes depuis l'établissement de la république³⁶⁹.

En 1960, bien que le mouvement du Grand Bond tire à sa fin, la réunion d'urbanisme national de Guilin, lancée en 1960, a hérité du fanatisme de l'Union de Qingdao. La réunion a proposé de construire, dans les 10 ou 15 ans suivants, presque toutes les villes chinoises pour qu'elles soient des villes nouvelles et modernes socialistes. Dominées par cette pensée, certaines villes ont proposé l'objectif d'explorer tous les efforts afin de changer fondamentalement la physionomie urbaine en trois ans, tandis que d'autres ont proposé le slogan « le changement dans trois ans, la transformation en cinq ans, et la mutation complète en dix ans ».

Ces principes ont été pratiqués dans un grand périmètre. Il en a résulté la tentation d'une extension urbaine spectaculaire. Avec l'amélioration des schémas directeurs établis au cours du premier plan quinquennal, la norme de la planification a été baissée d'une part, et d'autre part la procédure simplifiée. Une nouvelle vague d'urbanisation a été lancée. Prenons encore l'exemple de Canton, que nous avons citée ci-dessus. Son neuvième plan, rédigé au cours du Grand Bond, était tout le contraire des cinquième au huitième plan. Les derniers, établis entre 1955 et 1956, avaient pour l'objet de diminuer la dimension de la ville, tandis que le premier, rédigé en 1957, a bien augmenté la superficie de la zone urbanisée, tout en élevant aussi le nombre démographique. En effet, depuis le premier schéma directeur, en 1954, Canton a eu neuf plans avec des orientations tout à fait différentes, de l'extension à la concentration et enfin à l'extension. Ce fait a reflété la grande fluctuation de la pensée dominante.

Finalement, le Grand Bond, mouvement utopiste, n'a pas atteint son but ni dans les villes ni dans la campagne. Au contraire, les objectifs impraticables de la production qu'il a fixés ont bien dépassé la capacité actuelle de la Chine. Dans certaines villes, à la suite de l'extension industrielle, l'augmentation de la dimension urbaine a nécessité la construction d'équipements de base, ce qui a conduit à une surcharge financière de l'état. Finalement, il y n'avait pas de logements suffisants pour les nouveaux habitants. L'équipement public était trop surchargé. De plus, un grand nombre de territoires a été exproprié, réservé à l'extension du futur, ce qui a provoqué du gaspillage. La situation difficile a été aggravée par des catastrophes naturelles, en 1959, ainsi que par l'ordre de dénoncer l'accord entre la Chine et l'Union Soviétique établi en 1957.

³⁶⁹ DONG Zhi Kai, *Xin Zhong Guo Cheng Shi Fang Zhen De Yan Bian (1949-2001) (L'évolution de principe d'urbanisme depuis l'implantation de la république, entre 1949 et 2001)*, in *Urban et rural development*, Pékin, n°6, 2002, p38-40

De ce fait, l'État a poursuivi, depuis 1960, une nouvelle politique économique, c'est-à-dire l'adoption de mesures particulières en raison de sa confrontation à la menace de famine. En effet, c'était la crise dans tout le pays, directement causée par le manque de nourriture. Quant à la ville, des mesures ont été adoptées vis-à-vis de la situation aggravée de la production industrielle. En janvier 1961, le Centre a proposé le principe : réajustement, consolidation, renforcement et amélioration. Il a signifié que le mouvement du Grand Bond était fini, et qu'il se réorientait vers une période de réajustement. L'État a adopté une politique contractuelle. La dimension de la construction a été diminuée, la cible de la production de l'industrie lourde améliorée, tandis que les villes sont obligées de diminuer leur population urbaine et de restreindre l'emploi. Dans le cadre où l'économie d'État a eu un réajustement, cela ne justifiait plus un urbanisme dont le rôle était « la concrétisation du plan économique ». Par contre, il est considéré comme la cause du gaspillage. Comme l'a critiqué en décembre 1961 le groupe de tête de la révolution de conception, l'urbanisme ne considérait que le futur, mais il a négligé l'actualité. Il a proposé des dimensions trop grandes, une population trop importante. Il a édifié en plus un bon nombre de grandes places, d'édifices de luxe et de vastes boulevards. La densité urbaine était trop petite³⁷⁰. En l'occurrence, le Centre a décidé de ne pas faire d'urbanisme au cours des trois années suivantes³⁷¹. Les départements d'urbanisme locaux ont été supprimés, l'emploi restreint.

D'après WANG Kai, « ne pas faire d'urbanisme pendant trois ans » est en fait la conséquence inévitable de la pensée dominante des années 1950 qui a pris l'urbanisme comme la pratique et la concrétisation du plan économique. Puisque l'économie avait besoin de réajustement, l'interruption du travail d'urbanisme semble être raisonnable³⁷². Quoi qu'il en soit, le processus d'urbanisation a connu de grandes fluctuations au cours du deuxième plan quinquennal. Comme l'a montré LI Xin, le radicalisme conduit facilement à tomber dans le gouffre de la dissimilation à cause du manque de soutiens scientifiques. Dans ce cadre, l'urbanisme, qui est directement rattaché au système de planification, est inévitable face aux fluctuations provoquées par les facteurs externes³⁷³.

La nouvelle politique économique a produit son effet, car l'économie a été relancée dès 1962. En 1963, la réunion du Centre a décidé de continuer le réajustement pendant les trois années suivantes. En décembre 1963, la deuxième réunion d'urbanisme national organisée par le Conseil des affaires de l'État a proposé de relancer la planification à court terme afin d'améliorer les équipements de base. Dans ce cadre, les villes se sont engagées à réajuster leur schéma directeur. Mais le travail d'urbanisme devait toujours s'adapter au rythme du développement économique. La réunion du ministre de la construction, en novembre 1964, a critiqué la conception qui consistait à poursuivre la grande dimension, les équipements

³⁷⁰ HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p93

³⁷¹ Dans la réunion nationale sur le plan économique, en novembre 1960, le vice-premier ministre LI Fu Chun a annoncé qu'on ne ferait pas de planification au cours des trois années suivantes.

³⁷² WANG Kai, *Wo Guo Cheng Shi Gui Wu Shi Nian Zhi Dao Si Xiang De Bian Qian Yu Ying Xiang (L'évolution et son influence de pensée dominante de l'urbanisme en Chine dans les derniers cinquante ans)*, in *Gui Hua Shi (L'urbaniste)*, Nanning, n°4, 1999, p23-26

³⁷³ LI Xin, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p81-85

complets, les nouvelles formes étrangères et une norme trop élevée. A partir des pensées dominantes, les urbanistes ont réajusté de nouveau les schémas directeurs existants. Les mesures se sont concentrées autour de la diminution de la largeur des voiries, de l'économie du terrain et de la baisse des frais de construction.

D'ailleurs, la pensée de l'industrialisation du PCC a été dominée, dans une certaine mesure, par l'idée qu'on devait toujours être prêt à faire face à la guerre. MAO a insisté sur la théorie de Lénine et de Staline de la guerre incontournable dans une époque d'impérialisme et dans l'époque de la révolution prolétarienne. C'est une des raisons importantes pour lesquelles le Centre a décidé de disposer la plupart des industries nouvelles à l'intérieur du pays, abandonnant par le fait les villes côtières qui avaient déjà une certaine base industrielle, car ces dernières étaient plus faciles à bombarder en cas de guerres³⁷⁴. La guerre de Corée et la crise de Taïwan, dans les années 1950, la guerre sino-indienne, la guerre du Vietnam et l'accrochage à la frontière entre la Chine et l'Union Soviétique dans les années 1960, tous ceci a fait que le Centre a connu l'existence de menaces pour la sécurité nationale. Au milieu des années 1960, MAO pensait que la situation internationale était très grave. De ce fait, il a proposé le principe de « la défense en premier ». Les industries importantes installées dans les villes côtières ont été déplacées vers l'intérieur, ce qui fait que les usines réinstallées ont dû suivre le principe de la décentralisation. Quant aux projets concernant la défense, ils ont suivi la disposition « dispersée, secrète et à proximité d'une grande montagne ». Durant cette époque, la pensée de décentralisation, d'anti-urbanisation, voire même d'anti-urbanisme, a influencé de plus en plus toutes les villes chinoises. Elle a fait échouer encore une fois l'urbanisme et le processus de l'urbanisation qui venaient d'être relancés.

D'après Maurice MEISNER, MAO Ze Dong avait tendance à l'anti-urbanisme élaboré à l'époque de la révolution en campagne³⁷⁵. C'est une des caractéristiques typiques du populisme. De ce fait, s'ajoutant à la situation internationale des années 1960, tous ces événements ont provoqué sa décision d'anti-ville et d'anti-urbanisme. La tendance forte d'anti-urbanisme et d'anti-connaissance a atteint un sommet au cours de la révolution culturelle. Les « rebelles » (successeurs des Gardes Rouges) prenaient en bloc tout ce qui avait été fait jusqu'alors. A en juger par le grand nombre de « dazibaos », tous les plans d'aménagement des villes étudiés depuis une quinzaine d'années n'étaient que de pâles reproductions de « villes révisionnistes » dont le rôle essentiel était d'élargir le fossé entre ville et campagne, ouvriers et paysans, et faciliter ainsi l'avènement du capitalisme. N'était-ce pas logique puisque les dirigeants du Parti □ aux différents échelons □ qui avaient présidé à l'élaboration de ces plans étaient tous des « gens au pouvoir qui, bien qu'étant membres du Parti, marchaient dans la voie du capitaliste » ?³⁷⁶

D'une part, l'urbanisme a subi des critiques aiguës, d'autre part la révolution culturelle a fait déborder l'anarchisme, alors que le travail d'urbanisme avait été abandonné. Dans ce cadre, la

³⁷⁴ Au cours du premier plan quinquennal, les pays occidentaux, comme les Etats-Unis et Taïwan, étaient en conflit militaire avec la Chine. Dans ce cadre, le Centre a proposé le slogan « on prépare la guerre ». De ce fait, les projets importants, notamment celui concernant la défense, étaient obligatoirement mis en arrière. Ils sont, hormis la construction de navire, implantés dans les régions où les chasseurs-bombardiers ne pouvaient pas arriver.

³⁷⁵ Voir, Maurice MEISNER, *op.cit.*, New York, 1999, p298

³⁷⁶ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p154

destruction et la construction se faisaient sans ordre, de nombreux patrimoines ont été ruinés. En fait, ces dix ans ont produit une grande catastrophe pour les villes chinoises³⁷⁷.

4.1.3 L'empreinte des conseillers soviétiques

Dans une certaine mesure, on peut dire qu'il n'existait pas de métier d'architecte dans l'histoire chinoise. Ce sont plutôt les artisans qui ont construit les palais et les villes selon les règlements traditionnels. A l'époque des concessions, d'une part ce sont les architectes et les urbanistes occidentaux qui ont établi la conception des concessions, d'autre part, certains architectes chinois, dont le nombre est assez limité, sont entrés dans le domaine grâce à leur enseignement professionnel à l'étranger. En effet, il n'a pas existé d'enseignement formel d'urbanisme et d'architecture en Chine jusqu'au début du XX^e siècle. Toutes les expériences et les personnes qualifiées dans ce domaine sont venues du système occidental. Mais leurs expériences ont eu moins d'influences à la suite du départ des urbanistes étrangers. Quant aux personnes d'origine chinoise, il n'en restait pas beaucoup, et en même temps, elles n'ont pas obtenu la pleine confiance du PCC³⁷⁸.

Pour sa part, le PCC avait l'attitude de « détruire les vieilles et d'en établir de nouvelles » pour les villes chinoises. Il a tenté de construire des villes socialistes toutes neuves, bien distinctes des villes féodales et des villes capitalistes. Les villes socialistes devaient résoudre les problèmes sociaux soulevés par ces deux dernières, et établir un nouvel ordre social. Cependant, quel est le modèle de la ville socialiste ? Les dirigeants chinois qui manquaient d'expérience, ont décidé d'apprendre sur l'avant-garde. L'Union Soviétique était un bon choix car elle avait construit un pays socialiste 27 ans auparavant.

MAO Ze Dong avait eu l'idée de coopérer avec les Etats-Unis après la fondation de la république, notamment dans le domaine de l'économie³⁷⁹. Cependant, ces derniers ont soutenu le Guomindang dans la guerre civile, ensuite ils ont offert leur aide à la Corée du Sud et à Taïwan, ce qui a provoqué l'alliance entre la Chine et l'Union Soviétique. Le PCC a fixé le principe diplomatique en 1949 : faire alliance sans réserve avec le camp socialiste, dont la tête était sans aucun doute l'Union Soviétique. Cette politique a fait obtenir à la Chine les soutiens et les aides de l'Union Soviétique. En février 1950, les deux pays ont signé l'accord d'alliance et d'aide mutuelle. L'Union Soviétique a offert des crédits avec des taux avantageux, des experts et des techniciens dans des domaines divers. Elle a donné des formations aux techniciens chinois. De cette façon, son modèle, dominé en premier par

³⁷⁷ DONG Zhi Kai, *op.cit.*, Pékin, n°6, 2002, p38-40

³⁷⁸ D'après le chef du comité d'économie centrale CHEN Yun, durant cette époque, la nouvelle Chine n'a hérité que de 20 mille ingénieurs et spécialistes de Guomindang, dont la majorité avait une idéologie réactionnaire et pro-américaine. Voir la note diplomatique de la conversation entre le chef du comité d'économie centrale CHEN Yun et l'ambassadeur de l'Union Soviétique en date du 28 octobre 1949. APIIP...p58-62, cité par HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p27.

³⁷⁹ Quant au développement de l'économie chinoise après la deuxième guerre mondiale, MAO Ze Dong a discuté sur le sujet avec l'observateur militaire américain John S. Service en 1944. MAO a supposé la coopération économique entre la Chine et les Etats-Unis. D'après lui, l'industrialisation en Chine pourrait se réaliser à condition de recevoir de l'aide des capitaux étrangers. La Chine peut offrir le « lieu à investir » et le « marché d'export » du produit de l'industrie lourde. Elle compenserait en plus l'investissement et le commerce américain par les matériaux industriels et les produits agricoles. Voir, DONG Zhi Kai, *Yan'an Shi Qi Mao Ze Dong De Jing Ji Si Xiang (l'idée de l'économie de MAO Ze Dong à l'époque de Yan'an)*, Shanxi Ren Min Jiao Yu Chua Ban She, Xi'an, 1993, p114-115.

L'économie planifiée, a été introduit en Chine.

En effet, durant l'époque du passage, c'est-à-dire les trois premières années à partir de 1949, le régime d'urbanisme de la concession a été copié. Les experts, qui étaient pour la plupart les architectes qui avaient fait leurs études en occident dans les années 1920-1930, ont fait quelques projets en adoptant les théories occidentales qu'ils avaient apprises. Cependant, lorsque le premier plan quinquennal s'est engagé, avec les forts soutiens officiels, les experts de l'Union Soviétique ont participé dans la pratique et l'enseignement de l'urbanisme en Chine. L'objectif de leur projet s'est concentré autour des grandes villes et des villes-clés au nord-est. Avec l'établissement de l'économie planifiée et l'introduction de techniques de planification, le système socialiste différencié du celui de la concession s'est établi de proche en proche.

D'après HUANG Li, plusieurs raisons peuvent expliquer le besoin chinois de l'aide d'experts soviétiques. D'une part, le PCC s'est occupé autrefois de la lutte armée et aux travaux ruraux, tandis qu'il manque d'expérience en ce qui concerne la gestion de la ville et le développement économique. Dans ce cadre, l'invitation d'experts soviétiques était un procédé expéditif. D'autre part, le manque de techniciens fiables était un des problèmes les plus graves pour la nouvelle Chine³⁸⁰. Le PCC pensait qu'il n'avait pas suffisamment de techniciens ayant un bon niveau dans leur domaine et qui soient fidèles en même temps au gouvernement du peuple. Il n'a pas fait confiance aux architectes ayant des cursus à l'occidental ; il pensait même que leurs idées politiques étaient réactives. De ce fait, l'Union Soviétique est devenue le modèle avancé pour la construction socialiste de la Chine, que ce soit pour l'idéologie ou la technologie.

- L'introduction du modèle soviétique

A l'aube de la fondation de la république, MAO Ze Dong a annoncé : « Le Parti Communiste de l'Union Soviétique est le meilleur enseignant pour nous. Nous devons apprendre à les suivre³⁸¹ ». Au début des années 1950, tous les facteurs de l'Union Soviétique sont devenus les modèles du socialisme, tout au contraire du monde occidental dont le représentant était les Etats-Unis. Sous le slogan « apprendre à suivre l'Union Soviétique », les Maoïstes ont cru fermement qu'ils avaient pris le bon modèle du socialiste et les technologies nécessaires pour le développement économique. A ce moment-là, le slogan était « laissez-nous la modernisation et la soviétisation³⁸² ». Après la période de passage, MAO Ze Dong a pensé qu'il existait encore une forte tendance pro-américaine et à la fois un mépris de l'Union Soviétique au sein de la classe intellectuelle. De ce fait, les dirigeants chinois ont lancé une vague d'éducation idéologique dans tout le pays. Ce mouvement avait pour objectif d'apprendre sur l'Union Soviétique à grande échelle. Le 7 février 1953, MAO a mis l'accent sur le problème dans son discours lors de la séance de clôture de la 4ème session plénière du 1er congrès du CPPCC. « Nous sommes en face de la réalisation du premier plan quinquennal, dont la condition est tellement difficile, et nous manquons aussi d'expérience. En conséquence, nous devons apprendre sur l'Union Soviétique.... Nous apprendrons non seulement les théories du Marxisme et du Léninisme, mais aussi les technologies avancées.

³⁸⁰ HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p27

³⁸¹ MAO Ze Dong, *Sélection d'ouvrages MAO Ze Dong*, Ren Min Chu Ban She, Pékin, 1991, volume 4, p1481

³⁸² Maurice MEISNER, *op.cit.*, New York, 1999, p120

En un mot, nous devons apprendre modestement tous ce dont nous pouvons profiter. ... Nous devons lancer une vague d'apprentissage sur l'Union Soviétique dans tout le pays, afin de bien construire notre pays³⁸³ » a-t-il remarqué.

En ce qui concerne l'urbanisme, comme dans les autres domaines, l'influence de l'Union Soviétique est, dans une certaine mesure, exercée par les experts soviétiques. Le 9 septembre 1953, le Centre a publié le document « Les règlements concernant le renforcement du rôle des experts soviétiques ». Il a montré qu'apprendre correctement les expériences soviétiques et les pratiquer étaient un facteur important pour accomplir les tâches avec succès. Stimulé par le Centre, tout le pays tentait d'apprendre sur l'Union Soviétique. Dans ce cadre, la Chine a accueilli un bon nombre d'experts soviétiques.

Depuis 1952, le ministre de la construction a invité les experts soviétiques à participer à l'établissement du schéma directeur. Ils ont marqué de leur empreinte toutes les villes clés du premier plan quinquennal. Certains experts ont donné des cours et organisé des séminaires pour les professionnels chinois, et d'autres ont pris part à la formulation des premières normes d'urbanisme. En premier, les experts soviétiques ont exercé leur influence via les conseils visés sur les plans de grandes villes. Par rapport aux urbanistes locaux, leur avis avait occupé la place dominante³⁸⁴. A Shanghai, l'expert soviétique est arrivé en septembre 1953. En un mois, il a fini le plan schématique de la planification de Shanghai. Il a donné un rapport en plus. A Wuhan, l'expert soviétique a d'abord présenté la conférence dont le sujet était les principes de construction urbaine en Union Soviétique. Il a aussi donné son avis sur le schéma directeur de Wuhan, et fait une esquisse en marquant l'axe urbain, la place centrale et les zones industrielles. Basé sur cette esquisse, le schéma directeur de Wuhan a été formulé dans sa version de 1954 puis il a ensuite rendu compte à ses supérieurs. De plus, les experts soviétiques ont donné des cours dans les écoles d'architecture chinoises. Ils ont tenu les cours pour les professionnels. En même temps, un bon nombre de documents et de livres soviétiques ont été introduits dans le pays et traduits en chinois. Tout cela a eu une influence considérable sur l'établissement du régime d'urbanisme en Chine. Dans le cadre où la Chine n'a jamais eu de système d'enseignement en urbanisme, les documents introduits, y compris les textes et les discours des experts soviétiques, ont été traduits et rédigés. Ils sont devenus d'une part une référence importante pour les urbanistes chinois³⁸⁵, d'autre part des matières

³⁸³ MAO Ze Dong, *Œuvres choisies de Mao Zedong (volume 6)*, Ren Min Chu Ban She, Pékin, 1999, p263-264

³⁸⁴ Par exemple, à Pékin, le plan de l'expert soviétique a soutenu de reprendre le centre existant comme centre de la future capitale. Par contre, LIANG Si Cheng et CHEN Zhan Xiang ont proposé d'implanter le nouveau centre urbain à l'ouest de la ville. Le premier plan a obtenu le soutien important du gouvernement local, tandis que le dernier est critiqué jusqu'alors comme l'exemple positif qui pourrait changer le plan de disposition de Pékin et bien préserver le patrimoine de la ville.

³⁸⁵ Le Centre a délivré le document « Les règlements concernant le renforcement du rôle des experts soviétiques » (*Zhong Gong Zhong Yang Guan Yu Jia Qiang Fa Hui Su Lian Zhuan Jia Zuo Yong De Ji Xiang Gui Ding*) le 9 septembre 1953. Dans ce document, les experts soviétiques ont donné une grande aide à la formation des cadres. Nous devons alors intensifier la formation des employés et des cadres dans les délais fixés. Nous devons en outre inviter les experts à présenter les expériences soviétiques dans les divers domaines. Les documents qu'ils ont présentés, comme le rapport, le séminaire, devaient être bien étudiés et rédigés pour que les professionnels de tout le pays puissent en profiter. Voir, *Zhong Gong Zhong Yang Guan Yu Jia Qiang Fa Hui Su Lian Zhuan Jia Zuo Yong De Ji Xiang Gui Ding*, in *Zhong Hua Ren Min Gong He Guo Jing Ji Dang An Zi Liao Hui Bian (1953-1957) (le recueil des archives concernant l'économie de la République Populaire de Chine entre 1953 et 1957)*, rédigé par Chinese Academy of Social Sciences et le centre d'archives national, Zhong Guo Wu Jia Chu Ban She, Pékin, 2000, p878-880.

d'enseignement dans les universités. Les normes soviétiques sont introduites comme le modèle standard. Après l'ajustement sous les conseils soviétiques, elles sont distribuées aux autorités locales en tant que règlement national³⁸⁶. S'ajoutent à cela l'envoi de professionnels et d'étudiants en Union Soviétique ; les pensées soviétiques sur l'urbanisme sont ainsi répandues par ces trois moyens.

Le gouvernement chinois a bien apprécié le travail des experts soviétiques. La plus grande partie des louanges est venue de l'admiration pour les technologies avancées de l'Union Soviétique³⁸⁷. Comme l'a critiqué Léon HOA, il faut rendre cette justice aux Soviétiques : sans leur apport, le démarrage de l'industrialisation chinoise eût été très difficile, très long, alors qu'avec le réseau d'industries clés installé durant le premier plan et la technologie importée en même temps, on a pu non seulement assurer un bon décollage mais encore, par la suite, étendre ce réseau et multiplier plus facilement les usines et les grands travaux³⁸⁸.

Cependant, les conseils soviétiques dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme ont provoqué des débats parmi les urbanistes chinois. Toujours selon les critiques de Léon HOA, les urbanistes et architectes soviétiques, qui apportaient leur expérience d'une vingtaine d'années d'aménagement urbain, et spécialement de la reconstruction, □ leur apport était assez important dans le domaine de la technologie des travaux urbains : assainissement, adduction d'eau, approvisionnement en énergie. Également dans la prospection et le choix des terrains industriels, dans l'élaboration de certaines méthodes d'enquêtes et de statistiques. ... Mais leur façon de concevoir les schémas directeurs et les études des ensembles urbains était empreinte du formalisme qui régnait chez eux³⁸⁹.

Aux yeux de HUANG Li, l'introduction de la pensée soviétique est en fait une ouverture à sens unique. La culture hétérogène est répandue par la puissance étatique. Dans ce cadre, l'échange académique a été marqué par l'empreinte politique. La mesure avait des effets à court terme, mais la « greffe » de la théorie ne discute pas sa racine, ce qui a conduit à des

³⁸⁶ La procédure de planification de l'Union Soviétique était trop compliquée pour la situation urgente de la construction industrielle en Chine. Dans ce cadre, les urbanistes chinois ont adopté la méthode en intégrant les normes soviétiques et le plan provisoire qui a défini la disposition des fonctions urbaines. L'établissement du schéma directeur a pris en compte d'abord les projets importants définis par la Commission de Planification d'État. Sur cette base, les provinces et les villes ont proposé des projets connexes correspondants au plan d'État. Après l'ajustement et l'approbation de la Commission de Planification d'État, ces projets définitifs sont devenus les fondements principaux pour le schéma directeur. Le plan provisoire, qui a remplacé le schéma directeur sur le moment, a simplifié les exigences données à la base, ainsi que l'importance et le contenu du plan final.

Le premier règlement d'établissement de planification en Chine a été appliqué en 1956. Il y avait trois phases de l'Union Soviétique, dont la planification régionale, le schéma directeur et le plan du site, mais le règlement chinois a décidé de les réduire aux deux dernières, c'est-à-dire le schéma directeur et le plan du site. De plus, la procédure de planification pourrait s'adapter en cas de besoin. Voir, HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p55-56.

³⁸⁷ Selon le bilan de la Commission centrale de finance et d'économie, en février 1952, la réalité des deux dernières années a prouvé qu'il existait, pour les petites industries dessinées ou réaménagées par les concepteurs chinois, beaucoup de lacunes dans la conception et la technologie. De plus, la conception des grandes usines n'a obtenu aucune réussite. En fin de compte, il a été obligatoire de demander l'aide des experts soviétiques, ce qui a produit un grand gaspillage. De ce fait, dans le cadre où les techniciens chinois de haut niveau n'étaient pas formés au cours des quelques années suivantes, l'engagement des experts soviétiques représentaient le moyen plus économique et le plus sûr de réaliser notre projet. Voir, HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p27.

³⁸⁸ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p59

³⁸⁹ Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p64

lacunes du régime dans le long terme³⁹⁰.

Enfin, accompagnant la mise en œuvre du premier plan quinquennal, l'industrialisation à grande échelle a été lancée par l'État. L'administration centralisée a été établie, tandis que la position de l'urbanisme et son rapport avec les départements administratifs ont été redéfinis. Dès lors, l'urbanisme est regardé comme le moyen technique pouvant servir à la réalisation du plan économique de l'État. Ce n'était plus un organisme de conception indépendant, mais un département rattaché au gouvernement local. Cette « greffe » de l'économie planifiée et la hiérarchie dans la Chine était ce qui répondait le mieux à notre propre besoin sur le moment. Le rapport entre la technique et le politique correspondait aussi à la demande de centralisation du pouvoir d'État à cette époque.

- Chercher un modèle idéal de la ville socialiste

Comme l'a montré HOU Li, il y a eu un grand débat après la Révolution d'Octobre. La question était centrée sur le problème de savoir quelle est la traduction correcte pour le Marxisme. Il existait aussi la recherche du chemin vers l'économie socialiste. En même temps, les urbanistes soviétiques ont affronté le problème suivant : comment construire les villes socialistes ? A ce moment-là, les urbanistes, dont la plupart étaient des architectes, ont tenté de chercher les principes d'une construction urbaine qui soit dans la ligne de pensée des œuvres Marxiste. Le Marxisme a beaucoup critiqué la société capitaliste et a appelé la classe prolétarienne à la révolution, mais il a peu défini la ville socialiste et la ville communiste. Le seul point qu'il a souligné est « la disparition de trois grandes distinctions, celle entre la ville et la campagne, celle entre l'industrie et l'agriculture et celle entre le travail physique et le travail mental. De ce fait, faire disparaître les trois grandes distinctions est devenu le seul fondement qui a guidé l'évolution des théories d'urbanisme. Il n'existerait pas de distinction entre les diverses classes sociales dans la ville socialiste idéale. Autrement dit, elle devrait offrir une opportunité égale à chaque personne dans chaque métier. Ce serait la société allant vers le communisme³⁹¹.

Dans la fin des années 1920 et le début des années 1930, les urbanistes soviétiques ont lancé un grand débat sur le modèle de ville socialiste. Il est généralisé par les chercheurs d'aujourd'hui en un débat entre deux camps : celui des urbanistes et celui des anti-urbanistes. Ces derniers ont proposé une société sans ville afin d'éliminer les distinctions entre la ville et la campagne. Quant aux urbanistes, ils ont proposé un modèle de vie communale (communal living). Ce débat, plutôt dans le domaine théorique, a été terminé par l'autorité, mais HOU Li pense qu'il a produit une influence considérable sur l'établissement de la théorie d'urbanisme socialiste³⁹². En fait, certains principes qu'il a proposés sont adoptés après quelques ajustements dans la pratique. C'est le cas des équipements publics disposés selon la dimension du district résidentiel, et l'emploi des produits préfabriqués pour baisser les frais de

³⁹⁰ HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p80

³⁹¹ HOU LI, *She Hui Zhu Yi, Ji Hua Jing Ji Yu Xian Dai Zhu Yi Cheng Shi Wu Tuo Bang, Dui Er Shi Shi ji Shang Ban Ye Su Lian de Jian Zhu Yu Cheng Shi Gui Hua Li Shi De Fan Si (Socialism, planned economy and the lodernism utopia – a retrospection on the soviet union's architecture and urban planning in the first half of twentieth century)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2008, p102-110

³⁹² HOU LI, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p102-110

construction ; tous ces principes sont encore pratiqués en Chine aujourd'hui. Même la mesure extrême, comme la vie communale, a été exécutée à l'époque de la commune populaire. Finalement, le grand public s'y est opposé et il a fallu arrêter.

Le schéma directeur de Moscou a fait son apparition officielle en 1935. Il est considéré comme le modèle parfait de la ville socialiste. En tant que fenêtre, il a défini les principes et les méthodes pour la planification de la ville socialiste. D'après HOU Li, le plan de Moscou est le reflet des tendances communes aux théories d'urbanisme dans le monde, mais il a aussi certaines caractéristiques particulières, ces dernières ayant été répandues en Union Soviétique, en l'Europe de l'est et en Chine³⁹³.

Comme l'a montré le discours d'un expert soviétique, la pensée de l'urbanisme soviétique est basée sur l'analyse des théories marxiste-léninistes de la structure économique dans les diverses sociétés. Elle avait l'absorption critiquée des théories venues des pays capitalistes. A leurs yeux, la lacune de la planification capitaliste réside dans le manque de plan de développement économique. Il a abouti à la privatisation des moyens de production, aux contradictions entre les intérêts divers de la société et la négligence du peuple travailleur. Dans ce cadre, les villes sont aussi construites sans plan³⁹⁴. Afin de trouver la solution, il faut d'abord établir une économie planifiée. Elle est soumise au contrôle de l'état. Sans préparation, l'état est devenu le seul maître qui a le droit de décision sur le développement urbain. L'état décidera de la situation et des fonctions de toutes les villes. Il décidera et contrôlera leur croissance, dont la quantité, la dimension et la vitesse. Toutes les ressources, financières, matérielles ou humaines, seront distribuées par l'état. Afin de réaliser cette mission, les pays doivent établir le régime correspondant : l'économie planifiée.

HOU Li a proposé quatre caractéristiques principales que le schéma de Moscou a reflétées et qui ont produit une influence considérable sur les villes chinoises : la croissance urbaine sous le contrôle complet de l'état, la ville ayant le devoir de produire, la ville égale avec les indices, la ville avec des significations et une mémoire.

En premier, en ce qui concerne la croissance urbaine, la plupart des urbanistes et anti-urbanistes ont remarqué, comme les théories courantes occidentales dans le domaine, l'abomination à la grande ville et la nécessité de limiter l'échelle de la ville. Le pays socialiste a contrôlé l'ensemble de la croissance urbaine. Un des principes de la planification soviétique vise au développement équilibré de la ville sous le contrôle de l'état. L'objectif du contrôle d'une telle planification était concentré autour du choix des sites, l'orientation et la dimension. De plus, les urbanistes soviétiques ont tenté de chercher une dimension optimale pour la ville, car ils croyaient qu'il y avait une limite optimale au sens économique. Avec cette limite, le coût des équipements publics était le plus bas, et ainsi la ville nuisait moins à l'environnement. Cette dimension optimale a été augmentée plusieurs fois, de 20 mille au début à 150 mille habitants finalement, mais la limite de l'échelle « élaborée selon des principes scientifiques » existait toujours. Elle était la raison principale pour contrôler la croissance urbaine dans les

³⁹³ HOU LI, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p102-110

³⁹⁴ Département d'urbanisme du Ministre de la construction, *Guan Yu Su Lian Cheng Shi Jing Ji Gong Zuo De Jiang Ke (Séminaire au sujet de travail d'économie et de la planification de l'union soviétique)*, le janvier 1957.

pays soviétiques³⁹⁵. Basées sur la conviction d'une limite optimale, la plupart des villes ont été contrôlées vers ce modèle. C'est ainsi qu'une série de mesures ont été adoptées, dont le contrôle sévère des grandes villes et le développement privilégié des villes petites et moyennes. En outre, il a tenté d'établir un système équilibré des villes dans le périmètre de l'État, en ce qui concerne la répartition géographique. Par conséquent, pour les villes situées à l'ouest, plus développées en Union Soviétique, le développement industriel et la population ont eu un contrôle approprié, tandis que les ressources et le développement industriel étaient le privilège des nouvelles villes de l'est.

Ensuite, la fonction principale de la ville est définie vers « le champs de bataille, pour la production socialiste ». Donc, elle est totalement planifiée au service de la production industrielle. D'après Greg CASTILLO, toutes les villes socialistes sont des villes industrielles, plus simplement le siège des grandes sociétés³⁹⁶. La ville a pour but de garantir les conditions fondamentales de la production industrielle, et d'obtenir le plus haut rendement avec le coût le plus bas possible. L'orientation et l'échelle de l'usine sont déterminées par l'État. Son choix du site a déterminé le site de la ville. Le centre ville n'est plus occupé ni par le commerce, ni par les équipements de loisirs ou encore par les organismes financiers, mais par des usines. La ville orientée vers la production implique aussi que l'on étouffe la vie urbaine et que l'on détraque la consommation.

Troisièmement, la ville égale. Le but ultime du communisme est une société égalitaire et les distinctions de classes définitivement diminuées. C'est aussi l'objectif de l'urbanisme socialiste. Dans cette perspective, il tente d'obtenir l'égalité spatiale en favorisant ou reflétant l'égalité sociale. Il poursuit le zonage du territoire en fonctions. L'attribution unitaire est la méthode la plus importante pour réaliser l'égalité spatiale. En remplaçant le marché du territoire, elle est aussi l'outil indispensable de l'économie planifiée. Les urbanistes soviétiques ont cru que l'attribution rationnelle pouvait optimiser l'utilisation des terrains. D'après eux, elle éviterait le brouillage entre les diverses fonctions et diminuerait les trafics superflus. Un autre moyen de refléter l'égalité est le contrôle par les index. La superficie moyenne par personne, les équipements nécessaires par mille personnes, le temps de trajet pour aller au travail, les normes pour les logements, tous sont contrôlés par les index correspondants.

Dernièrement, c'est la ville avec des significations et une mémoire. En fait, c'est la règle habituelle dans le milieu des urbanistes, sans jamais la marquer dans les documents officiels. Au début des années 1950, l'époque où la Chine a introduit le modèle complet d'urbanisme soviétique est aussi la fin du « réalisme socialiste ». Les architectes du modernisme, qui ont mis l'accent sur la forme simple et le retour à la fonction, ont été abandonnés car ils ne pouvaient pas représenter la « grandeur » de Staline et du socialisme. En tant que théâtre qui a mis en scène la révolution socialiste, comment la ville représente-t-elle plus rapidement et plus facilement la grandeur et l'importance de la révolution ? Staline a tenté de trouver la forme architecturale qui pouvait mémoriser cette grande époque et sa direction. Dans ce cadre,

³⁹⁵ HOU LI, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p102-110

³⁹⁶ Greg CASTILLO, *Stalinist modern constructivism and the Soviet company town*, in James C, Daniel R. éd, *Architecture of Russian identity, 1500 to the present*, Ithaca: Cornell University Press, New York, 2003, p135, cité par HOU LI, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p102-110

L'architecture, en tant qu'outil de pouvoir, a une fonction radicale pour présenter la grandeur et la puissance du pouvoir, mais le modernisme ne répondait pas à une telle demande. Staline a finalement proposé ce slogan connu : la forme nationale, le contenu socialiste. Pour sa part, la forme signifie des dimensions immenses et une décoration splendide, tandis que le contenu signifie la mémorisation et l'expression³⁹⁷. Plus concrètement, le classicisme, à travers le réseau radiant des voiries, les places pour la mémorisation, les axes, le principe de mettre l'accent sur l'unification et la stabilité, etc., a été adopté par l'Union Soviétique. Il a atteint son sommet à l'époque de Staline. L'établissement du capital public a donné la possibilité d'un aménagement urbain à grande échelle, car le gouvernement avait le pouvoir absolu sur le contrôle et la décision dans le domaine de la construction. La physionomie urbaine est devenue en fait la traduction de la volonté gouvernementale. Pour ce dernier, le but espéré était de diminuer la différence entre la ville et la campagne. La planification des villes neuves exige de concorder avec la nouvelle structure sociale.

Dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture, il a mis l'accent sur la collectivisation du travail et de la vie. Sous la direction de Staline, il a fait construire un bon nombre de villes neuves et de grands équipements publics. La planification et la conception architecturale, en bon ordre et de style vigoureux, visaient à présenter le grand succès obtenu dans le domaine économique et politique.

Que ce soit la poursuite de la dimension optimale de la ville ou le zonage des diverses fonctions, tous ont reflété l'idée principale de l'économie planifiée. Elle a cru à la distribution rationnelle des ressources. D'après les urbanistes soviétiques, l'économie planifiée et la distribution rationnelle pouvaient résoudre le problème radical de l'urbanisme capitaliste : le désordre. Ce point de vue a été complètement accepté par les dirigeants chinois. Ainsi, dans le cadre de l'économie planifiée, si la ville devait développer l'échelle, le rythme et l'ordre du développement, tous étaient déterminés en fonction du plan d'état. La planification avait la prévoyance et la dirigeabilité, donc elle pouvait finalement être réalisée. Basé sur la pensée, l'établissement de la planification est devenu une partie du plan d'état. Elle est la traduction du plan économique, et la planification spatiale fixée et idéale. A travers l'établissement, l'exécution et le contrôle du plan, presque toutes les activités concernant la construction urbaine sont sous l'autorité de l'administration, et leur plan de distribution et leur forme urbaine ont été déterminés. En fait, la planification est bien intégrée dans le plan économique. Dirigée par ce principe, la procédure est lancée par la Commission de Planification d'État. Elle définit d'abord les index et les normes pour les villes, bases sur lesquelles la planification est ensuite établie par les départements d'urbanisme locaux. En correspondant au plan économique, la planification à court terme est votée pour cinq ans, tandis que celle à long terme l'est pour vingt ou vingt-cinq ans. En général, le plan économique avait un contrôle direct sur la construction urbaine. De ce fait, s'il existait des contradictions, il fallait d'abord obéir au plan économique.

Les dirigeants chinois ont accepté en même temps l'idée qui a regardé la production comme le but principal pour les villes. Alors, en Chine, la transformation de la ville consommatrice en ville productive a été réalisée dans tout le pays. Quant à la planification de la ville, en principe,

³⁹⁷ HOU LI, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p102-110

les usines sont regardées comme le centre et d'autres fonctions étaient au service de la production. La stratégie a été exécutée notamment dans les nouvelles zones urbanisées. Dominé par le point de vue « la planification est la matérialisation du plan économique », l'urbanisme était essentiellement au service des projets industriels. En premier, il fait le choix du site pour les usines, ensuite la planification de l'usine et les zones résidentielles pour les ouvriers. Plus concrètement, l'urbanisme, en répondant aux besoins de 156 projets importants et des projets connexes, a établi le schéma directeur pour les villes clés et les sites plans des zones industrielles, afin d'obtenir un plan de disposition rationnel pour les fonctions principales : la production, le transport et l'habitat. Ils ont pour objectif d'assurer le bon déroulement de la construction industrielle et de la construction urbaine dans le court terme.

Ce régime rationnel est établi complètement sur la base introduite par l'Union Soviétique. De l'orientation et la dimension de la ville à l'index et à la norme pour les équipements publics, tous font références à des correspondances soviétiques. Cependant, la réorientation des politiques du Centre et les avis divers au cours de la réalisation ont conduit à renverser le régime. La poursuite du rationalisme a été remplacée par le besoin propre d'autorité, tandis que les index concernant la construction urbaine sont déterminés totalement par la demande à court terme du gouvernement.

En ce qui concerne la poursuite de la ville avec ses significations et sa mémoire, bien que l'idée ait produit des influences considérables pour certaines villes chinoises, dont le cas le plus connu est celui de la capitale, elle a été critiquée peu après, car elle a entraîné un surcoût de la construction. Depuis la fin du premier plan quinquennal, la Chine est obligée d'affronter un budget très limité. Elle a finalement décidé une économie sur les coûts improductifs afin d'assurer le budget à la production. De ce fait, les critiques sur ce principe sont devenues le contenu le plus important dans la rétrospection du modèle soviétique.

4.2 Le fleuve industrialisé

4.2.1 L'état actuel des anciennes métropoles commerciales au bord du fleuve

4.2.1.1 Contenir le commerce

Comme il a montré CAO Shu, en raison du blocus imposé par la communauté internationale et d'une politique continuellement repliée sur l'intérieur, Shanghai a rompu toutes relations économiques avec le monde extérieur de sorte qu'elle n'eut plus la possibilité d'exploiter toutes ses fonctions de centre économique, financier, commercial et de transport, déjà solidement fondées. Shanghai est devenue une ville exclue des rapports de l'économie mondiale³⁹⁸

En tant que ville commerciale la plus connue à l'époque des concessions, grâce à sa liaison fluviale avec l'intérieur du pays et à sa liaison maritime avec le monde, ce que Shanghai a rencontré, en fait, a représenté le destin des villes dépendantes de ports fluviaux, ce dont nous avons parlé dans la première partie. Depuis la fondation de la république, l'organisation du CoCom est fondée afin de bloquer l'importation des matériaux et des produits stratégiques

³⁹⁸ Voir, CAO Shu, *Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques*, thèse de Paris 1, Paris, 1995, p287-288

vers les pays soviétiques dont la Chine. Cela signifie en même temps la fin des relations commerciales entre la Chine et le monde. De ce fait, les villes portuaires comme Shanghai, Canton, Tianjin, Wuhan, qui ont occupé les positions dominantes dans le commerce import-export, ont perdu rapidement leur rôle dominant.

Le système économique de planification centralisée, établi en référence au modèle soviétique, ne permettait pas à Shanghai d'effectuer librement des échanges commerciaux et donc de continuer de sauvegarder ses réseaux marchands qu'elle avait mis en place en tant que centre commercial et financier international. Les diverses fonctions économiques qu'elle avait assumées en furent affaiblies d'autant. En tant que vecteur de transport qui a contribué à la prospérité de la ville, le fleuve et son port ont perdu tout effet et la relation avec sa ville dans le domaine du commerce à la suite de son déclin.

A Shanghai, le port fut fermé et le commerce extérieur bloqué. Les anciennes entreprises industrielles dépendant complètement du marché étranger se heurtaient à de nombreuses difficultés. Certaines fermaient, d'autres se retrouvaient en semi-fermeture³⁹⁹. A Canton, le port de Huangpu, en tant que port extérieur depuis longtemps, a repris ses activités en octobre 1950. Après, bien que le port intérieur et le port extérieur aient successivement bénéficié de travaux d'extension, la plupart ont pour objectif de transporter les matériaux et les produits de l'industrie⁴⁰⁰. A Wuhan, le plus grand port de transbordement du fleuve Yangzi n'a plus d'accès à la mer car l'activité d'import-export s'est presque arrêtée. Pour ces villes avec des ports fluviaux ayant connu la prospérité grâce au commerce autrefois, si elles restaient encore des centres régionaux d'échanges de matériaux et de produits, ces échanges avaient pour objectif la production et les nécessités les plus fondamentales de la vie quotidienne. En effet, dans le cadre de l'économie planifiée, les produits nécessaires à la vie, comme le riz, la farine, le porc, le sucre, l'huile, les étoffes, sont tous distribués par le gouvernement. Chaque habitant avait son quota limité et ne pouvait pas acheter les produits supplémentaires bien qu'il ait l'argent. De ce fait, la communication commerciale a été bien affaiblie même à l'intérieur du pays. Les fleuves et leurs ports n'ont joué que le rôle de vecteur de transport.

4.2.1.2 L'industrialisation obligatoire mais pas de ville-clé du plan étatique

- L'industrialisation réalisée via l'augmentation des proportions de terrains réservés à l'industrie

La politique principale de l'industrialisation est, dans le domaine de l'urbanisme, reflétée par la grande augmentation de proportion des terrains réservés à l'industrie. Cette stratégie pouvait offrir les terrains et les équipements de base pour l'établissement d'un bon nombre d'usines. En même temps, l'accroissement du nombre d'usines aboutirait à la croissance de la population productive.

Tel est le cas de Shanghai. En mars 1950, les experts soviétiques, invités par le gouvernement de Shanghai, ont donné leurs « conseils sur l'aménagement et l'objectif du futur de Shanghai » selon les théories d'urbanisme de l'économie planifiée et les expériences

³⁹⁹ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p238

⁴⁰⁰ La foire de Canton est créée en octobre 1957. Dès lors, cette ville est devenue le seul port de la Chine pour le commerce extérieur au cours des vingt années suivantes.

soviétiques. D'après eux, l'analyse basée sur les statistiques de la profession des habitants Shanghaiens de 1947 a montré que Shanghai était une ville de consommation, car la population de services avait largement dépassé la population productive. De ce fait, son développement historique était anormal, elle devait donc se transformer en ville de production.

Tableau 2-3, Comparaison entre Shanghai et les villes soviétiques

	Shanghai	Villes soviétiques
La population active comprenant les employés du secteur industriel, du port et du chemin de fer, les étudiants	13.2%	30-35%
La population de services comprenant les fonctionnaires, les employés du secteur commercial et du secteur des services, les professions libérales	34.7%	18-23%
La population élevée par les autres	52.5%	45-50%

Les conseillers ont montré à la fois que l'objectif de transformer les villes de consommation en villes productives est réalisé à condition que la population active occupe une proportion de 25 à 30 pour cent de la population totale. Par conséquent, les experts ont conseillé d'abord de favoriser l'intégration des sociétés du même secteur et l'amélioration des techniques, afin de transférer les employés non-productifs aux postes de production⁴⁰¹. Deuxièmement, dans le cadre où Shanghai n'était pas une ville-clé dans le plan de construction et d'investissement de l'état, vu que le capital de l'état et le capital de la ville était très limité, construire un nouveau domaine portuaire semblait impossible dans les dix à quinze ans suivants. Ils ont donc conseillé une tâche à court terme pour le port de Shanghai, consistant à améliorer les débarcadères existants, mécaniser le chargement et le déchargement, en vue d'augmenter la capacité de chargement et de déchargement jusqu'au niveau de 1936 (42 830 mille tonnes). Troisièmement, dans l'objectif de transformer Shanghai en ville productive, les conseillers ont adapté la proportion des diverses fonctions en se référant aux index de l'Union Soviétique. Selon le tableau ci-dessous, le but de l'adaptation était de transformer une grande quantité de terrains non-urbanisés en terrains réservés à l'industrie. En parallèle, les terrains résidentiels et les terrains destinés aux équipements de base, qui étaient essentiellement au service des usines et des ouvriers, ont augmenté leurs proportions.

Les conseils des experts soviétiques ont reflété les stratégies principales de la même époque pour l'industrialisation des villes de consommation. A Canton, également ville portuaire au bord du fleuve, les principes soviétiques ont produit leur influence à travers les directives des experts soviétiques indirects ou la référence aux planifications soviétiques. En tous cas, le principe qui a pris l'industrie comme secteur dominant s'est bien répandu. Aux yeux des techniciens qui ont établi ces schémas directeurs, l'industrie lourde était l'industrie fondamentale, sans compter l'industrie légère ni le secteur des services ni d'autres secteurs tertiaires. Si l'industrie lourde ne pouvait pas occuper 38 à 40 pour cent de l'industrie totale,

⁴⁰¹ Il existait 5992 usines au total à Shanghai en 1949, dont 103 avaient plus de 500 employés ; le reste était pour la plupart des artisans. Les experts soviétiques ont conseillé de favoriser la fusion des petites sociétés afin d'élever l'efficacité des machines existantes. En même temps, à travers l'augmentation du nombre de machines et le réaménagement des ateliers existants, les employés non-productifs pouvaient être transférés aux secteurs de production.

la population active ne pouvait pas s'accroître. Tel est le cas de Canton. Dans le cadre où le Grand Bond avait besoin de réaliser un développement spectaculaire de la ville en répondant à la demande de construction rapide d'industries, le 10^e schéma directeur, établi en 1959, a bien augmenté la quantité des terrains réservés à l'industrie, au port et aux entrepôts, afin d'assurer la croissance de la population active et l'extension de la ville. Il a prévu que la population, dans les 15 ans à venir, atteindrait 2 500 mille, tandis que les terrains urbanisés seraient de 201 km², dont 32,55 km² réservés à l'industrie. Cette quantité a augmenté de 55% par rapport au plan précédent.

Tableau 2-4, L'objectif de l'adaptation des fonctions de Shanghai en 1965, conseillé par les experts soviétiques

	Etat actuel	Dans le futur
Les terrains productifs pour l'industrie, le port, etc.	3600hm ²	10600hm ²
Les terrains résidentiels	7000hm ²	13750hm ²
Les espaces verts	203hm ²	6875hm ²
Les voiries	1750hm ²	7581hm ²
Les terrains pour les équipements publics	718hm ²	6203hm ²
Les terrains non-urbanisés	47999hm ²	16269hm ²

- L'orientation changée fréquemment : entre l'industrialisation et la commercialisation

Pour ces villes fluviales qui avaient connu la prospérité en profitant de la bonne accessibilité au transport fluvial, leur orientation a été changée de temps en temps entre la ville industrielle et la ville commerciale, bien que l'état ait tendance à industrialiser très fortement au cours de ces trente ans. D'un côté, la politique du Centre leur demandait de se transformer en ville industrielle, mais elles ne figuraient pas dans la liste des villes-clés, car leur situation à proximité de la mer était un facteur négatif par rapport à la considération de la défense. Shanghai, Tianjin et Canton en sont les cas typiques. Comme l'a remarqué Marie-Claire BERGERE, l'histoire de Shanghai est conditionnée par la politique du gouvernement central dès l'établissement de la République⁴⁰². Dans le premier plan quinquennal, établi en 1953 en se référant au modèle soviétique, Shanghai n'est pas regardée comme une ville de première importance, mais par contre elle avait le devoir de contribuer aux fonds d'Etat. L'état contrôlant toute l'utilisation des fonds, Shanghai ne bénéficia que de très faibles investissements⁴⁰³. Aux yeux de CAO Shu, cette insuffisance entraîna inévitablement une baisse de la valeur nette des immobilisations industrielles de Shanghai. Et, conséquence de cette insuffisance, l'investissement dans l'aménagement urbain et dans la construction baissa à ce point que jusqu'en 1976 les infrastructures des secteurs centraux de Shanghai se trouvaient encore dans l'état des années trente, ce qui empêchait toute modernisation⁴⁰⁴. Il

⁴⁰² Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p386

⁴⁰³ Par exemple, de 1952 à 1957, les recettes budgétaires atteignirent 17,7 milliards de yuans, dont la majeure partie entra dans les caisses de l'Etat, et dont seul un léger quota put servir au plan budgétaire des autorités locales. L'investissement dans la construction industrielle se limitait à 560 millions de yuans, soit seulement 2,2% de la totalité de l'investissement national. Voir, CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p277-278

⁴⁰⁴ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p277-278

existe une situation semblable à Tianjing et à Canton. Pendant le premier plan quinquennal, elles étaient des villes dont la croissance était retreinte. Toutes les trois ne possédaient aucun projet clé du plan quinquennal, bien que leur nombre total ait atteint 156 au cours de ces cinq années. Il s'est produit un tournant en 1956, lorsque MAO Ze Dong a remarqué dans son rapport *Ten Major Relationships* qu'on ne devait pas sacrifier les villes côtières en développant les villes intérieures, ni négliger la fabrication des produits de consommation en servant la croissance des moyens de production. Désormais, l'état a accordé une certaine considération aux villes côtières. Mais, en général, leur quota d'investissements étatiques restait encore insuffisant. En même temps, la majorité des impôts locaux avait contribué au Centre. La situation s'est aggravée à partir du troisième plan quinquennal, où la politique de préparation de la guerre était prise en compte ; dès lors, les grandes sociétés industrielles construites à Shanghai et à Tianjin au cours des deux premiers plans quinquennaux ont été déménagées vers l'intérieur pour la plupart. Ce mouvement a atteint son sommet pendant la révolution culturelle.

D'un autre côté, leur histoire et leur condition naturelle leur ont provoqué une tendance à retrouver l'époque d'or du commerce. Cependant, dans le cadre où l'état a poursuivi sa politique d'industrialisation et a contenu les affaires commerciales, cette tentative était toujours opposée quelques années après. Pour ceci, la grande différence entre les schémas directeurs de Canton est un des cas typiques.

Tableau 2-5, Le changement de l'orientation de la ville de Canton

L'époque	L'orientation	Les schémas directeurs établis en poursuivant l'orientation
1954	Transformer de proche en proche la ville de Canton de ville de consommation en ville productive socialiste.	Plan 1-7
Juin 1954	Canton est orientée essentiellement vers l'industrie légère avec le secteur des transports et le secteur commercial.	Plan 8-9
Mai 1958	Transformer Canton en base industrielle de la Chine du sud	Plan 10
Août 1961	Construire Canton en ville productive autour de l'industrie légère avec quelques industries lourdes. Cette proposition a modifié l'ancienne orientation vers la base industrielle de la Chine du sud	Plan 11
Entre 1971 et 1972	Construire Canton vers une ville productive autour de l'industrie légère avec quelques industries lourdes. Elle a mis l'accent aussi sur le rôle de la ville dans le commerce extérieur.	Plan 12
Juin 1975	Construire Canton vers une ville industrielle avec un développement équilibré de l'industrie lourde et de l'industrie légère. Elle sera la base industrielle de la province de Guangdong et jouera un rôle important pour le développement économique de la Chine du sud. La proposition a fixé l'orientation vers une ville industrielle avec un développement équilibré, ainsi que vers une ville portuaire et commerciale orientée vers le commerce extérieur notamment.	Plan 13

1982-1984	<p>Il existait un débat pour l'orientation de la ville. Certains pensent que Canton était le centre économique. C'était une ville commerciale en principe. Ils ont alors proposé que Canton se développe vers une ville commerciale internationale. D'autres ont mis l'accent sur le rôle de l'industrie dans la structure urbaine. D'après eux, l'exploitation du champ pétrolifère de la mer de Chine méridionale favoriserait le passage du centre commercial vers un centre industriel pour Canton. Elle devait alors construire une série d'industries lourdes afin de transformer la ville vers une base industrielle avec le co-développement de l'industrie légère et de l'industrie lourde. D'après LIN Chu Sheng, la fonction du transport sur l'eau et la position du centre commercial devaient occuper la première position, car l'histoire de la ville a montré que c'étaient les fonctions principales par lesquelles Canton servit aux villes voisines⁴⁰⁵.</p> <p>Dans le 14^e schéma directeur, pour la période entre 1981 et 2000, l'accent a été mis sur les fonctions telles que la ville centrale, le commerce extérieur et la ville patrimoniale. C'est une orientation inverse de l'ancienne proposition qui voulait transformer Canton en ville productive socialiste⁴⁰⁶.</p>	Plan 14
-----------	---	---------

En général, l'orientation versatile ne produit aucun bénéfice pour ces villes fluviales qui avaient été prospères en profitant du commerce. Il existe cependant un cas exceptionnel parmi nos terrains, la ville de Wuhan. Grâce à sa situation à l'intérieur, son avantage géographique avec deux fleuves, le Yangzi et le Han, a pesé plus lourd sur le plan stratégique. Elle a été choisie comme ville clé pour la réalisation de l'industrialisation. Pendant les trois premiers plans quinquennaux, Wuhan était orientée vers la base de l'industrie lourde, vers le centre de la région Centrale pour le développement industriel, ainsi que le pivot du transport fluvial et du chemin de fer⁴⁰⁷. L'approvisionnement en moyens de production et en biens de consommation a exigé le développement de l'industrie légère. Au début du premier plan quinquennal, l'état a décidé d'implanter quelques grandes usines modernes à Wuhan, comprenant une usine sidérurgique, une usine de mécanique lourde, une usine de chaudières et la première phase d'une usine de cogénération. En parallèle, les équipements de base ont eux aussi connu un développement spectaculaire ; la réalisation la plus connue est le pont franchissant le Yangzi, mis en chantier en 1955 et livré deux ans après. Avec le pont franchissant le fleuve Han livré en 1955, pour la première fois, les trois parties de Wuhan sont reliées par des liaisons terrestres en un seul ensemble. Cela a offert aussi la possibilité d'organiser des transports combinés route-fleuve.

L'exécution du premier plan quinquennal a établi une base solide pour le développement de

⁴⁰⁵ LIN Chu Sheng, *Guangzhou Cheng Shi Fa Zhan Fen Xi (L'analyse du développement de la ville de Canton)*, Guangdong Ren Min Chu Ban She, Canton, 1986, p67

⁴⁰⁶ PENG Xin, *Guangzhou Xian Dai Cheng Shi Gui Hua Fa Zhan Ji Qi Fan Xing De Li Shi Yan Jiu (L'étude sur l'histoire et les modèles de l'urbanisme de Canton à l'époque moderne)*, thèse de Wuhan University of Technology, Wuhan, 2006, p25

⁴⁰⁷ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p137

L'industrie lourde de Wuhan dans les vingtaines années suivantes. Bien qu'il existe une grande fluctuation de la politique de l'état, son avantage géographique, notamment sa situation au point de rencontre de deux fleuves, l'a fait évoluer vers une grande ville avec des secteurs industriels diversifiés, parmi lesquels la métallurgie et la mécanique étaient les plus importants. Les années 1970 sont la deuxième période d'or de construction pour Wuhan depuis le premier plan quinquennal⁴⁰⁸. De nouvelles industries ont été implantées, dont l'industrie pétrochimique, une usine de vélos, une usine de montres, un laminoir, etc. Le deuxième pont est aussi livré au-dessus du fleuve Han. Pour ces deux périodes de construction, dont l'une est le premier plan quinquennal et l'autre les années 1970, Wuhan a implanté de nouvelles zones industrielles dans sa proche banlieue, et des zones résidentielles pour les ouvriers y sont attachées. C'est aussi le principal modèle adopté par les villes chinoises au cours de l'industrialisation.

4.2.2 De la zone industrielle indépendante à la cité satellite

En ce qui concerne l'échelle convenable pour la ville, LIANG Si Cheng, théoricien d'architecture chinois très connu, est le premier à évoquer la question. En août 1945, il a publié le texte « *Shi Zhen De Ti Xi Zhi Xu (L'ordre et le système de ville)* » sur le *Ta Kung Pao*. Vues les lacunes des grandes villes occidentales dans le processus de l'industrialisation, comme la grande densité de la population, l'embouteillage du trafic, la détérioration de l'environnement, il a conseillé que les villes chinoises soient, en poursuivant la décentralisation organique proposée par Eliel SAARINEN, séparées de la grande ville en quelques zones ou petites villes par des espaces verts. Ces zones ou petites villes répondaient à la demande de travail et à celle de la vie quotidienne. Elles se suffisaient à elles-mêmes⁴⁰⁹. Cette idée a été suivie dans les schémas d'aménagement du territoire de Shanghai établis entre 1946 et 1948. Les plans ont pris la décentralisation organique comme principe important pour la distribution fonctionnelle. Ils ont conseillé de développer les cités satellites en dehors de la ville existante. Entre les cités satellites et la ville-mère, il y avait une bande réservée aux espaces verts et aux champs. Cette mesure pouvait diminuer la densité de la ville, de quelques dizaines de mille comme 240 mille personnes à dix mille personnes par kilomètre carré. En même temps, la densité diminuerait progressivement au départ du centre ville⁴¹⁰. Cependant, ce plan a rencontré l'opposition des experts soviétiques, invités par le nouveau gouvernement shanghaien en mars 1950. D'après ces derniers, l'ancien plan était établi selon les expériences des villes capitalistes occidentales. La construction de cités satellites aux alentours du centre ville afin d'éviter la surconcentration de la grande ville aboutirait à la création d'un grand réseau de transports modernes pour relier la ville existante et les villes nouvelles. On ne devait pas adopter ce plan. Par contre, la méthode la plus convenable pour Shanghai était l'extension de la ville existante dans quatre directions. La ville du futur gardait encore le centre existant comme centre, ce qui serait plus économique, car elle tirait profit des équipements publics

⁴⁰⁸ Voir, Comité de l'histoire de Wuhan, *Wuhan Shi Zhi : Cheng Shi Guan li Zhi (Histoire de Wuhan : histoire de la gestion urbaine)*, Wuhan Da Xue Chu Ban She, Wuhan, 1997, p35-39

⁴⁰⁹ HUANG LI, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p179

⁴¹⁰ ZHUANG Lin De, ZHANG Jing Xiang, *Zhong Guo Cheng Shi Fa Zhan Yu Jian She Shi (L'histoire de la construction et du développement des villes chinoises)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2002, p222

qu'elle possédait déjà⁴¹¹.

Les conseillers soviétiques ont en fait favorisé l'extension en nappe pour les grandes villes. La proposition a pris en compte l'économie du budget. A cet égard, ils ont opposé le conseil d'exploiter le nouveau centre administratif à l'ouest de Pékin, proposé par LIANG Si Cheng et CHEN Zhan Xiang, deux architectes chinois qui ont fait leurs études aux Etats-Unis et en Angleterre.

Cependant, cette idée allait à l'encontre de l'autre principe lancé par les experts soviétiques : le contrôle sévère des grandes villes et, en même temps, le développement privilégié des villes petites et moyennes. En fait, dans la vague de l'industrialisation, Shanghai, Tianjing et Canton ont essayé de porter leurs efforts sur le développement industriel, bien qu'elles ne soient pas des villes clés dans le plan d'investissement. Dans ce cadre, les usines neuves et les Xincuns (grands ensembles) pour les ouvriers ont poussé comme des bambous après la pluie. Les villes se sont accrues sans cesse. La remarque de DONG Jian Hong a présenté le point de vue visant la nécessité du contrôle des grandes villes. D'après lui, une ville trop grande entraînerait sans doute des problèmes. Les voiries, le réseau d'égouts, les conduites de gaz, l'alimentation en eau, tout cela était plus compliqué que dans les petites villes, et le coût de construction et d'entretien en serait plus élevé. Une grande ville manquerait d'espaces verts, provoquerait une dégradation des conditions d'hygiène, et l'alimentation en produits de consommation serait plus difficile. De plus, plus une ville est grande, plus elle a besoin de personnes de service. En un mot, à l'égard de l'intérêt général de l'état et de la défense, le contrôle du développement des grandes villes était nécessaire⁴¹². Dans cette perspective, le Comité National de la construction a proposé une nouvelle politique en septembre 1955 : on ne devait pas développer les grandes villes aléatoirement. Les grandes villes anciennes, comme Shanghai, Tianjin, Qingdao, Canton et Dalian, verraient leur développement limité. A part elles, les villes qui ont implanté des projets industriels du premier plan quinquennal, comme Xi'an et Lanzhou, ne devaient pas construire de nouvelles usines. La croissance de la population de ces villes devait être placée sous un contrôle sévère⁴¹³.

En juin 1958, le ministre de la construction a lancé la conférence de Qingdao. Il a proposé le principe suivant : développer en principe les villes moyennes et les villes petites, et construire des cités satellites aux alentours des grandes villes. Basée sur le contrôle de la dimension de la ville, cette dernière a répondu aux besoins du terrain à la suite de la croissance industrielle. Dans les trois années difficiles entre 1959 et 1961, certains projets de construction ont été annulés, ensuite ce fut une période stagnante pendant la révolution culturelle. Quoi qu'il en soit, la politique d'implantation des cités satellites et de l'aménagement du centre ville a été poursuivie en même temps⁴¹⁴.

⁴¹¹ HUANG LI, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p30

⁴¹² DONG Jian Hong, *Di Yi Ge Wu Nian Ji Hua Zhong Guan Yu Cheng Shi Jian She Gong Wuo De Ruo Gan Wen Ti (Certains problèmes concernant la construction urbaine dans le premier plan quinquennal)*, in *Architectural Journal*, Pékin, 1955, n°3, p6

⁴¹³ ZHAO Xi Qing, *Wo Guo Cheng Shi Gui Hua Gong Zuo San Shi Nian Jian Ji 1949-1982 (Les trente ans d'urbanisme en Chine, entre 1949 et 1982)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, 1984, n°1, p43-45

⁴¹⁴ Comité de l'histoire d'urbanisme de Shanghai, *Shanghai Cheng Shi Gui Hua Zhi (Histoire d'urbanisme de Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1999, p180-258

4.2.2.1 La fonction industrielle : regroupement isolé

Pour ces villes qui avaient possédé plusieurs autorités à la fois à l'époque des concessions, la critique de leur plan de distribution était, depuis la rétrocession des concessions, qu'elles manquaient d'une planification globale. Cette dernière a contribué à la coexistence de régimes administratifs divers. D'après LU Xing Long, les trois autorités de Shanghai n'avaient jamais rédigé de plans de coordination. De ce fait, les quartiers industriels, les centres commerciaux ainsi que les zones résidentielles ont tous évolués selon les besoins des utilisateurs. Il n'y avait pas de réglementation définitive sur chaque quartier, les diverses fonctions étaient confondues. LU l'a critiqué comme un état sans ordre, car les propriétaires ou les utilisateurs pouvaient utiliser leur terrain, voire même s'étendre vers un autre, sans contrôle⁴¹⁵. Tel est le cas à Tianjin. Il y avait plus de 5000 usines dans cette ville au moment où la guerre sino-japonaise s'est terminée⁴¹⁶. Elles se sont implantées sur des sites qu'elles avaient choisies elles-mêmes. A part certaines industries chimiques et les arsenaux maritimes installés à proximité de la mer, les autres usines sont dispersées aux quatre coins de la ville. Bien que la plupart se soient regroupées, comme dans les quartiers fluviaux ou les alentours de la gare, certaines d'entre elles, installées au milieu des résidences, ont provoqué des nuisances. Cette mixité des diverses fonctions, due à la coexistence d'autorités différentes mais aussi à un point de départ du pragmatisme, est sans doute intolérable pour le rationalisme, but ultime de l'urbanisme socialiste. De ce fait, le Centre a publié *Les instructions sur les problèmes concernant la construction urbaine* lorsque le premier plan quinquennal a été lancé. Ce document a souligné qu'il fallait renforcer le contrôle de l'urbanisme et établir rapidement des planifications, visant l'état sans ordre et l'aveuglement dans le domaine de la construction.

Dans cette perspective, les premières planifications rédigées au début du premier plan quinquennal ont toutes pour objectif de réorganiser le plan de distribution fonctionnelle ; en même temps, ils tentaient, dans une certaine mesure, de réorganiser la forme urbaine. A Tianjin, le premier plan depuis la fondation de la République fut établi en 1953. Il eut pour objet de changer l'état actuel, marqué par le désordre de la distribution fonctionnelle. Il voulait établir un plan convenable pour la production et la vie quotidienne, et il a donc institué un zonage fonctionnel pour l'habitation, l'industrie, le stockage et le commerce⁴¹⁷. A Wuhan, les experts soviétiques ont fait un rapport concernant les problèmes du plan existant. A part des conseils pour les zones industrielles et les zones résidentielles nouvelles, ils ont montré que la forme urbaine de Hankow manquait d'ordre et qu'elle avait besoin d'un centre. Selon ce rapport, la partie soviétique et le gouvernement, se basant sur les expériences acquises des pratiques, ont établi une série de principes pour la construction urbaine, dont un des plus importants était qu'on devait s'assurer que la ville et ses éléments, comme les rues, les bâtiments, les places, seraient tous construits conformément au plan prédéfini. Ils devaient avoir en plus une forme artistique. De ce fait, ils ont proposé de construire deux axes urbains

⁴¹⁵ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p106

⁴¹⁶ La conférence consultative politique du peuple Tianjin, *Tianjin Wen Shi Zi Liao Xuan Ji (Recueil de document historique de Tianjin)*, n°5, p159, cité par, Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p90

⁴¹⁷ Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p60

à Hankow et Wuchang, qui se rencontrent à Nan-An-Zui, au bout des rives de Hanyang⁴¹⁸.

La mesure la plus importante du plan fonctionnel est le rassemblement des fonctions identiques. Les fonctions sont distribuées aux quartiers industriels selon les conditions naturelles et l'histoire de ces derniers. Il voulait éviter qu'il y ait une mixité de fonctions à l'échelle de l'îlot, voire même à l'échelle du quartier. En fait, la mixité fonctionnelle, notamment la mixité de la production et des autres fonctions quotidiennes, comme l'habitation et le commerce, est considérée comme une source de désordre pour la ville. Cette poursuite du zonage fonctionnel existait dans le « Plan de grand Shanghai » rédigé dans les années 1930, car les acteurs du plan étaient très influencés par les pensées occidentales de la même période. Cette pensée a fait son retour dans les plans des années 1950. Cette fois-ci, elle a été influencée par les théories soviétiques. Comme l'a indiqué le Comité soviétique de la construction, la théorie de l'urbanisme soviétique a mis un fort accent sur le zonage fonctionnel...La relation entre chaque zone et les index ont été définis en détail. Dans le plan soviétique, les zones fonctionnelles comportaient l'industrie, l'habitation, le transport, le stockage et la banlieue...Il n'y avait pas de zone commerciale, car les magasins étaient intégrés dans les zones résidentielles pour que les habitants puissent acheter à proximité tous les produits nécessaires à la vie⁴¹⁹. A la suite de ce zonage fonctionnel, les terrains n'étaient plus des produits commerciaux. Le plan de distribution a pris en compte particulièrement l'organisation de la production et de la vie du peuple. La zone résidentielle, à l'égard de la demande d'hygiène, s'est installée du côté du vent. Elle devait avoir une liaison directe avec la zone industrielle où ses habitants travaillaient. La zone administrative est divisée en quelques unités à proximité de la zone résidentielle. Quant au commerce, il est totalement transformé en équipements de services pour la vie quotidienne, à la suite de l'exclusion du commerce dans le cadre de l'économie planifiée. En un mot, toutes les fonctions en dehors de la production industrielle sont devenues des modules qui s'y attachaient et la servaient. Pour les quatre villes fluviales dont nous avons parlé, leur centre commercial au bord du fleuve, développé à l'époque des concessions, a gardé sa position au cours de ces trente années où le commerce a été étouffé, car on ne pouvait pas trouver ailleurs la majorité des produits de consommation, bien que leur variété et leur quantité ne satisfassent jamais à la demande.

- Le déplacement des zones industrielles dangereuses

La dispersion des usines au milieu des zones résidentielles est considérée comme source de bruit, de pollution et de déchets dangereux. L'utilisation du sol se morcelait en une quantité de petites surfaces ne permettant pas de garantir le bon fonctionnement des activités productives ni une meilleure qualité de vie. Afin d'améliorer les conditions d'hygiène du citoyen, rassembler les usines semblait nécessaire. Ce fut la première mission du processus d'aménagement du plan fonctionnel. A Shanghai, le gouvernement local a proposé cette politique en avril 1951 : la construction urbaine doit servir à la production, au peuple travailleur et à la classe ouvrière en premier. Dans cette perspective, les usines situées dans la zone résidentielle, notamment celles qui présentaient des risques d'explosions et d'incendies,

⁴¹⁸ L'exemple de Wuhan, voir, Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p106-107, et HUANG Li, *op.cit.*, Wuhan, 2006, p51-52

⁴¹⁹ Le Comité soviétique de la construction, *Cheng Shi Gui Hua Yu Xiu Jian Fa Gui (la planification urbaine et les réglementation de construction)*, Jian Zhu Gong Cheng Chu Ban She, Pékin, 1960, p11-12

devaient être déplacées définitivement. Au cours du premier plan quinquennal, Shanghai n'était plus une ville-clé de l'investissement national ; elle devait en plus offrir des soutiens techniques, des capitaux et des personnels qualifiés aux projets importants nationaux des villes de l'arrière-pays. Dans ce cadre, le plan établi en octobre 1951 pour Shanghai adopta essentiellement le réaménagement des usines existantes, tandis que les nouvelles constructions étaient limitées par le budget. Plus concrètement, le principe du plan de distribution industrielle était de « remplir en premier les terrains vides à l'intérieur de la ville, et de se développer de l'intérieur vers l'extérieur⁴²⁰ ». En 1956, 13 grandes sociétés furent fondées pour former les trois grands groupes d'entreprises constitutifs de l'industrie des machines-outils. Dans cette première phase de transformation, les opérations se basaient sur la structure urbaine existante du centre-ville. Trois anciennes grandes zones industrielles, Hudong, Huxi et Hunan, créées avant 1949 dans le tissu urbain, associant petites usines et ateliers à des habitats défavorisés en grand nombre, étaient concernées⁴²¹. D'ailleurs, certains pôles industriels ont été implantés et se sont agrandis pour accueillir les usines déplacées et installées à nouveau. Le pôle de Bei-Xin-Jing, à proximité de la rivière de Suzhou, a été élargi afin de construire les nouvelles industries chimiques. Le pôle de Pengpu, non loin de la gare, a de nouveau été exploité avec une superficie de 730 hm² ; il était réservé particulièrement aux usines mécaniques. Il y avait encore d'autres pôles en cours de la planification, comme Qiujiang (201 hm²), Chang-Qiao (600 hm²), Wusong (222hm²) et Pudong (751hm²). D'après CAO Shu, la naissance de ces nouvelles zones industrielles changea complètement la situation précédente où les usines se concentraient dans un ou deux quartiers ; elle rendit plus rationnelle leur localisation dans une nouvelle structure urbaine⁴²².

En 1953, des experts soviétiques proposerent une nouvelle édition du schéma de Shanghai. La plupart des principes mentionnés ci-dessous furent acceptés, sauf quelques ajustements pour certaines zones industrielles. Par exemple, les industries chimiques, qui devaient être installées à Bei-Xin-Jing, ont été déplacées vers le nouveau pôle de Taopu. Ce schéma a fixé que les zones de Hudong et Huxi, beaucoup plus proches du centre ville, n'accepteraient plus les usines polluantes.

Désormais, les usines polluantes et dangereuses ont été éloignées du centre ville. Chaque secteur industriel a eu son propre pôle d'accueil. L'idée de l'aménagement consistait non seulement à réorganiser le fonctionnement du territoire en regroupant les activités productives (usines), mais aussi à créer simultanément des Xincuns (grands ensembles) avec des équipements de quartier et à proximité des lieux de travail. De ce fait, les nouvelles tâches urbanisées, comportant ces deux modules principaux, ont fait leur apparition aux alentours de la ville.

A Tianjin, la situation est semblable. Sa planification, établie en 1954, visant au zonage fonctionnel de la ville, a eu pour but de créer des conditions favorables pour la production. La

⁴²⁰ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p17-18

⁴²¹ Le pôle industriel de Hudong, avec sa superficie de 928 hm², est réservé aux usines de textile, aux usines d'impression et de teinture, et aux usines mécaniques. Le pôle industriel de Huxi, 586 hm², est réservé aux industries textiles et aux industries agroalimentaires. Le dernier, le pôle industriel de Hunan, 200 hm², a regroupé notamment les chantiers navals.

⁴²² CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p259

ville a décidé de conserver le plus possible de sites industriels existants. Cela peut être considéré comme stratégique à l'égard du budget limité. Cependant, il a été proposé des solutions pour les usines qui ont produit des effets négatifs sur l'environnement. Si l'amélioration des équipements et la bande de séparation n'étaient pas suffisantes pour diminuer les pollutions, il fut décidé de les déplacer⁴²³. Cette mesure visait à améliorer notamment les conditions d'hygiène de la classe pauvre. Le schéma directeur établi en 1959 a pris le principe de « disperser en général et regrouper par secteur ». Selon la planification, il y avait douze pôles industriels à l'intérieur de la ville et cinq dans la proche banlieue. Chacun était réservé à un ou plusieurs secteurs industriels⁴²⁴.

A Canton, bien qu'elle n'obtienne pas de consignes directes des experts soviétiques, de tels principes furent également adoptés. A la fin du premier plan quinquennal, les projets industriels Cantonais ont été mis en chantier l'un après l'autre, malgré le manque d'investissement national. D'après ZHOU Zuo Heng, auteur principal des schémas directeurs cantonais de cette époque, il était irraisonnable d'implanter les usines polluées à proximité de la ville, cependant, elles ne pouvaient pas non plus être situées en dehors du périmètre administratif. Dans ce cadre, le 9^{ème} plan, établi en 1957, a décidé de déplacer les usines polluantes du centre ville vers la proche banlieue⁴²⁵. De plus, à l'instar du Centre, le gouvernement local a espéré obtenir un équilibre dans le plan de distribution industrielle, c'est pourquoi il a créé, dans le zonage suivant, des zones industrielles indépendantes avec des entrepôts dans chaque arrondissement. Il voulait déplacer toutes les usines dispersées au milieu des résidences vers ces zones industrielles, mais les politiques des arrondissements s'y sont opposés. Aux yeux de ces derniers, le déplacement des usines non-polluantes était défavorable. Les ouvriers de ces usines préféraient vivre au milieu de la zone résidentielle plutôt que dans une zone éloignée de la zone industrielle, car ils pouvaient obtenir des services et les produits nécessaires plus facilement. En fait, le 9^{ème} plan, le zonage, et le 10^{ème} plan ne pouvaient pas être exécutés en deux ans, mais le principe d'implanter des zones industrielles indépendantes afin de rassembler notamment les usines polluantes a été adopté, ainsi que les sites des nouveaux pôles industriels définis jusqu'aux années 1980⁴²⁶.

- Les rives du centre ville : orientées complètement vers les loisirs

A la fin de l'époque des concessions, à Shanghai, le secteur financier et des services s'est développé en rives du centre ville. Le plus connu était le Bund. C'était aussi le centre des concessions mêmes de la ville. Le secteur des transports et du stockage, à l'origine de la prospérité de la concession, ainsi que les industries dont les propriétaires étaient les étrangers pour la plupart, se sont installés à la marge de la concession, comme Yangpu. Il fut de même pour les quartiers fluviaux, situés encore plus loin, comme Pudong, en raison du prix intéressant de ces terrains. Le processus de remplacement du secteur des transports par les

⁴²³ Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p70

⁴²⁴ Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p64

⁴²⁵ ZHOU Zuo Heng, *Guangzhou Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Bian Zhi Gong Zuo De Hui Gu (La révision sur l'établissement de schéma directeur de Canton)*, in DAI Feng, *op.cit.*, Canton, 2006, p122

⁴²⁶ Le 9^{ème} plan est abandonné après l'établissement du zonage, et le zonage a bien été exécuté. Cependant, il a offert trop de liberté pour chaque arrondissement, tandis que la considération à l'échelle de la ville n'était pas suffisante. De ce fait, le 10^{ème} plan a été rédigé en se basant sur le 9^{ème}. Ensuite, la révolution culturelle a débuté, et les travaux concernant la planification ont été arrêtés. Voir, ZHOU Zuo Heng, *op.cit.*, Canton, 2006, p122.

secteurs tertiaires a donné au fleuve un rôle dans la ville de plus en plus « abstract ». Ce phénomène existait aussi dans les trois autres villes, mais il n'était pas aussi évident qu'à Shanghai. Certains chercheurs expliquent que la situation géographique particulière de Shanghai, c'est-à-dire le lieu pivot entre le fleuve Yangzi et la mer, a favorisé l'ouverture rapide de la ville et l'a finalement transformée en centre commercial et financier le plus important de l'Asie pacifique. Ce fait a stimulé le développement du secteur tertiaire, notamment les services financiers, dans l'ancien centre de la concession.

A partir de 1949, que ce soit à Shanghai ou dans les trois autres villes, la dépression du commerce et des affaires d'import-export a provoqué le déclin du quartier fluvial du centre ville. Dans la perspective du zonage fonctionnel, les rives sont définies comme lieu de détente pour le peuple laurier. Cette orientation et le déplacement des usines du centre ville a contribué à la « purification » du quartier fluvial, que ce soit dans sa fonction ou dans sa forme urbaine. Les industries déplacées, presque tous les équipements financiers fermés, il ne restait plus que certains grands magasins, et la réorientation vers les loisirs s'est réalisée en adéquation avec le paysage naturel. Cette transformation avait un double objectif. D'une part, le regroupement des usines, des débarcadères et des entrepôts dans les pôles industriels était une mesure importante pour réaliser le zonage fonctionnel. D'autre part, le réaménagement paysagé des rives du centre ville entièrement ouvertes au public correspondait à l'idée que la construction urbaine servait aux travailleurs. En même temps, les rives sont devenues la vitrine du fruit du socialisme.

Tel est le cas de Canton. En 1956, le maire ZHU Guang a proposé le slogan « embellir le quai Changdi ». C'était le quartier fluvial qui était réservé notamment aux secteurs des services, comme le Bund, mais son échelle est plus petite. Le projet est réalisé lorsque le Bureau du port de Canton a lancé le projet de développement portuaire, en 1958. Face à la mêlée des débarcadères de marchandises et des débarcadères de passagers, le projet a tenté de réaliser un aménagement complet afin de changer la situation. Selon l'auteur de la planification, les entrepôts et les débarcadères sont actuellement regroupés de manière très dense. Dans un cadre où les débarcadères des passagers sont dispersés au milieu des débarcadères des marchandises, le trafic s'est toujours trouvé embouteillé et en désordre⁴²⁷. L'idée dominante du projet était le classement, le déplacement, le regroupement et l'aménagement. Les débarcadères des passagers ont été déplacés vers le Da-Sha-Tou et le Zhou-Tou-Zui, non loin du centre ville. Le premier est réservé aux petits bateaux servant aux transports à l'intérieur du delta de la rivière des Perles, tandis que le dernier est réservé aux grands navires venant du delta et même de la mer. Quant aux débarcadères des marchandises, la plupart ont été déménagés vers Huangsha, à l'ouest de la ville. C'était l'endroit le plus bombardé pendant la guerre. Après l'établissement de la République, il a été orienté comme centre du transport des marchandises. A part le débarcadère, il est desservi par une branche du chemin de fer grâce à laquelle le transport combiné pouvait être réalisé. Sur la rive droite, bien qu'elle ne soit pas aussi prospère que la rive gauche, les débarcadères ont été déplacés de la même manière. A la suite de ce projet, environ une soixantaine de débarcadères ont été déménagés vers la zone portuaire. Les usines situées dans les quartiers fluviaux ont été déplacées pour la plupart. On a

⁴²⁷ WU Yue Er, *Guangzhou Gang Kou De Gui Hua Jian She (La planification et la construction des ports de Canton)*, in DAI Feng, *op.cit.*, Canton, 2006, p161

ensuite construit des digues, des garde-corps et des bancs. Les travaux d'aménagement ont été totalement finis en 1964. Après le déplacement de quelques centaines de débarcadères, plus de 16.2 mille mètres carrés de chemins piétonniers ont installés. Le lit du fleuve a été canalisé. Quant à la rive gauche, l'ancienne rue située le long de la rive, la rue Bin-Jiang a fait l'objet d'un projet d'aménagement entre 1958 et 1959. Elle a été transformée vers un grand boulevard de 36 mètres de large. En un mot, les deux bords de la rivière des Perles traversant le centre ville ont été transformés en promenades publiques avec une belle vue.

A Tianjin, outre l'aménagement des rives, ce sont des ouvrages contre les inondations qui ont été les plus importants. Comme nous l'avons mentionné dans la première partie, les ports du fleuve Hai étaient paralysés par l'envasement à cause de leurs mauvaises conditions naturelles, de la pollution, mais aussi de la confluence de beaucoup de canaux et de rivières. Depuis les années 1930, la ville dépendait plus du port maritime de Dagu pour le transport sur l'eau, alors que la fonction du transport du fleuve Hai était progressivement négligée. Cependant, son existence représentait une menace de pollution et un risque d'inondations pour la ville. En 1958, face à l'état de pollution de plus en plus grave, le gouvernement local a mis en chantier des travaux visant à augmenter l'approvisionnement en eau de la ville. Ceci consistait d'une part à la construction d'une écluse à l'embouchure du fleuve afin d'empêcher la mer d'entrer, d'autre part à l'amélioration du système d'égouts en vue de diminuer le rejet des eaux usées dans fleuve Hai (elles sont rejetées dans les deux autres fleuves)⁴²⁸. Ainsi, le fleuve Hai est devenu un grand réservoir pour la ville. Les risques d'inondations fut rappelé en 1963, année où Tianjin a subi une grande inondation ; des travaux d'une durée de dix ans visant à diminuer ce risque ont été mis en oeuvre. Des réservoirs, des ponceaux et des écluses ont été construits pour améliorer la capacité d'évacuation du fleuve.

Dans les années 1950, comme la plupart des politiques exécutées en Chine, c'est aussi l'urbanisme soviétique qui a imposé son influence sur la politique d'aménagement des rives et leur orientation vers le secteur de la détente. Les experts soviétiques ont souligné leur point de vue dans le séminaire lancé à Wuhan en 1953, dont le sujet était les principes de l'urbanisme soviétique. Parmi eux, l'un des principes importants était que les boulevards, les places, les rues et les jardins situés au bord du fleuve devaient tous être en cohérence esthétique⁴²⁹. Ce principe constitua donc en 1931, visant notamment à la reconstruction de la ville. Dominé par ce principe, l'aménagement des rives était une partie des travaux d'embellissement de la ville. De plus, l'implantation de l'axe urbain était aussi une méthode pour mettre en cohérence des éléments divers. L'axe, toujours à partir de la grande place, est prolongé jusqu'au bord du fleuve, avec les organismes gouvernementaux sur ses deux côtés. Ainsi, dans les villes fluviales, l'axe urbain est croisé avec le fleuve, tandis que les points de rencontre sont devenus des lieux-clés pour la conception de la forme urbaine. Le fleuve est désormais considéré comme un élément important de l'espace urbain, notamment pour son aspect

⁴²⁸ Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p237

⁴²⁹ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p106

esthétique. Ce point de vue n'a jamais été posé aussi clairement autrefois⁴³⁰.

Figure 2-4, Les axes urbains à Wuhan



A gauche, le tissu urbain de Wuhan en 1949 ; au-dessous, le schéma directeur de Wuhan en octobre 1954. Dans ce dernier, les axes urbains sont implantés notamment à la partie de Hankow et celle de Wuchang.

Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, p93, p101



⁴³⁰ Le plan de grand Shanghai, établi en 1930 et évolué entre 1946 et 1948, a proposé d'implanter l'axe urbain à l'intérieur de la ville. Il n'avait pas de rapport entre l'axe urbain et le fleuve.

Le schéma directeur de Wuhan de 1954, établi selon l'esquisse d'experts soviétiques, a poursuivi ce principe. Cette esquisse ne marque que l'axe urbain, la place centrale et la situation des zones industrielles. Le centre ville de Hankow, considéré comme un lieu désordonné qui manquait d'un vrai centre aux yeux des experts soviétiques, a subi un réaménagement complet pour organiser la forme urbaine. Dans cet objectif, la mesure clé consistait à implanter l'axe au départ de la Place du Peuple, située devant le parc de Zhongshan. Cet axe est croisé avec l'autre axe venant de Wuchang, au départ du secteur gouvernemental et traversant le lac de l'est et le fleuve Yangzi. Les deux axes se sont rencontrés sur la rive de Hanyang, à proximité de la confluence de la rivière Han et du fleuve Yangzi.

Le cas est également semblable à Shanghai. Le schéma directeur de 1953 a transformé l'ancien hippodrome de la concession en Place du Peuple, centre administratif de la ville. Le plan du centre-ville choisissait le boulevard de Fuzhou comme principal axe est-ouest et Lu-Jia-Zui, situé sur la rive sud du Huangpu, comme jardin de loisirs culturels et de repos du centre-ville. Le schéma insistait à la fois sur la symétrie de l'axe et sur les aspects artistiques d'une architecture néo-classique d'inspiration soviétique ; et pourtant, il ne partait pas de la structure ni du tissu urbain existants de la ville de Shanghai, et respectait des limites assez strictes⁴³¹.

A Tianjin, le schéma directeur de 1953 a proposé en premier l'axe au départ de la place située au tournant du fleuve Hai⁴³². Selon le schéma de décembre 1954, et en référence à l'expérience de l'Union Soviétique, le centre ville fut considéré comme centre administratif et centre des activités sociales. La Place du Peuple a été implantée à proximité du tournant du fleuve, sur la rive droite. Avec sa grande dimension, la place pourrait accueillir plus de cent mille personnes. Au nord de la place, le bâtiment du gouvernement local est implanté au centre. L'axe de la ville est planifié, à travers le bâtiment, et prolongé perpendiculairement jusqu'au fleuve Hai⁴³³.

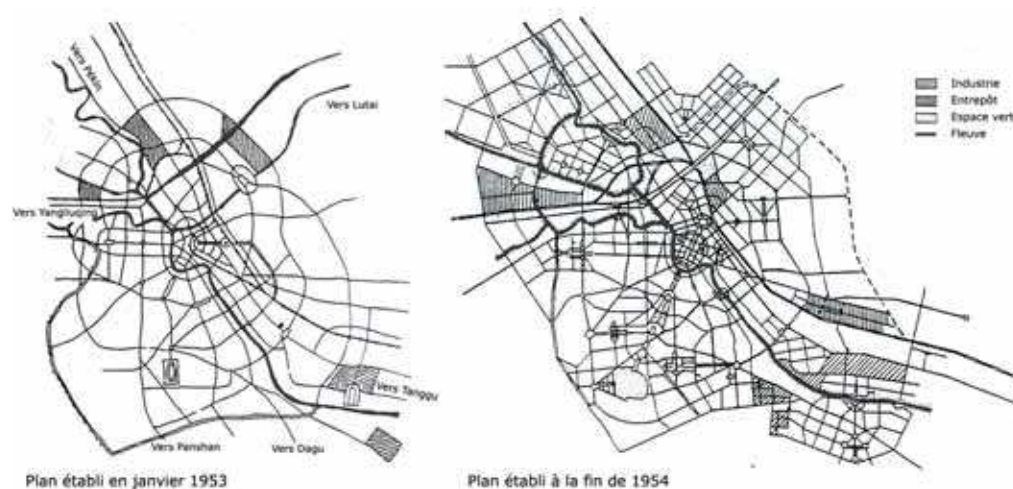
Dans les années 1950, la Chine a fait une rétrospection sur les grands projets car, en référence à l'urbanisme soviétique, ces projets à grande échelle avaient besoin d'un capital important, qui dépassait la capacité de la Chine. A la suite de ce changement, les schémas de ces trois villes, en 1959, n'ont pas mis l'accent sur l'axe urbain, mais la construction de la place centrale a toutefois été poursuivie. En réalité, les trois nouveaux centres ont dévié des anciens centres de la concession situés toujours au bord du fleuve, car ces derniers n'avaient pas suffisamment d'espace pour accueillir une place permettant de souligner la grandeur du nouveau pouvoir du peuple. La place de Tianjin est celle qui avait la relation la plus étroite avec le fleuve. Située au bord du tournant du fleuve, la place est entourée par les organismes du gouvernement. En face du fleuve sont implantés les grands équipements publics. A nos yeux, c'est grâce à l'existence des terrains de la rive droite, dépendants de l'ancienne concession mais pas assez développés, que ce nouveau plan de distribution a été favorisé. Quant à Shanghai et à Wuhan, leurs nouvelles places sont situées à la marge des concessions.

⁴³¹ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p 254

⁴³² ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, p75-76

⁴³³ Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p71

Figure 2-5, La comparaison entre les deux plans de schéma directeur de Tianjin. Le deuxième a montré l'axe urbain et la place centrale au tournant du fleuve.



Source :
Comité de
l'histoire de
la
planification
de Tianjin,
op.cit.,
Tianjin,
1994, p60,
p61, analysé
par l'auteur.

- Le choix du site industriel : prise en considération du facteur des transports

En ce qui concerne le choix du site industriel, Jean LABASSE a déclaré : l'« équation de circulation », c'est-à-dire la « distance-coût », est l'expression résumée et concrète d'une série d'éléments distingués par l'analyse classique : influence des sources d'énergie et de matières premières, attraction du marché, etc. Difficilement mesurable - sinon approximativement par la discussion du poste « frais de vente » des comptes d'exploitation -, l'aisance des contacts commerciaux lui ressortit également. Le facteur transport exerce donc un rôle majeur à l'égard de l'ensemble des localisations, spécialement pour les industries pondéreuses, tributaires soit des matières premières, soit du marché⁴³⁴. Le transport avait une influence considérable sur le choix du site industriel, mais son influence est variable pour des situations diverses à des époques différentes.

A l'époque des concessions, les quatre villes fluviales dont nous parlons ont implanté les premières industries contemporaines en Chine. Il y avait les usines appartenant aux ressortissants étrangers, demeurées au sein des concessions, mais aussi les entreprises gérées par l'état et les usines créées par les bourgeois chinois. Pour le développement industriel, ces villes fluviales n'étaient ni une région productrice de matériaux, ni une région consommatrice principale. Si elles ont accueilli les premières industries de l'époque contemporaine chinoise, c'est grâce à leur fleuve qui leur a apporté le transport sur l'eau et des ports ouverts sur le monde extérieur. Le transport sur l'eau, plus facile et moins coûteux à cette époque, a favorisé l'importation de matériaux et l'exportation de produits. Comme l'a montré Rhoads MURPHEY, Shanghai et sa région manquent de matériaux élémentaires pour l'industrie, tel que le charbon, les produits pétroliers, l'acier et les métaux non-ferreux. Tous ces matériaux doivent être transportés par l'eau d'une autre région chinoise lointaine, voire même de l'étranger (l'industrie textile est un cas exceptionnel). Shanghai a payé moins cher pour la majorité des matériaux nécessaires à l'industrie⁴³⁵. Le secteur industriel de Tianjin et de

⁴³⁴ Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1971, p183

⁴³⁵ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p165

Canton n'était pas aussi développé que celui de Shanghai, mais les villes étaient aussi des centres industriels de la région. Pour eux, un des avantages importants était le transport sur l'eau. Quant à Hankow, bien qu'elle soit proche de certaines régions productrices de matériaux, elle a tiré un grand profit de sa situation à la confluence de deux fleuves, car le transport sur l'eau était le moyen le plus avantageux que la distance à parcourir soit grande ou petite, à une époque où le chemin de fer et l'autoroute étaient moins développés.

Au cours de l'industrialisation des années 1950, l'Etat a préféré installer les industries à proximité des régions productrices de matériaux. Il a ainsi favorisé le développement de ces régions, dont la plupart sont à l'intérieur du pays. Pour les quatre villes fluviales, la grande distance entre elles et les régions productives subsistait encore, et une bonne desserte par les moyens de transport était donc un facteur décisif pour le choix du site industriel. En même temps, le chemin de fer et l'autoroute ont commencé leur développement en Chine, alors que le transport sur l'eau perdait un peu de sa domination. Le niveau de développement du transport était variable parmi les quatre villes, leur extension urbaine s'est donc faite de manières différentes.

A Canton, comme l'a généralisé XIE Shou Hong, en tant que ville typique de l'industrie de transformation, l'import de matériel et de combustibles et l'export de produits sont dépendants des liaisons avec l'extérieur⁴³⁶. De ce fait, le transport a joué un rôle important dans l'évolution du plan industriel. La zone industrielle de Xicun, établie dans les années 1930, est située dans l'estuaire de Bai-er, à la confluence du chenal nord et du chenal sud. Elle était à proximité du « port intérieur », non loin du centre ville. Dans les années 1950, le chemin de fer est devenu un des moyens les plus importants pour l'importation des matériaux et de l'énergie grâce à sa vitesse et à sa capacité de chargement. A cette époque, le charbon, les minéraux non métalliques et le ciment sont importés pour la plupart via le chemin de fer, tandis que le pétrole, l'acier et le fer, le bois, les grains sont transportés sur l'eau, notamment via le « port extérieur » à Huangpu. Quant au « port intérieur » de Canton, il est réservé aux matériaux de construction⁴³⁷. Cependant, comme l'a analysé LIN Chu Sheng, bien qu'il existe divers moyens de transports, la rivière des Perles, qui relie la mer de Chine méridionale au réseau fluvial du delta a contribué à faire que le transport sur l'eau était le plus important. Les matériels venant des autres régions et des autres pays sont importés via le port de Huangpu pour la plupart. Ils sont distribués aux villes deltaïques à travers la rivière des Perles. Les produits locaux de la région ont pris le chemin inverse. Ils sont exportés vers l'extérieur en correspondance avec le port de Canton. Jusqu'en 1983, le transport sur l'eau a occupé 64.86% du total des transports de marchandises⁴³⁸.

Par conséquent, la proximité de la rivière des Perles est devenue importante dans le choix du site industriel. Les zones industrielles établies dans les années 1950 à 1970, comme Hedong, Nan-Shi-Tou, Yuancun, Chigang, et la zone de Xicun, déjà existantes et bien élargies au cours du premier plan quinquennal, sont toutes installées dans des quartiers fluviaux non urbanisés, soit sur le chenal nord, soit sur le chenal sud. Pour la zone industrielle de Fangcun, la

⁴³⁶ XIE Shou Hong, *Da Du Shi Qu De Kong Jian Zu Zhi (l'organisation de l'espace dans l'aire métropolitaine)*, Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 2004, p139

⁴³⁷ LIN Chu Sheng, *op.cit.*, Canton, 1986, p25

⁴³⁸ LIN Chu Sheng, *op.cit.*, Canton, 1986, p21

proximité du fleuve a offert le transport sur l'eau, ce qui est le facteur déterminant pour le site de l'usine sidérurgique et le chantier naval. La Nan-Shi-Tou, situé au chenal sud de la rivière des Perles, a accueilli de grandes industries dont la mécanique et la fabrication du papier. Y est construit aussi le débarcadère réservé aux produits dangereux, le débarcadère de Da-Gan-Wei, en tant qu'équipement attaché à ces industries. Le débarcadère occupe sur la rive une longueur de 90 mètres, avec deux postes d'amarrages pour les navires jaugeant mille tonnes. A part les matériaux et les produits non-chimiques, il est particulièrement réservé au chargement et au déchargement de matériaux chimiques.

Par ailleurs, la planification des autres zones industrielles a pris en compte à la fois la proximité du fleuve et du chemin de fer, puisque la possibilité du transport combiné leur offrirait plus de facilités. La zone industrielle de Xicun, qui a bénéficié d'une extension dans les années 1950, située à côté du débarcadère de Huangsha et de la gare du sud, était réservée notamment aux transports de marchandises. L'usine sidérurgique de Fangcun possédait aussi une branche du chemin de fer, construite à la fin de 1958. Quant à la nouvelle zone industrielle la plus importante à l'est, Yuancun, comme l'a remarqué ZHOU Zuo Heng, auteur de la planification, elle est considérée comme le site idéal pour l'industrie grâce à sa proximité avec la rivière des Perles au sud et la ligne du chemin de fer au nord. Quand l'usine de ramie fait le choix du site en 1958, le chef de l'usine et les experts industriels ont tous pensé que ce site était idéal pour les industries en profitant du transport sur l'eau et du chemin de fer. En fait, une branche de moins de deux kilomètres de long a été construite lorsque les usines s'y sont installées⁴³⁹. Huangpu, à l'extrême est de la ville, est devenue une zone importante pour le développement portuaire-industriel. Grâce à sa situation à l'aval, l'accessibilité du transport fluvial était facile, et en même temps, les eaux usées pouvaient s'évacuer dans le fleuve après le traitement. Depuis que le commerce extérieur a été repris partiellement, en 1950, le port de Huangpu a réalisé son extension. Son quai s'est agrandi de 400 mètres à 2000 mètres, tandis que la capacité annuelle de chargement et de déchargement a atteint plus de deux millions de tonnes, contre 380 mille tonnes précédemment. Parallèlement, la zone industrielle de Huangpu est établie. Elle a accueilli notamment les arsenaux maritimes. Depuis les années 1970, le nouveau port de Huangpu s'est installé à la confluence du Dongjiang, une branche principale de la rivière des Perles. Des zones industrielles se sont encore implantées à proximité, comme à Da-Tian-Shan et à Ji-Shan, pour le secteur de la pétrochimie, de la mécanique et de l'industrie d'évolution. Les zones résidentielles pour les ouvrières, comme Da-Sha-Di, Wen-Chong et Sha-Chong, ont été construites ensuite. La construction de Huangpu a prouvé son extension urbaine le long du fleuve vers l'est⁴⁴⁰. Le port est desservi par la branche de chemin de fer livrée à la fin de 1940.

⁴³⁹ L'autre avantage de Yuanchun est que la construction pouvait se faire sur les collines, sans occuper les champs agricoles. Avec une certaine distance entre Yuanchun et le centre ville, il est donc considéré comme le site idéal aux yeux des urbanistes locaux pour accueillir les industries. Par contre, cette proposition a subi l'opposition des experts soviétiques, car ni l'état, ni la province ni la ville n'ont de projets définitifs implantés à Yuanchun. L'usine de ramie de Canton est la première qui ait été mise en chantier depuis 1957. Ensuite, la filature de coton de Canton, la verrerie, la conserverie y ont été construites l'une après l'autre. En 1960, il y avait une vingtaine d'usines livrées à Yuanchun. Voir, ZHOU Zuo Heng, *op.cit.*, Canton, 2006, p122.

⁴⁴⁰ LIN Chu Sheng, *op.cit.*, Canton, 1986, p68

Figure 2-6, Le plan de distribution industriel de Canton au milieu du XX^e siècle



1, La zone industrielle de Fangcun (L'usine sidérurgique et le chantier naval) ; 2, La zone industrielle de Fangcun (L'usine de moteurs diesel) ; 3, La zone industrielle de Nan-Shi-Tou (L'usine à vélos, l'usine de glutamate, l'usine de papeterie, l'usine de machine à l'industrie légère) ; 4, La zone industrielle de Nan-Shi-Tou (l'usine de peinture) ; 5, La zone industrielle de Xicun (la brasserie, le centrale électrique, l'usine de tuyaux de fer) ; 6, L'usine de congélation ; 7, L'usine alimentaire ; 8, L'usine de ventilation, le câblerie, l'usine de disque à meuler ; l'usine de fers à repasser ; 9, L'usine de tricotage et de filage, l'usine de lampe de voiture, l'usine d'équipement de radiodiffusion, l'usine de ventilateur ; 10, Le laboratoire pharmaceutique ; 11, La zone industrielle de Chepi (l'usine d'engrais azotés) ; 12, La zone industrielle de Yuancun (l'usine de textile, l'usine de farine) ; 13, La zone industrielle de Yuancun (l'usine chimique, l'usine de fibre chimique, l'usine oléochimique) ; 14, La société de production de cinéma, le chantier naval ; 15, L'usine de bateau de pêche ; 16, Le chantier naval de Huangpu ; 17,18,19, Ji-Shan et Miaotou ; 20, La zone de développement économique et technique ; 21, Yunpu. C'est une image qui présente la disposition des usines principales à Canton, mais pas d'un plan avec l'échelle précise.

Source : ZHOU Xia, *op.cit.*, Pékin, 2005, p125, analysé par l'auteur

Les zones industrielles de Canton ont été les premières à installer les industries le long du fleuve, vers la banlieue et notamment vers l'aval. Celles de Shanghai semblent, quant à elles, être distribuées du centre vers l'extérieur dans chaque direction. Depuis la réorganisation de la structure industrielle, en 1953, le gouvernement local a tenté de réaliser un arrangement plus raisonnable de la production industrielle. Le texte *Ten Major Relationships* de MAO, en 1956, a demandé que l'on exploite au mieux les bases industrielles existantes dans les anciennes villes ouvertes et qu'on les développe afin de soutenir les industries de l'intérieur. C'est ce qui a offert à Shanghai une nouvelle chance. Le gouvernement local a proposé tout de suite la politique de « tirer pleinement partie de l'état existant et de se développer raisonnablement ».

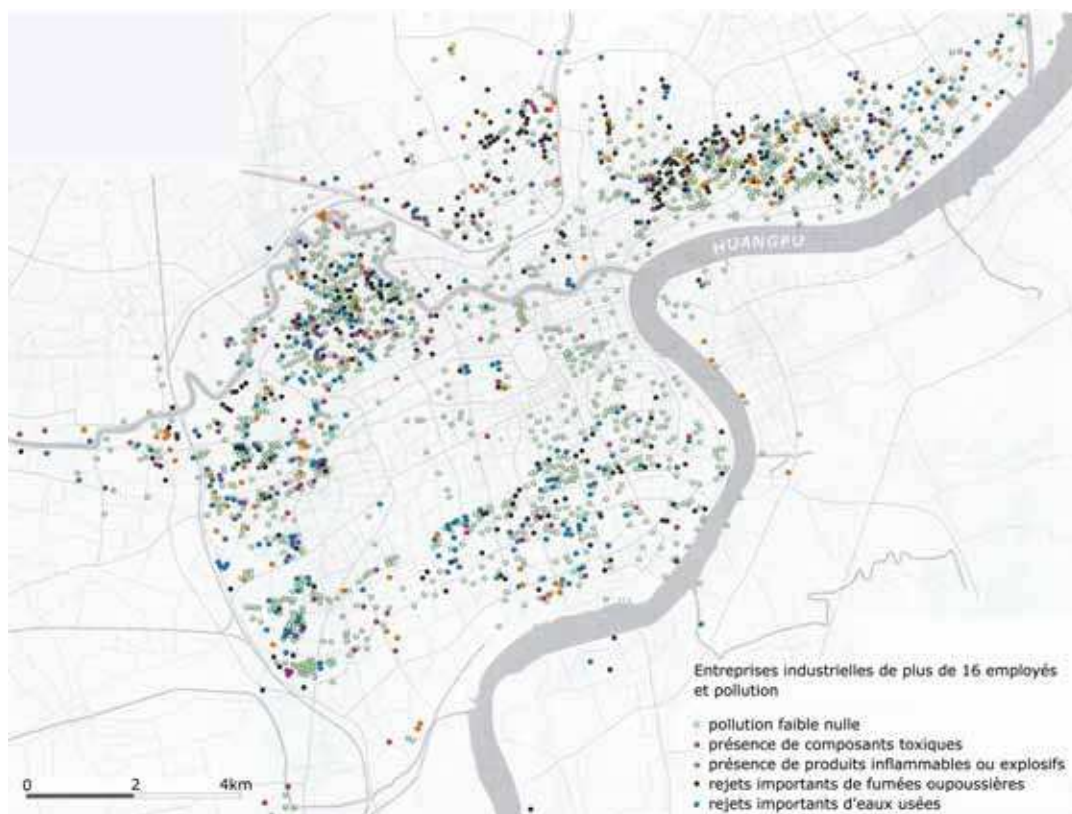
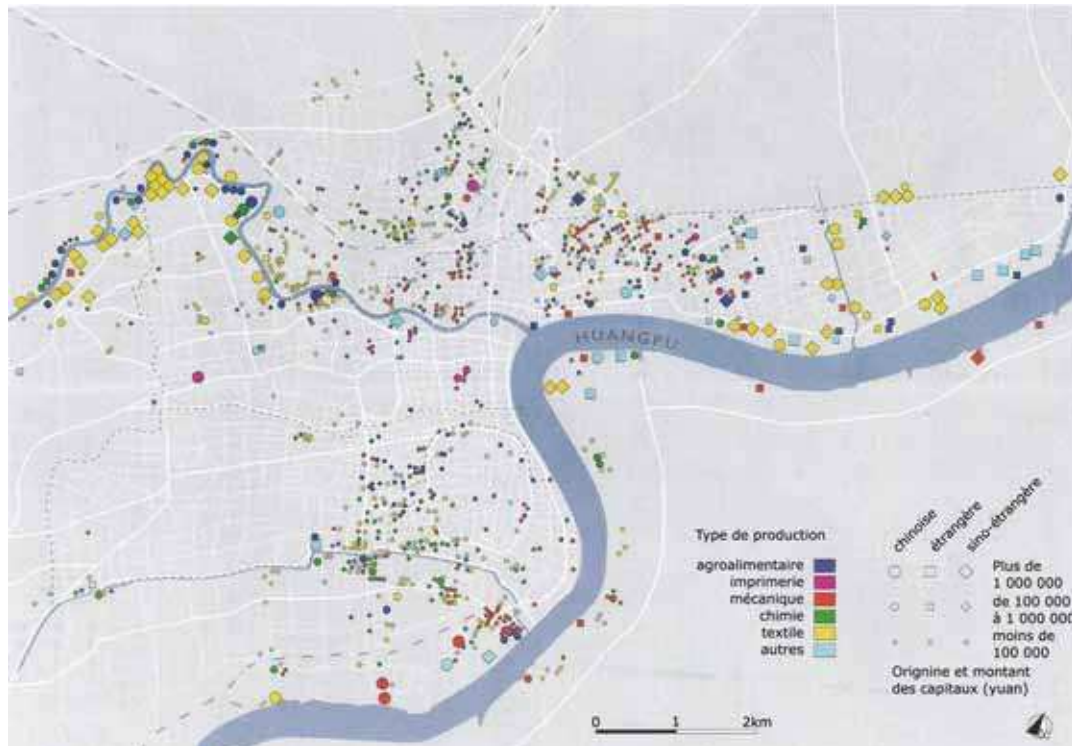
Dans cette optique, le nouveau schéma directeur pour le terme entre 1956 et 1967 a été établi. Ce projet a tenté de mettre en valeur le potentiel des sites existants industrielles, contre implanter les nouvelles zones industrielle à grande échelle. En conservant les trois zones industrielles existantes à proximité du centre ville, dont Hudong, Huxi et Hunan⁴⁴¹ implantées à l'époque des concessions, certains secteurs industriels, dont la construction de navires, le traitement des métaux ferreux, l'électromécanique, les instruments de précision, l'industrie chimique, et les autres industries qui ont produit des influences négatives sur l'environnement de la ville, (comme le traitement de la peau), devraient être déplacées ou être reconstruites. Comme le montre la figure ci-dessous, le Qing-Ning-Si, orienté vers la construction de navires, le Zhou-Jia-Du vers l'industrie métallurgique et la production de matériaux de construction, le Gao-Qiao vers la pétrochimie, le Chang-Qiao vers l'industrie chimique et le traitement du bois, tous sont installés sur les rives du Huangpu, en banlieue. En outre, le Bei-Xin-Jing, orienté vers l'industrie chimique, a choisi le site situé au bord de la rivière Suzhou, à l'est de la périphérie. Les autres zones industrielles ont choisi des sites à proximité du chemin de fer, dont le Pengpu et Da-Chang, orientées vers la mécanique et la métallurgie, le Tao-pu réservé à la fabrication de médicaments et à l'industrie chimique, le Cao-He-Jing orienté vers la production d'appareils électroniques, et le Wu-Jiao-Chang qui a accueilli des secteurs industriels variables.

Jean LABASSE a classé l'industrie en trois groupes selon la sensibilité au coût des transports. L'un, peu fourni, correspond à des frais de transports élevés, dépassant 5% du prix de revient : sidérurgie, raffinage du pétrole, cimenterie, sucrerie, ameublement... Il demeure acquis, en tout état de cause, que les grands équipements de circulation, à commencer par les voies navigables, exercent une vive attraction sur les industries de ce groupe. ...Le second englobe les entreprises dont les frais de transports oscillent entre 2 et 5% du prix de revient global. ...Le troisième groupe réunit la large majorité des industries de transformation, sur la base d'un pourcentage de frais de transports inférieurs à 2%. On y trouve l'automobile au même titre que l'habillement⁴⁴². Pour Shanghai, en ce qui concerne l'influence du fleuve sur le choix du site industriel, nous pouvons classer les industries installées soit au bord du Huangpu soit au bord de la rivière Suzhou en deux groupes. Pour les premières, elles étaient dépendantes du fleuve. Le fleuve a d'abord été chargé de la mission de transport. Comme nous l'avons remarqué ci-dessus, pour les industries comme la sidérurgie et le raffinage du pétrole, ou l'utilisation de matériaux « en perte de poids », l'eau offre le moyen de transports le moins coûteux. Certaines usines avaient leurs propres débarcadères, ainsi, il existait une dizaine de débarcadères à usage exclusif le long du Huangpu. Le fleuve permettait également l'approvisionnement en eau des industries.

⁴⁴¹ Ces trois noms signifient « à l'est de Shanghai », « à l'ouest de Shanghai » et « au sud de Shanghai ».

⁴⁴² Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1971, p222

Figure 2-7, La distribution des industries à Shanghai



Au-dessus, les entreprises industrielles en 1928. Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.* Paris, 1999, p125; Au-dessous, les entreprises industrielles en 1928. Source: *Ibid.*, p127

Jean LABASSE a cité la conclusion des aménageurs liégeois. Selon eux, ce sont des zones

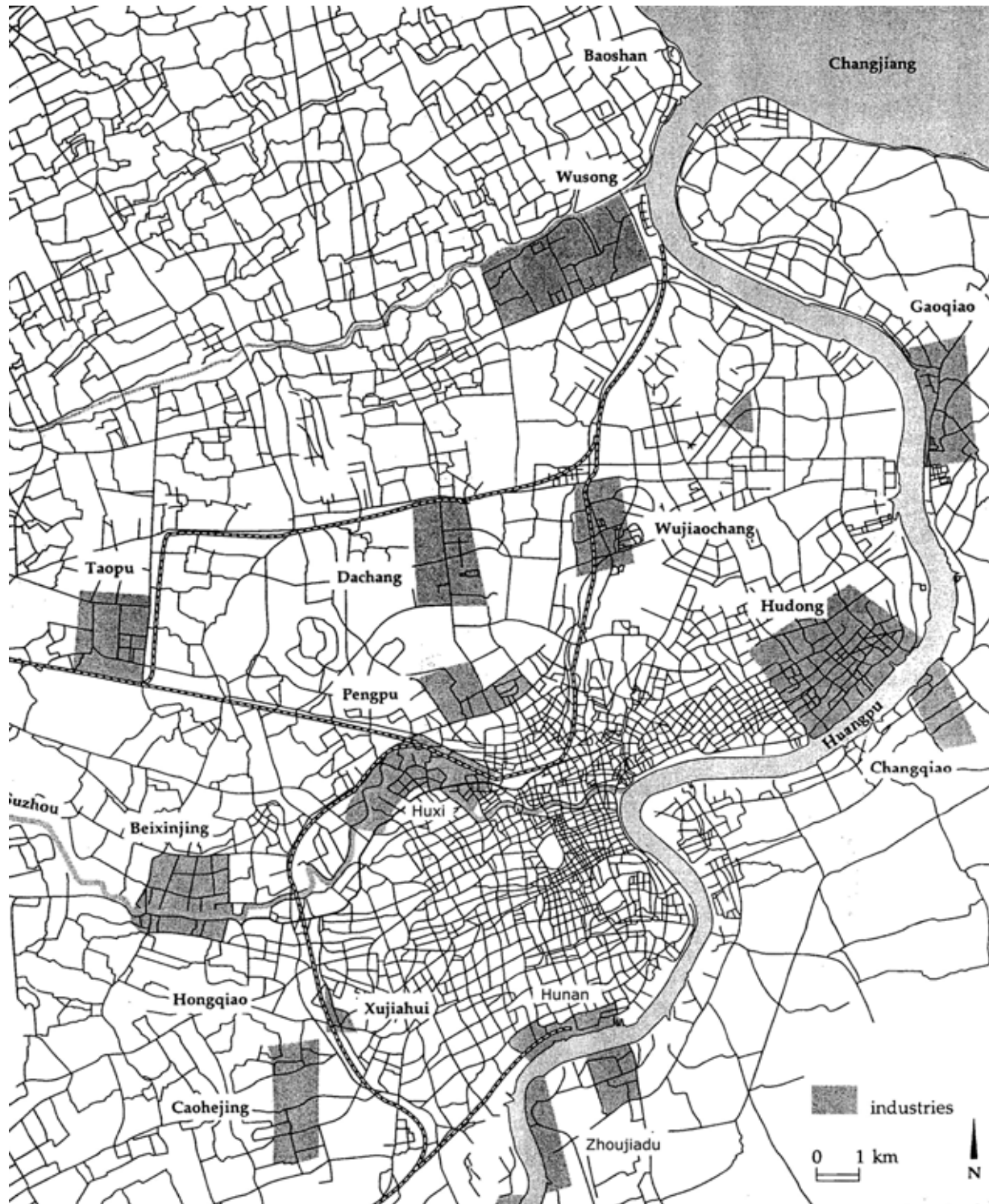
pour industries ayant besoin d'une voie d'eau⁴⁴³, comme la sidérurgie, la transformation des métaux, les matériaux de construction, etc. Les zones industrielles au bord du Huangpu ont, pour la plupart, fait partie du groupe. Pour les dernières, ces secteurs industriels n'avaient pas de relation étroite avec le fleuve. Elles sont classées par Jean LABASSE comme les industries libres, telles que les industries textiles, les industries induites, la sous-traitance métallurgique et mécanique. Pour les premières, les industries libres embrassent des fabrications de produits très élaborés, dans le prix de revient desquels les approvisionnements n'entrent que pour une faible part. Aussi paraissent-elles soumises à un processus de dématérialisation, trop vite confondu avec une totale liberté de comportement dans l'espace. Pour les dernières, elles obéissent à des exigences de proximité relativement impérieuses et dictées soit par le marché, soit par la solidarité technique. En fonction de leur obéissance, Jean LABASSE les a distinguées en industries d'induction marchande et industries d'induction technique⁴⁴⁴. La majorité des zones industrielles à proximité de la rivière Suzhou appartient à ce groupe. La zone de Huxi, par exemple, installée depuis l'époque des concessions, a accueilli notamment les usines textiles, les industries d'impression et de teinture, les minoteries. Dans l'optique de la fabrication, ces industries sont aussi dépendantes de l'eau que les industries pétrochimiques ou la construction de navires. En ce qui concerne le transport, que ce soit pour leur matériel ou pour leurs produits, elles n'ont ni de grands volumes ni de poids lourds. De ce fait, au fur et à mesure du développement du chemin de fer, ce dernier pouvait remplacer le transport sur l'eau. Comme l'a généralisé Jean LABASSE sur les industries textiles, les sources d'énergie, différentes selon l'état de la technique, les livraisons locales de fibres ou de toisons, l'abondance et la stabilité de la main-d'œuvre agissent beaucoup sur leur situation géographique. Cependant, il a ajouté que les industries textiles manifestent présentement une tendance au regroupement⁴⁴⁵. Le site de la zone de Huxi a conservé les secteurs qu'il a accueillis depuis l'époque de la concession. La tendance au rassemblement a été renforcée à la suite du déplacement des industries non-polluantes vers les trois zones industrielles existantes. De ce fait, bien que ces industries n'aient pas de rapport direct avec le fleuve, depuis les années 1950 notamment, les facteurs historiques ont déterminé leur existence dans les quartiers fluviaux.

⁴⁴³ Les aménageurs liégeois, rassemblés en une association justement réputée, l'Equerre, en mentionnent cinq : zones pour industries ayant besoin de la voie d'eau (sidérurgie, transformation des métaux, matériaux de construction, etc.) ; zones pour industries n'ayant besoin que de la route ; zones destinées à des industries non polluantes et exigeant une atmosphère pure, donc conditionnées en partie par le régime des vents ; zones favorables à la création d'un parc industriel prééquipé, à réserver à des entreprises non polluantes concernant principalement la main-d'œuvre féminine, donc à insérer dans des quartiers d'habitation ; zone de tout venant. Voir, Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1971, p222

⁴⁴⁴ Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1971, p200-203

⁴⁴⁵ Jean LABASSE, *op.cit.*, Paris, 1971, p202

Figure 2-8, Localisation des secteurs industries privilégiés en 1956-1957.



Source : Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 1998. Annexes, cartes et illustrations, sans numéro de page. Reproduit par l'auteur (en ajoutant le secteur Huxi et Hunan, corrigé le nom de *Zhaojiadu* en *Zhoujiadu*)

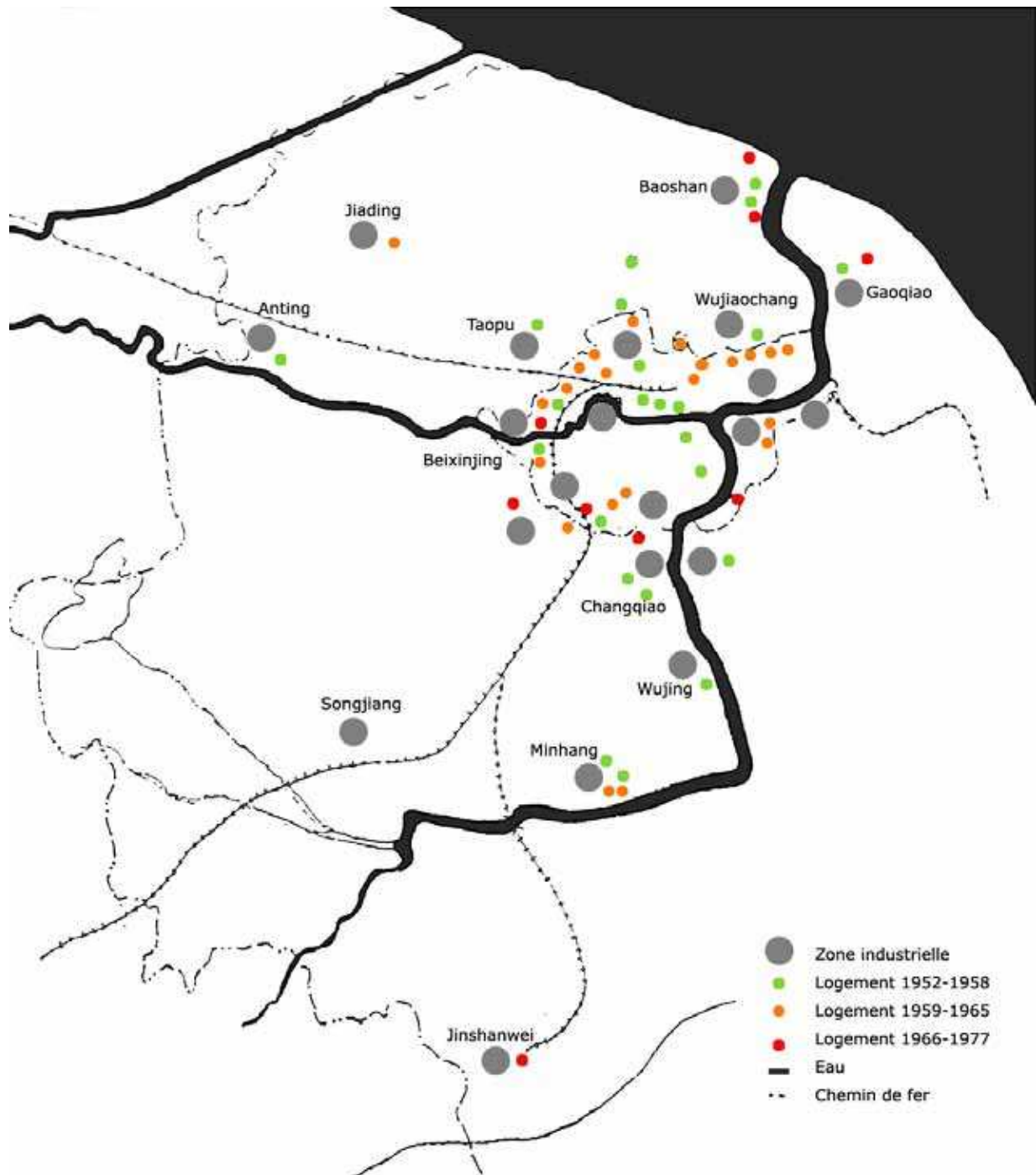
Parmi les nouvelles zones industrielles de Shanghai, il y en a cinq qui sont situées à proximité du chemin de fer. Elles n'avaient pas de liaison géographique avec le fleuve Huangpu ni avec la rivière Suzhou, les deux lieux traditionnels accueillant les industries. C'est le cas par

exemple de Canton. En effet, bien qu'elle ait construit quelques zones industrielles à côté du chemin de fer, dont celles de Huang-Cun et de Che-pi, la plupart de ses industries, que ce soit les anciennes ou les nouvelles, avaient une relation beaucoup plus étroite avec le fleuve qu'avec les axes territoriaux. Or, les deux chemins de fers importants qui relient Shanghai à Hangzhou et à Nankin ont été livrés au début du XX^e siècle. Nous nous demandons ainsi pourquoi les industries ont préféré s'installer au bord du fleuve malgré la présence des chemins de fer à l'époque des concessions, et pourquoi le rapport entre les industries et le chemin de fer a connu un tournant depuis les années 1950. Dans le cadre où la majorité des documents concernant la planification, notamment le plan de distribution industrielle de l'époque, est consacrée à la présentation du projet, sans remarque sur la logique ni sur les processus de décisions, nous proposons des raisons sous-jacentes après l'analyse des documents historiques et cartographiques. En fait, Shanghai a plutôt été une ville commerciale jusqu'en 1895. D'après Rhoads MURPHEY, la concurrence entre la Chine et le marché de l'Asie sud-est a forcément diminué pendant la première guerre mondiale, ce qui a poussé le développement industriel de Shanghai⁴⁴⁶. Les premiers propriétaires des usines Shanghaiennes sont, pour la plupart, des étrangers demeurant sur les concessions. Ils ont préféré le lieu-dit Yang-Shu-Pu pour leur implantation industrielle, car il est proche à la fois du fleuve et de la concession. Il existait moins d'entreprises gérées par le gouvernement dans cette ville, et les capitaux privés chinois se sont engagés depuis les années 1920. La plupart de leurs investissements étaient réservés au textile, à l'impression, à la teinture et à la mécanique, aussi dans la zone industrielle existante au bord du fleuve. La deuxième raison est que le développement du chemin de fer, après la fondation de la République, lui a procuré un moyen de transports aussi important que l'eau. En fait, la longueur totale du chemin de fer, en 1975, a doublé par rapport à celle de 1949. Shanghai possédait deux lignes de chemins principales ainsi qu'un réseau secondaire. La ville offrait ainsi une meilleure distribution à ses sites industrielles que la ville de Canton, qui n'avait qu'un chemin de fer traversant sa région d'ouest en est. De ce fait, lorsque Shanghai s'est trouvée sous la gestion de l'autorité unique, son industrie n'a plus été limitée à l'intérieur de la concession, mais dans un périmètre beaucoup plus large. Son territoire s'est agrandi de 638 kilomètres carrés à 6185 kilomètres carrés en 1958, soit dix fois plus grand qu'avant. Dans ce cadre, Shanghai voulait construire plus de zones industrielles en dehors des zones densément peuplées. Les sites proches du chemin de fer sont devenus un des meilleurs choix en dehors des sites traditionnels situés au bord du fleuve.

Cependant, la considération du facteur de transport est en effet un des facteurs incontournable pour le choix d'un site industriel, mais il n'est pas le seul facteur déterminant. Comme l'a montré LU Xing Long, les huit nouvelles zones industrielles ont choisi leur site à partir des principes suivants : éviter la pollution pour la ville, prendre en compte l'alimentation en eau, en énergie et la facilité du transport, distribuer les industries de l'intérieur vers l'extérieur. En un mot, la distribution du plan industriel de Shanghai est le résultat des influences de facteurs variables.

⁴⁴⁶ Rhoads MURPHEY, *op.cit.*, Cambridge, 1953, p20-21

Figure 2-9, La zone industrielle (dont les citées satellites) et les logements ouvriers à Shanghai



Source : CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p270, analysé par l'auteur

- L'urbanisation provoquée par l'industrialisation

La transformation socialiste a entraîné l'établissement du régime socialiste en Chine. Dans le cadre où le capital public, comprenant le régime de propriété d'Etat et le régime de propriété collective, est devenu la seule base de l'économie nationale, l'Etat est le propriétaire du sol et de la plus grande partie de l'immobilier, mais l'usufruit s'exerce à travers ses multiples organismes □ usines, administrations, entreprises. Comme l'a remarqué Léon HOA, dans les

débuts, le mode d'attribution des crédits pour les logements en ville était semblable à celui des cités ouvrières : chaque entreprise ou chaque usine recevait en même temps les crédits destinés aux travaux d'équipement industriel et à la construction de logements pour le personnel ainsi qu'aux services sociaux, crèches, garderies, dispensaires, et même école primaire lorsque l'entreprise était importante. ...Aussi on s'est peu à peu orienté vers une nouvelle forme d'investissement. Les crédits logements destinés à telle entreprise ou tel organisme sont reversés à un service municipal, le service des logements, qui, groupant les capitaux venant de plusieurs sources, fait construire des habitations par quartiers entiers, ainsi que les équipements sociaux nécessaires sur la base d'une série de plans types. Les travaux terminés, il remet aux organismes intéressés le prorata de logements qui leur est dû : à eux d'en assurer l'attribution et la gestion⁴⁴⁷.

A nos yeux, la construction des zones résidentielles à côté des zones industrielles a pris en compte deux considérations. Premièrement, c'est le rapprochement de l'habitat et des zones d'emploi pour les ouvriers. Comme l'a montré Léon HOA, le facteur vraiment déterminant pour l'amélioration de la circulation, et, pour une amélioration importante des conditions de vie, est la réduction du trajet entre le domicile et le lieu de travail⁴⁴⁸. Deuxièmement, c'est la volonté de l'Etat d'améliorer les conditions de vie du peuple, notamment celles des ouvriers. Auparavant, les logements ouvriers étaient construits à côté des usines par eux-mêmes. A cause de leur pauvreté, la qualité des logements était mauvaise, d'où le bidonville de Shangaï qui est le cas le plus connu. Le nouveau gouvernement du peuple voulait changer cette situation dans un court terme. Les nouveaux sites industriels étaient situés à la périphérie même dans la banlieue, donc ils avaient plus de terrain pour accueillir les logements. La majorité des logements ouvriers est construite par leur usine. De ce fait, solliciter une demande de terrain en combinant la construction de l'usine et des logements semble être l'approche la plus simple, non seulement pour les demandeurs mais aussi pour les autorités.

Dans ce cadre, les nouvelles zones résidentielles d'ouvriers sont réalisés en même temps que l'implantation des zones industrielles. Comme nous l'avons montré ci-dessus, la méthode de planification introduite par l'Union Soviétique a mis l'accent sur deux fonctions urbaines : l'industrie et l'habitation, tandis que le commerce est considéré comme un équipement public pour le service. Il est implanté avec les écoles et les centres médicaux en proportion du nombre d'habitants. En fait, ces types de zones résidentielles avaient un autre nom : « quartier de la vie ouvrière ». D'après nous, ce dernier est le reflet de son essence. Ces quartiers, qui ont couvert la majorité des affaires concernant la vie, ont dépassé le pur « quartier résidentiel » n'ayant que des logements. De ce fait, cette extension n'est plus un mouvement spontané dû au déplacement des usines et des logements ou reconstruits à nouveau dans la banlieue, mais une urbanisation volontaire.

Presque toutes les zones industrielles ont construit des zones résidentielles à leurs côtés. A Shangaï, le premier plan quinquennal a mis l'accent sur l'amélioration des conditions de vie du peuple, dont l'élément important est la construction des Xincuns. Grâce à l'investissement et aux subventions de l'Etat, il a été possible de changer plus rapidement les conditions de

⁴⁴⁷ Léon HOA, *op.cit*, Paris, 1981, p170-171

⁴⁴⁸ Léon HOA, *op.cit*, Paris, 1981, p230

logements des ouvriers. Un premier projet fut élaboré pour supprimer les bidonvilles. CAO Shu les a appelés les « grands ensembles résidentiels ». Ce sont des quartiers résidentiels dotés d'équipements collectifs (écoles, commerces, centre social, etc.). Ils apparaissaient comme une unité d'habitat autonome composée de bâtiments collectifs. La construction des Xincuns est réalisée selon le principe d'accentuer la production de proximité et les commodités de la vie ouvrière, alors ils sont très proches de la zone industrielle. Certains ne se trouvaient qu'à un kilomètre des industries. Pendant le deuxième plan quinquennal, environ 2460 hectares de terrains de la banlieue ont été réservés aux industries. Ce nombre est 1,5 fois plus grand que celui du premier plan quinquennal. En transformant les champs en usines, en habitations ou d'autres équipements nécessaires, la ville a réalisé son extension. D'après LU Xing Long, les Xincuns situés à côté d'une zone industrielle ont permis de diminuer le trajet entre le domicile et le lieu de travail et de décentraliser la population du centre ville⁴⁴⁹.

Pour les zones résidentielles proches des zones industrielles, le schéma directeur de Tianjin, élaboré en 1959, avait des principes et des index plus précis. Il a regardé la zone industrielle et la zone résidentielle comme une entité afin d'obtenir un équilibre entre la production et l'habitation dans chaque secteur. Dans un rayon prédéfini, les équipements collectifs et culturels sont installés aux alentours de la zone résidentielle. La planification a eu pour effet de diminuer le trafic entre les zones et le passage de véhicules à l'intérieur de la zone. Elle a divisé la zone en plusieurs petits districts. Chaque district avait une superficie comprise entre 250 et 500 hectares, et le nombre d'habitants prévu était de 50 à 100 mille⁴⁵⁰.

En ce qui concerne le modèle de cette zone résidentielle, CAO Shu a fait l'analyse de la zone de Hudong. Il nous montre un cas typique de zone industrielle avec une zone résidentielle d'ouvriers. Visant au rapprochement du travail et du domicile, le projet est de regrouper le terrain en « bandes » : l'espace est composé de bandes parallèles s'allongeant de part et d'autre d'une avenue est-ouest, traitée en espace vert, qui sert d'axe de rassemblement entre les bandes d'habitats situées au nord et les bandes d'usines au sud. Cette opération permet la recomposition du tissu urbain et la structuration d'une nouvelle organisation spatiale, proche par sa forme d'une ville linéaire, à la différence près que celle-là s'inscrit dans un centre-ville⁴⁵¹.

Dans le processus où l'urbanisation est provoquée par l'industrialisation, le choix du site industriel a déterminé la direction d'extension de la ville. La logique est née dans les années 1950, époque où l'Etat a lancé la vague d'industrialisation. Mais l'idée que l'industrie est le moteur principal pour le développement économique local est toujours présent aujourd'hui. Au Canton, le quatrième plan, après le débat autour de la direction de l'extension urbaine, a décidé que la ville serait agrandie vers l'est, le long de la rivière des Perles, contre l'extension radioconcentrique. Dirigée par la stratégie « contrôler la ville et bien développer la banlieue », la planification des zones industrielles avec les zones résidentielles a été établie. Comme dans les autres cas que nous avons mentionnés, l'exploitation des zones industrielles a provoqué la

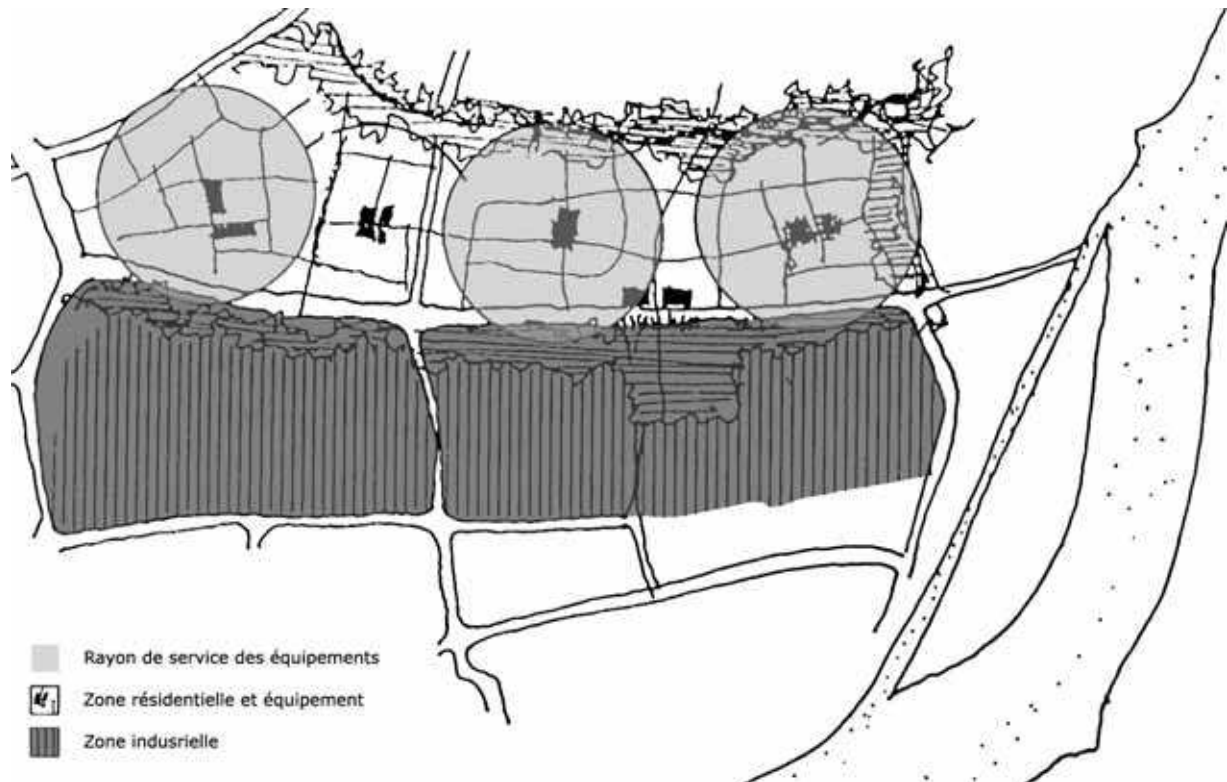
⁴⁴⁹ Voir LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p110-111, p114

⁴⁵⁰ Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p64

⁴⁵¹ XU Jing You, *Shanghai Hu Dong Zhu Zhai Qu Gui Hua She Ji De Yan Tao (Etude d'aménagement de la zone résidentielle de Hudong à Shanghai)*, in *Jian Xhu Xue Bao (Revue académique d'architecture)*, n°2, Shanghai, 1958, p4-12

construction des équipements nécessaires, que ce soit ceux pour la production ou ceux pour la vie quotidienne. L'extension urbaine vers l'aval du fleuve a été décidée, accompagnant l'implantation des industries lourdes et des ports. Cette tendance est capable de se poursuivre à condition d'agrandir le plan administratif du gouvernement local. Ceci sera développé dans la partie suivante, notamment dans le chapitre consacré au Nansha.

Figure 2-10, L'aménagement de la zone industrielle et la zone résidentielle pour les ouvriers, le cas de Hudong à Shanghai.



Source : CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p246, analysé par l'auteur

A Shanghai, LU Xing Long a remarqué que la construction des zones industrielles et des Xincun a entraîné le début de la décentralisation de la population et de l'activité industrielle⁴⁵². Aux yeux de François GED, dans le cadre où Shanghai s'est transformée de ville polyvalente et économiquement multifonctionnelle en une ville monofonctionnelle de production industrielle, le tissu urbain d'homogène est devenu hétérogène : de 1949 à la veille de l'ouverture économique du pays en 1979, l'urbanisation de la ville correspond en fait à un grignotage mesuré des terres agricoles en périphérie urbaine, un encerclement du centre-ville par des cités ouvrières et par des quartiers industriels. Les tentatives de réduire l'attraction et l'accroissement de la métropole en créant des pôles urbains secondaires se solde donc par un échec, relativement toutefois, si l'on considère que l'urbanisation actuelle les a intégrés dans son cadre de développement⁴⁵³.

Par le biais de l'extension des villes fluviales, le processus d'industrialisation a apporté une

⁴⁵² LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p114

⁴⁵³ Françoise GED, *Shanghai : Portrait de ville*, Institut français d'architecture, Paris, 2000, p7, p39

vague d'urbanisation, ce qui a eu une influence radicale sur la structure des villes. Le rôle dominant du fleuve dans le réseau de transports s'est affaibli. Il n'est plus le seul moteur du développement urbain, comme c'était le cas à l'époque des concessions. Il reste un facteur considérable pour l'extension urbaine et la forme urbaine, mais il n'est plus le facteur unique.

La stratégie dominante de l'industrialisation a déterminé que la mission la plus importante du fleuve est le transporter pour les industries, mais ce point de vue pragmatique n'a plus dominé certains secteurs. Comme nous l'avons remarqué, les secteurs fluviaux situés en centre ville sont réorientés complètement vers les loisirs. En outre, un cas particulier est le projet du secteur industriel de Qingshan à Wuhan. En ce qui concerne le choix du site, il a proposé que le site fluvial puisse, à part le transport, l'évacuation ou les autres services pour la production, satisfaire à la demande de qualité de vie des ouvriers. Dans le rapport que les experts soviétiques ont donné en 1953, la planification de la ville de Wuhan devait prendre en compte prioritairement la création des bonnes conditions de la production et de l'habitation du peuple. D'après eux, les facteurs importants pour former la ville étaient d'abord l'industrie, ensuite le transport, les organismes et les secteurs de l'éducation. Les employés de ces secteurs sont définis comme « la population fondamentale », dont le nombre a directement déterminé la population maximum « raisonnable » de la ville. Dans cette optique, le nombre d'habitants de Wuhan est prévu vers 2,3 millions⁴⁵⁴. Afin de leur garantir des conditions convenables d'habitation, il fallait, en plus de l'aménagement des secteurs anciens, exploiter les nouveaux secteurs résidentiels. Le principe, dans ce processus, est de conserver certains secteurs à développer dans le futur pour chaque zone industrielle. Les secteurs résidentiels devraient s'installer à leurs côtés afin de bien les desservir⁴⁵⁵. Quant à la zone de Qingshan, située au nord-est et à proximité du fleuve, elle est présentée comme l'exemple qui a pris en compte non seulement la condition de la production mais aussi la qualité de l'habitation. Le site a été choisi grâce à sa situation à l'aval de la ville, là où les eaux usées procuraient moins de pollution. En outre, elle avait un terrain aussi vaste pour l'implantation du secteur d'habitation que le nouveau secteur urbain. On peut construire la promenade et le jardin au bord du fleuve pour les habitants. Elle était desservie par les voiries allant vers le centre ville. La ceinture verte était à sa droite. Les grandes usines installées ici avaient un autre avantage, c'est-à-dire que le grand parc et les maisons de cures aux alentours du lac, le secteur universitaire, toutes les zones fonctionnelles au sud ne seraient pas influencés par la pollution du secteur industriel, et ainsi le peuple pouvait bien en profiter⁴⁵⁶. En conclusion, le choix de ce site avait pris en compte trois considérations : éviter les influences négatives pour la ville, faciliter la production, et avoir un beau paysage pour l'habitation des ouvriers. Pour cette dernière, le fleuve a joué le même rôle que le secteur fluvial du centre ville.

4.2.2.2 La construction des cités satellites

Dans le séminaire de Wuhan de 1953, les experts soviétiques ont généralisé huit principes

⁴⁵⁴ Selon l'esquisse du schéma directeur de Wuhan, proposée en décembre 1953, la ville avait 1,35 million d'habitants, 16 260 hectares de terrains étant donc réservés pour l'habitation. Selon l'index national, si chaque habitant occupe un terrain de 76 mètres carrés en comptant l'habitation, l'administration, les espaces verts et la voirie, la ville est capable d'accueillir environ 2,24 millions d'habitants dans le futur. Voir, Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p97.

⁴⁵⁵ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p109

⁴⁵⁶ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p108-109

pour la construction urbaine. Selon eux, ces principes venaient des expériences de la pratique du Parti communiste de l'Union Soviétique et de son gouvernement. Un de ces principes concerne la dimension de la ville. Comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, les urbanistes soviétiques ont tenté de trouver la dimension optimale et espéré que toutes les villes seraient proches de ce modèle. Que ce soit la ville de 20 mille habitants au début ou celle de 150 mille habitants après, les grandes villes fluviales chinoises, développées notamment à l'époque des concessions, ont largement dépassé la limite. Les experts soviétiques ont pensé qu'on devait garantir la possibilité d'extension, afin de s'adapter au développement économique au long terme. Ils ont également montré qu'une ville trop grande entraînerait des inconvénients pour les peuples⁴⁵⁷. C'est aussi le principe des experts soviétiques qui ont donné l'avis sur la planification de Shanghai en mars 1950. Ils étaient opposés à l'idée d'implanter des cités satellites, proposée par le « plan de grand Shanghai », mais ils soutenaient l'extension de la ville en nappe⁴⁵⁸. En même temps, ils ont conseillé de limiter la population de la ville à 5 millions d'habitants. Dans ce but, la population est décentralisée par des mesures administratives, le déplacement des usines et des résidences ouvrières par exemple, afin de faire cesser l'accroissement migratoire. C'est en fait une stratégie de récession pour la ville⁴⁵⁹.

Une stratégie semblable est appliquée à Canton, mais dans ce cas l'objectif fixé par les experts soviétiques est considéré irréaliste. Dans la mesure où le premier plan quinquennal n'a mis aucun projet d'industries lourdes à Canton, les experts soviétiques ont proposé, selon l'importance de la population fondamentale⁴⁶⁰, que Canton ne pouvait recevoir que 1,5 millions d'habitants, mais la population avait déjà atteint cette limite à ce moment-là. Dans le cadre où la politique du contrôle des naissances n'était pas encore adoptée, la population dépasserait 2 millions dans le court terme. Les experts soviétiques ont proposé que ce soit la Commission de Planification locale qui soit chargée de décentraliser les 500 mille habitants en surnombre mais la commission ne pouvait pas le réaliser⁴⁶¹. De plus, comme l'a montré ZHOU Zuo Heng, principal auteur du schéma directeur, les experts soviétiques et le Centre voulaient tous les deux réduire la superficie de la ville de Canton, tandis que les dirigeants locaux espéraient que la ville s'agrandirait. A la suite de cette contradiction, le schéma directeur est rédigé selon les avis des experts soviétiques, mais le gouvernement local, qui ne voulait pas que sa ville reste en marge, a favorisé la recherche d'investissements. Il a concentré tous ses efforts pour développer les industries bien que l'investissement de l'Etat soit très limité.

⁴⁵⁷ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p106-107

⁴⁵⁸ Les experts soviétiques ont proposé l'extension en nappe pour la ville de Shanghai. Plus concrètement, la première zone résidentielle serait implantée au nord-est (Wu-Jiao-Chang), la deuxième zone résidentielle à la périphérie, au sud-ouest de la ville et le long du chemin de fer reliant Shanghai et Hangzhou, et la troisième zone résidentielle à Pudong dans le futur. Si nécessaire, une nouvelle zone industrielle serait implantée à Wusong, tout près de l'embouchure du Huangpu.

⁴⁵⁹ HUANG Wen Zhong, *Shanghai Wei Xing Cheng Yu Zhong Guo Cheng Shi Hua Dao Lu (Ville satellite à Shanghai et le processus de l'urbanisation en Chine)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 2003, p82

⁴⁶⁰ La population fondamentale destine la population active comprenant les employés du secteur industriel, du port et du chemin de fer et les étudiants, voire ce que nous a discuté le cas de Shanghai (Tableau 2-3) et le cas de Wuhan (page précédent)

⁴⁶¹ ZHOU Zuo Heng, *op.cit.*, Canton, 2006, p122

D'une part, il fallait bien contrôler la dimension de la ville, d'autre part, le développement industriel demandait de plus en plus de main-d'œuvre, celle-ci est donc venue des villages à la ville. Dans ce cadre, la ville était obligée de s'agrandir. Le conflit était de plus en plus aigu dans les anciennes villes industrielles, dont le cas le plus représentatif est Shanghai. Afin de résoudre le problème, le Centre a repris l'idée des cités satellites. Lors de la réunion de Qingdao, en juin 1958, le ministre de la construction a encore accentué le développement des villes moyennes et des petites villes, mais il a proposé d'implanter des cités satellites aux alentours des grandes villes⁴⁶².

- Dans l'objectif de limiter l'extension des grandes villes existantes

La naissance des cités satellites chinoises visait à réduire l'extension incessante des grandes villes et ainsi de contrôler leur dimension, toujours imposé avec insistance par le Centre. Une cité satellite a en effet, en premier lieu, pour objectif de décentraliser la population de la ville-mère et de limiter son extension. Cet objectif est remarqué dans presque toutes les planifications de cités satellites. Selon l'*Histoire urbaine de Wuhan*, dans la ville, en 1958, la centralisation d'industries et la grande dimension de la ville ont provoqué la surpopulation, c'est-à-dire que tous les approvisionnements en ressources et en services, dont les transports publics, la résidence et les équipements publics, étaient surchargés. L'état est désavantagé pour diminuer les différences entre la ville et la campagne. De ce fait, la dimension et la population de la ville devaient être très contrôlés. En adaptant le processus d'industrialisation de l'Etat, soit on implanterait certaines cités satellites dans les bourgs existants soit on construirait à nouveau en campagne. Elles seraient les bases industrielles⁴⁶³. Afin d'éviter l'extension urbaine, le contrôle sur la ville et le développement des cités satellites étaient devenus deux mesures qui se sont complétées mutuellement. Pour la première, Wuhan a décidé de ne plus implanter de nouvelles zones industrielles dans la ville ni dans la proche banlieue. La construction des grandes et moyennes usines en ville est très contrôlée. Par contre, toutes les sociétés grandes et moyennes devaient construire dans les bourgs situés à moins de 30 kilomètres de la ville. En même temps, était nécessaire de contrôler l'accroissement démographique. Avec le régime de « Hukou », un système d'enregistrement des ménages, l'accroissement migratoire est placé sous le contrôle de l'Etat. Quant à l'accroissement naturel, à travers les mesures de la planification familiale, Wuhan a fixé l'objectif de soumettre le taux d'accroissement naturel à moins de 5%, puis de l'abaisser à zéro dans le futur⁴⁶⁴.

A Shanghai, où l'idée de la cité satellite avait rencontré beaucoup d'opposition, les zones industrielles à la périphérie ne sont plus capables de répondre aux besoins de l'industrialisation. En 1957, le congrès du Parti Communiste de Shanghai a décidé de « construire des cités satellites aux alentours de Shanghai afin de décentraliser certaines industries et la population de la ville⁴⁶⁵ ». Cette proposition est la même qu'un an plus tôt lors de l'appel du ministre de la construction sur la construction des cités satellites dans tout le pays. De ce fait, LU Xing Long et GENG Zong Ping pensent que c'est Shanghai qui a créée

⁴⁶² Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p62

⁴⁶³ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p151

⁴⁶⁴ Département de la planification de Wuhan, *op.cit.*, Wuhan, 1999, p186

⁴⁶⁵ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p19-20

en premier la planification des cités satellites en Chine. Pour le centre ville de Shanghai, qui avait une très forte densité, les cités satellites sont considérées comme une mesure importante par rapport à la décentralisation et à l'amélioration de la qualité de la vie dans la ville, à la suite de l'implantation des zones industrielles et des « Xincuns » ouvriers de la proche banlieue. Pour ceci, le conseil municipal shanghaien a donné ses remarques en détails : l'objectif de la ville est de bien organiser la production et, en même temps, de garantir l'approvisionnement pour les exigences du peuple. L'industrie est développée vers un haut niveau. L'efficacité de la production est augmentée sans cesse. Shanghai devait se transformer en une ville des plus belles et des plus avancées du monde, notamment dans le domaine de la production, de la culture, de la science et de l'art⁴⁶⁶. Le conseil municipal shanghaien a montré en plus que la mission principale de la construction urbaine de Shanghai est, en accompagnant la réorganisation de l'espace urbain du centre ville, d'implanter des citées satellites aux alentours de la ville pour accueillir les nouvelles industries et les industries déplacées. La population du vieux centre devait diminuer de 3 millions. Les bidonvilles devaient tous disparaître. Réaménager les vieux logements, construire de nouveaux logements, exploiter les grands boulevards et les places, implanter des espaces verts et des équipements publics, tout cela était dans l'objectif d'améliorer les conditions de vie du peuple.

En même temps, l'Etat a changé progressivement l'orientation des villes côtières. Comme l'a montré Marie-Claire BERGERE, En accordant une valeur symbolique à la production de l'acier et aux industries lourdes, Pékin veut compenser les déséquilibres hérités du passé et faire disparaître le privilège des industries de transformation qui était celui des régions côtières : sur les 156 grandes unités de production industrielle dont le plan prévoit l'implantation dans des villes clés, aucune n'est attribuée à Shanghai. Mais cette stratégie, gourmande en capitaux et peu créatrice d'emplois, soulève des difficultés qui ne tardent pas à provoquer une remise en question du modèle soviétique⁴⁶⁷. Dès 1956, Mao Ze Dong, dans son rapport sur « les dix grandes relations », appelle à ne plus sacrifier les zones côtières au développement de l'intérieur, ni la fabrication des biens de consommation à celle des biens de production. Du coup, l'année suivante, les crédits d'investissement accordés à Shanghai atteignent 380 milliards de yuans (plus que la totalité des crédits accordés pendant les quatre premières années du plan)⁴⁶⁸. Le Deuxième Plan quinquennal reprend les mêmes principes, mais sa mise en oeuvre est paralysée par le lancement du Grand Bond en avant. En 1958, le Centre a proposé que les industries locales et les industries centrales se développent simultanément. Shanghai a absorbé dix districts appartenant autrefois à la province de Jiangsu⁴⁶⁹. La superficie de la ville s'est donc agrandie de dix fois, de 638 kilomètres carrés en 1949 à 6185 kilomètres carrés. Ceci a offert la possibilité d'implanter des cités satellites à

⁴⁶⁶ QIAN Sheng Tie, *Shanghai Wei Xing Cheng Zhen Gui Hua Wen Ti (La planification des cités satellites de Shanghai)*, in *Architectural Journal*, Pékin, n°8, 1958, p30-34

⁴⁶⁷ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p387

⁴⁶⁸ FUNG Ka-ju, *The spatial development of Shanghai*, in Christopher HOWE, *Shanghai, Revolution and development in an Asian metropolis*, Cambridge University Press, Cambridge, 1981, p286, cité par Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p387. Ce nombre est calculé en monnaie de l'ancien régime ; la somme est égale à 3,8 millions de yuan d'aujourd'hui

⁴⁶⁹ Trois comtés, dont le comté de Jiading, ont été gérés par la ville de Shanghai à partir de janvier 1958. En novembre de la même année, les sept comtés appartenant autrefois à la province de Jiangsu, dont le comté de Songjiang, sont désormais gérés par Shanghai.

Shanghai.

En juin 1959, l'équipe de planification venant du Centre est arrivée à Shanghai en vue d'établir le schéma directeur de la ville. L'édition d'octobre 1959 a proposé la stratégie de réaménager le vieux centre ville, de contrôler sévèrement les zones industrielles en proche banlieue, et de développer les cités satellites. Pour réaliser cet objectif, le plan a décidé de diminuer la population à 3 millions en centre ville, dont 0.3 à 0.4 millions à Pudong. La population de la proche banlieue était inférieure à 1 million, tandis que celle des cités satellites devait atteindre 0.8 à 1 million. Le centre ville et la proche banlieue sont délimités par un cercle dont la superficie est d'environ 400 kilomètres carrés. Pour le centre ville, les usines seraient déplacées pour que les ouvriers soient déménagés. Des terrains disponibles sont réservés pour les espaces verts ou les équipements publics. La proche banlieue est bientôt engorgée, alors que les nouveaux projets devaient être soumis à un contrôle sévère. Une ceinture verte d'un kilomètre sur quatre de large est réservée afin d'éviter l'extension en nappe de la ville. Quant à la cité satellite, elle est définie comme la base industrielle en accueillant les usines et les habitants évacués. Comprenant entre cent à deux cents mille habitants chacune, les zones résidentielles sont séparées des zones industrielles par des ceintures vertes. Les familles ouvrières d'une même usine sont hébergées dans la même zone résidentielle. Finalement, la cité satellite vise à répondre aux exigences fondamentales de la vie quotidienne, parallèlement, elle est une base économique relativement indépendante.

- **La cité satellite mono-orientée**

Que ce soit le choix du site ou l'orientation, ou encore le processus d'urbanisation provoquée par l'industrialisation, la cité satellite mono-orientée a poursuivi les logiques des zones industrielles en proche banlieue. Par rapport à ces dernières, la cité satellite, située plus loin du centre ville, avait une dimension plus grande. Dans ce cadre, afin de répondre aux demandes de la vie quotidienne des familles ouvrières, la cité satellite est obligée d'avoir un système de services plus complet et indépendant. Pour des motifs divers, les cités satellites chinoises ont un objectif assez proche de celui des cités occidentales : toutes les deux ont tenté de former des villes de petites et moyennes tailles qui ont pour objectif d'approcher l'équilibre habitat-activité. La cité satellite chinoise est obligée de déplacer les zones résidentielles et les équipements de services à la suite du déménagement des industries, tandis que la cité satellite occidentale a décentralisé en premier les logements et donc la population du centre ville. Ces deux processus différents ont souffert de leurs propres lacunes. Pour la première, les ouvriers ont travaillé dans les cités satellites mais leurs familles elles-mêmes ont préféré demeurer dans le centre ville, car il donne accès à de meilleurs services. Pour la dernière, par manque de postes suffisamment diversifiés, une partie de ses habitants allaient au travail dans le centre ville.

Nous prenons ici les cités satellites de Shanghai comme exemple. Entre 1958 et 1976, Shanghai construisit six villes satellites et édifia ou élargit dix zones industrielles dans la banlieue, qui étaient des bases industrielles spécialisées. Dans la décennie qui a suivi la fin des années 1950, cinq cités satellites ont été implantées, dont celle de Minhang, orientée vers la fabrication mécanique ; de Wujing, réservée à l'industrie chimique ; d'Anting, concernant les secteurs de la fabrication de véhicules ; de Songjiang, pour la fabrication d'appareils de précision ; et de Jiading, réservée notamment aux organismes éducatifs et aux organismes de

recherche. Parmi elles, la cité satellite de Jiading et celle de Songjiang sont construites à proximité des villes existantes, en suivant le principe « vivre dans la ville et fabriquer en dehors⁴⁷⁰ ». Dans les années 1970, l'État a décidé de développer la pétrochimie et la sidérurgie à Shanghai. Deux nouvelles cités satellites sont construites au nord et au sud : l'une, Jinshanwei pour la pétrochimie, l'autre, Wusong pour la sidérurgie. La planification et la construction de Jinshanwei sont les plus complètes parmi les cités satellites chinoises implantées à la même époque. Les villes satellites, en dehors de celle de Jinshanwei, se trouvaient dans un rayon de 25 à 35 km autour de la ville, tandis que les zones industrielles de banlieue n'étaient éloignées que de 5 à 10 km du centre-ville⁴⁷¹. Que ce soit la zone industrielle de la proche banlieue ou la cité satellite encore plus lointaine, toutes deux ont pour objectif le développement industriel. En fait, Shanghai a réalisé, au cours du deuxième plan quinquennal, un investissement de 2,7 milliards de Yuan dans le secteur secondaire, soit 3,8 fois celui du premier plan quinquennal⁴⁷².

La construction des cités satellites était réalisée dans le cas où les zones industrielles de la proche banlieue n'étaient pas capables de répondre aux besoins du développement industriel, notamment à l'implantation de grandes usines. Malgré tout, il existait encore des avis contre la cité satellite. CAO Shu a souligné ce débat dans sa thèse : selon certains, la construction de nouvelles zones industrielles dans les grandes banlieues et des cités satellites, devant se faire à partir de rien et nécessitant de gros investissements, n'avancerait que lentement, il valait donc mieux reconstruire et fortifier les zones existantes, ou bien chercher dans la ville les terrains nécessaires à la construction de nouvelles zones. Ce second choix permettrait de profiter des conditions favorables offertes par la ville à tous les points de vue : quantité, rapidité, qualité et économie. Selon les autres, le développement de la base industrielle ancienne dans les quartiers du centre-ville devait être considéré comme très limité ; au-delà d'une certaine dimension, la réalisation de nouveaux projets de zones industrielles dans la ville se révélerait même plus difficile et plus coûteux que d'équiper des terrains vierges et de développer les banlieues⁴⁷³.

Aux yeux de François GED, les petites villes comme Minhang, Wusong et Baoshan, ou même les terrains sauvages, sont devenus des cités satellites qui avaient une liaison plus étroite avec Shanghai, ce qui était une mesure destinée à favoriser leur développement industriel en les rattachant directement à l'administration de la ville. Par ailleurs, l'intégration de districts faiblement urbanisés dans les statistiques de la ville permet de faire baisser les ratios les plus défavorables, par exemple en termes de densité humaine. Ainsi, les nombreux logements et équipements construits pour la compagnie sidérurgique d'État de Baoshan peuvent être comptabilisés comme urbains. Une autre lecture de ces variations territoriales et administratives (entre 1950 à 1964) permet d'imaginer les hésitations sur les modes de croissance à adopter pour résoudre la problématique extension de la métropole⁴⁷⁴.

A Shanghai, le choix du site de la zone industrielle avait pris les divers facteurs en

⁴⁷⁰ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p116

⁴⁷¹ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p 259

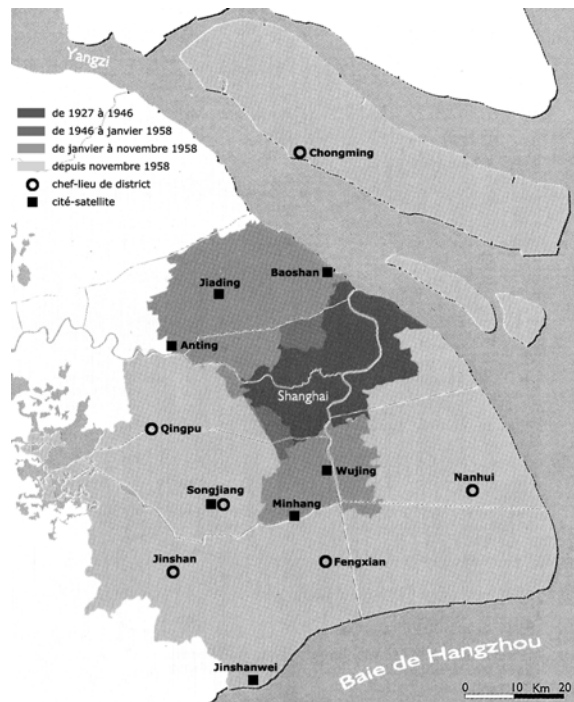
⁴⁷² LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p20

⁴⁷³ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p 258-259

⁴⁷⁴ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p37

considération. Autrement dit, l'industrie à proximité du fleuve, qui avait été le principe important à l'époque des concessions, n'avait pas bien suivi. Pour la construction des cités satellites, même l'influence du facteur transport est devenue de plus en plus diversifiée. Parmi les sept cités satellites des années 1960-70, Minhang et Wujing, qui sont orientées vers la fabrication mécanique ou l'industrie chimique, sont construites sur la base des bourgs au bord du Huangpu, tandis que la cité satellite Anting, réservée aux secteurs concernant la fabrication de véhicules, est proche de la rivière Suzhou mais aussi accessible par le chemin de fer reliant Shanghai et Nankin. Quant à Songjiang, orienté vers la fabrication des appareils de précision, il était proche de l'ancien chef-lieu de district mais aussi du chemin de fer aboutissant à Hangzhou. En fait, en prenant en compte le coût de la construction, le gouvernement a préféré les sites proches des villes existantes et non les terrains sauvages. Jiading, cité satellite très proche du chef-lieu de district, est la seule cité satellite qui n'est pas orientée vers l'industrie. Réservée particulièrement aux organismes de recherche et aux facultés, elle ne nécessite pas d'être proche des axes de transports. Wusong et Jinshanwei, l'une à l'embouchure de Yangzi et l'autre au bord de la baie de Hangzhou, ont prouvé que les complexes industriels de grande dimension ont préféré le transport maritime. Shanghai ne possédait ni pétrole, ni mine de fer, ni charbon⁴⁷⁵, elle a donc privilégié le transport maritime au chemin de fer, puisqu'il avait une capacité de transport plus importante pour un coût moins cher. En comparaison avec les zones industrielles de proche banlieue, le fleuve n'a pas joué un rôle aussi important pour le choix du site des cités satellites.

Figure 2-11, L'évolution des limites de la municipalité depuis 1927 et les nouvelles banlieues de Shanghai.



Référence : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.*, Paris, 1999, p30 ; Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p400 ; analysé par l'auteur.

⁴⁷⁵ Le minerai de fer pour l'usine sidérurgique de Baoshan vient en grande partie du Brésil et d'Australie, et des mines de fer de la Chine ou d'Indonésie pour une autre partie. Le charbon vient de la province d'Anhui et de Shanxi. Quant à l'industrie pétrochimique de la Chine, plus de 70 pour cent du pétrole brut est importé. Les régions pétrolifères chinoises sont au nord-est, au nord-central, au Sichuan, au Xinjiang et sur le plateau continental.

Cependant, le fleuve reste encore un avantage important pour certains secteurs industriels. Dans les deux cas dont nous discuterons ensuite, Minhang et Wujing, c'est l'accès facile au Huangpu - axe fluvial principal de la ville -, qui a favorisé leur transformation de petits bourgs en premières cités satellites de Shanghai. La facilité du transport sur l'eau a provoqué que certains secteurs industriels sont devenus les piliers de l'économie locale. De plus, le transport fluvial et le transport combiné route-fleuve ont favorisé le développement du secteur des transports et celui du stockage. Le développement industriel, dirigé par le gouvernement local, a accéléré le processus d'urbanisation dans un court terme.

Minhang est la première cité satellite de Shanghai. Située dans la banlieue sud-ouest, elle est à 31 kilomètres de la « place du peuple », le cœur de Shanghai. Elle est à l'amont de Huangpu, et accessible aux navires dont la jauge ne dépasse pas 5000 tonnes. C'était un bourg d'environ 6000 habitants. Au cours du premier plan quinquennal, l'usine de machines s'est agrandie, une usine de moteurs électriques s'est implantée au bord du Huangpu et une zone résidentielle à également été construite. Tout cela s'est fait en vue de développer l'industrie villageoise. La population locale a atteint vingt mille habitants. Entre 1958 et 1960, dans le cadre où tout le pays se préparait à la guerre, les grandes usines ont été déplacées du centre ville et réinstallées à Minhang, y compris l'usine de machineries lourdes, l'usine de chaudières, l'usine de roulements à billes, l'usine d'outils mécaniques, etc. La construction de logements et d'autres équipements connexes a été lancée. Le nombre d'habitants locaux a atteint plus de soixante-dix mille en 1978. Elle est devenue finalement une cité satellite en accueillant notamment les machineries lourdes.

Situé aussi à l'amont du Huangpu, Wujing était à mi-chemin du centre ville vers Minhang. La distance entre elle et la place du peuple est d'environ 25 kilomètres. Ce n'était qu'un village avec 200 habitants et deux briqueteries-tuileries en 1957. Lorsqu'elle a figuré comme cité satellite, l'axe routier aboutissant au centre ville de Shanghai a été réalisé en premier. Ensuite, certaines grandes usines chimiques s'y sont implantées l'une après l'autre. En 1960, il y avait 12 usines qui comptaient plus de 13 000 employés. Avec les 70 mille mètres carrés de nouveaux logements, 8 mille mètres carrés d'équipements publics, le nombre d'habitants a atteint 21 mille. La ville s'est étalée le long du fleuve. En profitant de la rive du Huangpu, Wujing a construit le premier débarcadère accessible au chemin de fer, ce qui a offert le transport combiné pour ses grandes usines. A partir de 1963, elle s'est engagée dans le développement du secteur de stockage grâce à la condition naturelle avantageuse de sa rive. Elle a construit un entrepôt pour le bois, celui des grains, celui pour les cigarettes et le sucre, et un entrepôt frigorifique. Elle est devenue un des pôles de stockage les plus importants pour Shanghai. A la fin des années 1970, Wujing s'est transformée en ville avec plus de 30 sociétés industrielles et 20 mille habitants⁴⁷⁶.

L'urbanisation des zones industrielles de la périphérie que nous avons présenté fut motivée par leur industrialisation. Quant aux cités satellites, elles ont suivi ce modèle d'urbanisation. Cependant, dans le cadre où elles sont situées plus loin par rapport aux zones industrielles, elles sont obligées d'être moins dépendantes de la ville mère. En vue de réaliser cet objectif, Minhang, la première cité satellite de Shanghai, a inventé la « rue de services ». Comme LV

⁴⁷⁶ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p116

Jun Hua l'a montré, cette mesure, en servant à l'industrialisation rapide, a permis de construire d'abord les bâtiments le long de la rue. Ce sont des logements de plusieurs étages, avec des magasins ou d'autres équipements nécessaires au rez-de-chaussée. Ensuite, les logements situés à l'intérieur sont construits. Le but est de donner une physionomie urbaine très rapidement⁴⁷⁷. La « rue de services » de Minhang, la route Dongchuan d'aujourd'hui, a été réalisée en 78 jours. Trois ans après l'installation des premières usines, les équipements de base de Minhang, dont l'usine de traitement des eaux, l'usine électrique, le réseau de transports en commun, le domaine portuaire, la gare et la branche du chemin de fer, ainsi que les 190 mille mètres carrés de nouveaux logements et 77 mille mètres carrés d'équipements publics, sont livrés et mis en fonction. On peut dire que la construction des organes de production et des équipements nécessaires pour la vie quotidienne ont bien été finis dans ces trois années. Cependant, le budget et le temps pour les projets réalisés étaient limités d'une part, et d'autre part l'Etat a annoncé qu'il devait investir plus de capitaux pour la production et que la construction des équipements de services devait être la plus économique possible. Ainsi, la cité satellite, urbanisée à la suite de l'industrialisation, ne pouvait pas offrir des équipements de services aussi satisfaisants que le centre ville, ni en qualité ni en quantité. De ce fait, un quart à peine des ouvriers affectés à Minhang acceptent d'y installer leur famille. Les autres préfèrent continuer à résider à Shanghai, quitte à effectuer chaque jour un long trajet pour se rendre à leur travail. Ces réticences tiennent pour une part à l'insuffisance des équipements sociaux et des moyens de transport. La médiocre qualité des écoles locales constitue un autre facteur de dissuasion. Les familles, soucieuse de préserver l'avenir de leurs enfants, préfèrent envoyer ceux-ci dans des établissements d'enseignement shanghaiens à la réputation bien établie. Enfin, à une époque où les foyers ont besoin de deux ou plusieurs salaires pour vivre, l'isolement de la ville-satellite et l'extrême spécialisation des unités de production qui y sont implantées compliquent la recherche d'emploi pour les épouses ou les grands enfants⁴⁷⁸.

On retrouve les problèmes de Minhang dans toutes les cités satellites de Shanghai, et même dans tous ces types de cités chinoises construites à la même époque. A part le manque d'équipements de services, CAO Shu a remarqué en plus que la construction des villes satellites et le développement des zones industrielles dans les banlieues furent également à l'origine de nombreux problèmes, à savoir que les bases industrielles faisaient en général de la monoproduction et que la majorité des emplois n'étaient pas destinés aux femmes, d'où le problème social de la disproportion des sexes. Le manque d'études approfondies pour la construction et les investissements insuffisants dans l'habitat, ou encore la dimension assez petite des cités satellites (entre 50 000 et 100.000 hab.) ont contribué à cela. Ces faibles dimensions rendaient difficile voire impossible la construction d'équipements publics plus ou moins complets⁴⁷⁹. La construction de ces villes dans les environs de Shanghai et l'expansion des zones industrielles dans la périphérie urbaine assumaient une fonction certaine dans les

⁴⁷⁷ LV Jun Hua, Peter ROWE, ZHANG Jie, *Zhong Guo Xian Dai Cheng Shi Gui Hua Zhu Zai 1840-2000 (Le logement de la ville contemporaine de la Chine, entre 1840 et 2000)*, Qing Hua Da Xue Chu Ban She, Pékin, 2003, p168

⁴⁷⁸ Fung Ka-iu, *Satellite Towns : Development and Contributions*, in Yeung Y. M. et Sung Yun-Wing, ed., *Shanghai, Transformation and Modernization Under China's Open Door Policy*. The Chinese University Press, Hong Kong, 1996, p323, cite par Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p400

⁴⁷⁹ Voir, CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p261

aspects suivants: le renouvellement de la localisation des industries, la réorganisation industrielle, la diminution de la haute densité des installations industrielles dans le centre-ville, la résolution du problème du manque d'espace de certaines usines, la prévention de l'aggravation de la pollution. Cependant, elles n'ont pas eu de succès pour la délocalisation de la population, objectif principal de la construction des cités satellites.

- La cité satellite portuaire

Les cités satellites de Shanghai sont mono-orientées, car chacune accueille un ou certains secteurs industriels. L'orientation et le choix du site sont déterminés mutuellement. Pour la plupart, c'est la demande de l'industrie qui a décidé du site, mais il ne manque pas de cas exceptionnels. Comme Wujing, en profitant à la fois de l'accessibilité au fleuve et au chemin de fer, la ville a développé le secteur du stockage et ensuite elle a accueilli des usines chimiques. La cité satellite portuaire, née aussi de la vague de l'industrialisation, a possédé des industries plus diversifiées que la première. Tel est le cas à Canton, aux alentours de l'ancien « port extérieur » de Huangpu, à Tianjin, à l'embouchure du fleuve Hai, et à proximité du port maritime. Ces types de cités satellites ont choisi le port, bien que la ville de Tianjin ait abandonné le transport fluvial. Nous faisons l'hypothèse que le choix du site est parti d'une même considération : pour ces villes qui ne sont pas des lieux de production de matériaux, le transport sur l'eau reste encore un avantage important au cours de la transformation d'une ville commerciale vers une ville industrielle. Ces sites urbanisés n'ont pas porté le nom de cité satellite dans les planifications — ce sont les pôles industriels répartis dans la couronne périphérique qui ont porté ce nom -, mais elles sont devenues les pôles les plus importants pour la ville. Elles ont même déterminé la direction de l'extension urbaine d'aujourd'hui.

En tant que « port extérieur » au cours de l'histoire, le port de Huangpu n'avait qu'un seul quai de 400 mètres de longueur lorsque Canton a ré-ouvert son port en octobre 1950⁴⁸⁰. Selon les premières éditions du schéma directeur de la ville, en 1954, de nouveaux centres au niveau du district sont implantés, comme à Fangcun, à Henan et à Huangpu ; parallèlement, le centre ville a gardé sa situation et son état actuel. A ce moment-là, les nouveaux centres de districts ne sont pas liés à l'idée de cité satellite. En fait, Huangpu est située trois ou quatre fois plus loin que Fangcun et Henan par rapport au centre ville. En prenant en compte les facteurs avantageux pour l'implantation industrielle, la construction de ces nouveaux centres de district visait à accueillir de nouvelles usines et les usines déplacées du centre ville. Huangpu est orientée pour l'instant vers le domaine portuaire. En 1954, le débarcadère est aménagé en structure de béton pour pouvoir accueillir les navires dont la jauge ne dépasse pas 3000 tonnes. Quatre ans plus tard, le « port extérieur » et le « port intérieur » sont agrandis en même temps. Trois postes d'amarrages pour les navires dont la jauge ne dépasse pas dix mille tonnes sont livrés en février 1960. En septembre, deux autres postes de la même capacité sont livrés pour le charbon, ainsi qu'un quai d'une longueur de 194 mètres et une gare fluviale réservée aux passagers⁴⁸¹.

⁴⁸⁰ Canton a eu la révolution depuis le 14 octobre 1949, tandis que le port a été réouvert depuis le 15 octobre 1950. Voir, WU Yue Er, *op.cit.*, Canton, 2006, p161

⁴⁸¹ WU Yue Er, *op.cit.*, Canton, 2006, p161

Le dixième plan de Canton, établi en 1959, a décidé que la ville serait étalée en grappes le long du fleuve vers l'est. Trois pôles industriels, Yuancun, Huangpu et Miaotou, sont les projets les plus importants. En même temps, en écho à l'appel dans la conférence du ministre de la construction en 1958, Canton a lancé la construction des cités satellites. Trois bourgs au nord et au sud, Xinhua, Tanbu et Chencun, sont choisis pour être les premiers sites. Leur distance du centre ville de Canton dépasse cinquante kilomètres. En janvier 1960, la planification régionale est lancée, et neuf sites sont choisis comme cités satellites pour le futur. Situés encore plus loin, elles sont réparties dans un rayon d'environ cent kilomètres de Canton⁴⁸². La majorité de ces sites sont au nord, éloignés de la rivière des Perles, bien que cette dernière, entrant dans la ville de Canton par le sud-est, soit le fleuve le plus chargé à travers l'histoire. Shanghai a aussi réalisé des projets de cités satellites. Par contre, à Canton, la construction des cités satellites a changé de sites de temps en temps. La plupart sont restées à l'état de projet. Le développement industriel s'est concentré au début sur Fangcun et Henan, au sud-est de la ville, ensuite sur Yuancun à l'est. Quant à Huangpu, située à plus de 30 kilomètres du centre ville et destinée à devenir une zone industrielle comme ces trois premières, elle est en fait plus proche de la vraie cité satellite. Elle s'est engagée à mettre en chantier les projets dès les années 1950 et, dans les années 1970, elle est devenue le projet clé de la construction urbaine de Canton.

Comme dans les plans d'avant 1949, Huangpu a mis en premier l'accent sur la construction de navires en même temps que sur l'aménagement du domaine portuaire. Certaines usines chimiques et des fonderies s'y sont installées l'une après l'autre. Dans les années 1970, le Conseil des affaires de l'Etat a appelé à changer la physionomie des ports dans les trois ans et à renforcer le commerce extérieur. En suivant le principe de « l'utilisation rationnelle de la rive », un nouveau domaine portuaire et neuf nouveaux postes d'amarrages pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 20 mille tonnes sont planifiés, un débarcadère de péniches construit à la confluence du Dongjiang, la branche de la rivière des Perles. Le projet est mis en chantier en 1968 et cinq postes d'amarrages sont livrés en 1975. De plus, le port est accessible par une branche du chemin de fer, pouvant ainsi tirer profit du transport combiné⁴⁸³. D'après le 13^e schéma directeur de Canton, établi au début de 1976, le domaine portuaire pouvait accueillir les navires de haute mer. Il est accessible par le chemin de fer en provenance de Kowloon. Grâce à sa situation à l'aval du fleuve, il avait une ressource côtière riche. De ce fait, il est considéré comme un site idéal réservé au port et aux industries liées au port. La planification a décidé de le transformer en base industrielle, réservée particulièrement aux usines chimiques et à la construction de navires. Elle a défini trois districts fonctionnels : le nord du chemin de fer est réservé à l'industrie ; entre le chemin de fer et l'axe routier sont établies les zones résidentielles et certains entrepôts à l'extrémité ouest ; et de l'axe routier à la rive, le domaine portuaire et la base pour la construction de navires. Cinq pôles industriels sont implantés. En dehors de l'extension du port existant, un nouveau domaine portuaire est exploité à la confluence de la Xijiang (rivière située à l'est, branche importante de la rivière des Perles). A proximité du port, il y avait les entrepôts et les centres de stockage pour le pétrole et le gaz.

⁴⁸² XU Xiao Mei, *Guangzhou Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Di Yi Zhi Shi San Fang An (Le premier au treizième plan du schéma directeur de Canton)*, in DAI Feng, *op.cit.*, Canton, 2006, p92

⁴⁸³ WU Yue Er, *op.cit.*, Canton, 2006, p161

Tableau 2-6, Les cinq pôles industriels et le domaine portuaire de Huangpu dans la planification⁴⁸⁴

		Superficie	Orientation	Zone résidentielle attachée	Superficie
Pôle industriel	Ji-Shan	423 hectares	Industrie légère et industrie électromécanique	Da-Sha-Di	102,2 hectares
	Da-Tian-Shan	480 hectares	Industrie pétrochimique	Zone résidentielle de l'usine pétrochimique de Canton	116,46 hectares
	Nangang		Industrie chimique et Industrie de matériaux de construction	Miaotou	
	Miaotou		Construction de navires, fonderie, industrie chimique	Zone résidentielle de l'arsenal maritime de Wenchong	19 hectares
	Ile de Changzhou	160 hectares	Construction de navires	Changzhou	15 hectares
Domaine portuaire	Nouveau port de Huangpu			Zone résidentielle du nouveau port	245 hectares

Tableau 2-7, Les usines principales construites entre les années 1950 et 1970 à Huangpu

Secteur	Usines	Année de construction	Remarques
Construction de navires	Arsenal maritime de Wenchong	Déplacé de Henan à Huangpu en 1959	Avec sa superficie de 630 mètres carrés, c'est l'arsenal le plus grand du sud de la Chine ⁴⁸⁵ .
	Arsenal maritime de Huangpu	1960	Basé sur l'ancien chantier naval Couper Doch, établi par le commerçant anglais John COUPER en 1845, l'arsenal, occupant un terrain de 1,1 millions de mètres carrés, a plus de cinq mille employés.

⁴⁸⁴ Référence : Le comité de rédaction de l'histoire de l'arrondissement de Huangpu, *L'histoire de Huangpu*, Canton, 1999, p215-216, analysé par l'auteur

⁴⁸⁵ Le comité de rédaction de l'histoire de l'arrondissement de Huangpu, *op.cit.*, 1999, p350

	Usine N° 4801 de l'Armée populaire de Libération de Chine	1960	L'usine répare les navires et fabrique des accessoires pour les moteurs diesel.
	Arsenal maritime Boluomiao du bureau des transports maritimes de Canton	1968	
Industrie chimique	Fonderie de Canton	1954	
	La cabone de Canton	1958	
	Fonderie de Zhujiang	1966	
	Usine chimique de Huangpu	1968	
	Usine pétrochimique de Canton	1974	
Matériaux de construction	Charpenterie de Yuzhu	1952	La superficie de l'usine est de 124,9 mille mètres carrés. Avec plus de 2600 employés, c'était une des plus grandes charpenteries du sud de la Chine.
	Cimenterie de Huangpu	1962	
	Usine de lithopone de Canton	1965	
Autres	Entreprise d'installation des équipements de l'énergie thermique	1952	Elle installe les équipements des usines électriques, des chaudières et d'autres équipements électriques.
	Usine de véhicules de Canton	1953	
	Usine de valves de Huangpu	1956	
	Usine frigorifique de Huangpu	1958	
	Usine électrique de Huangpu	1976	

Le treizième plan de Canton, établi en 1976, a défini en fait la direction d'extension de la ville pour les 15 ans suivants⁴⁸⁶. Bien que ce soit la période où la Chine est passée de l'économie

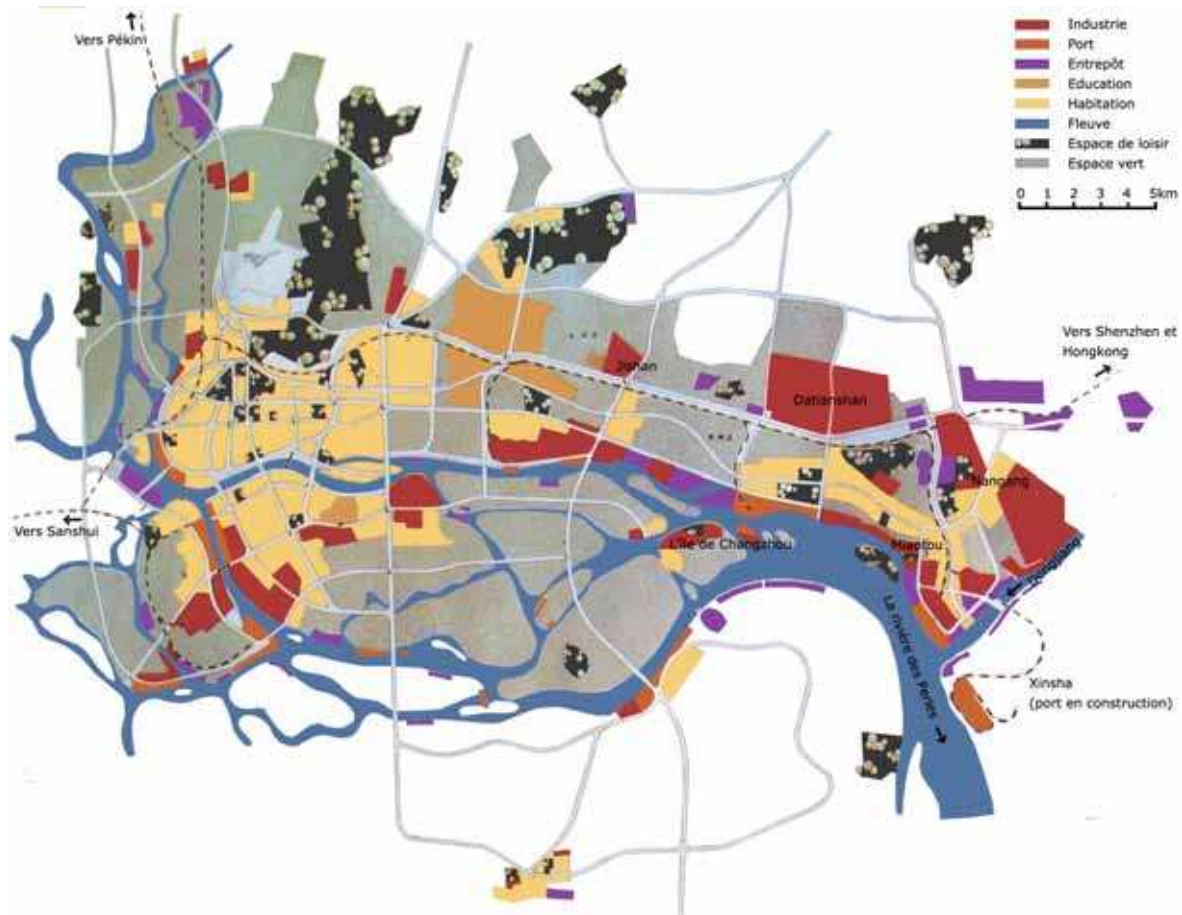
⁴⁸⁶ Le treizième plan de Canton, établi dès 1976 et fini en 1977, a planifié quatre grands secteurs urbains, à savoir le centre ville, le district de Henan, le district de Fangcun et le district de Huangpu. Douze zones industrielles sont réparties dans ces quatre secteurs. Le développement du district de Huangpu et celui de la proche banlieue, dont le comté de Huaxian et le comté de Panyu, ont été accentués. Le quatorzième plan, son successeur, est établi entre 1978 et 1980. Les contenus de ces deux plans n'ont pas de grandes différences, sauf quelques planifications de détails pour certains facteurs dans le dernier. Le Conseil des affaires de l'État a approuvé le quatorzième plan le 19 septembre 1984, et il est alors devenu la planification qui a fait la loi.

planifiée à l'économie de marché, le modèle, qui a provoqué l'urbanisation par l'industrialisation, n'a pas entraîné de grands changements. Le treizième plan et son successeur, le quatorzième plan au début des années 1980, ont défini trois grappes le long de la rivière des Perles. Le centre ville, la première grappe, avait la mission de déplacer les industries existantes et de réaménager le vieux centre. Le district de Tianhe, la deuxième grappe, est orienté vers le pôle de la recherche et de l'éducation. La dernière, le district de Huangpu, visait à développer les industries, les ports et le secteur du stockage. Une condition importante pour réaliser cette idée est l'aménagement constant du domaine portuaire. A la fin des années 1970, outre la construction du nouveau port de Huangpu qui est capable d'accueillir les navires jaugeant moins de 20 mille tonnes, le port de Xinsha, avec une capacité de 25 mille tonnes, a été planifié et exploité.

Entre les années 1950 et 1970, Huangpu a encore poursuivi ce modèle en reliant la zone industrielle et la zone résidentielle des ouvriers. Depuis l'année 1984, où la ville de Canton a décidé d'implanter une zone de développement économique et technique à l'extrémité est de Huangpu, elle est proche d'une vraie ville nouvelle. Comme WANG Yuan l'a remarqué, lorsqu'on fait le choix du site pour l'installation de la zone, il a plusieurs avantages par rapport aux autres candidats. Il y avait un bon nombre de terrains assez plats pour les projets et l'extension suivante. En outre, en tant que port le plus important de la Chine du sud, il est considéré comme l'entrée de Canton et du delta des Perles par l'eau en profitant de la liaison par l'eau avec Hong Kong, Macao et l'étranger. C'est l'avantage le plus important pour développer l'économie axée sur l'exportation dans la Zone de Développement Economique et Technique. Il possédait en plus certaines infrastructures et équipements, ce qui a aidé à limiter les investissements et à réduire le temps total de construction⁴⁸⁷. Selon la planification, la zone de développement économique et technique visait à devenir une zone urbanisée, moderne et belle, accueillant particulièrement les entreprises de services à forte intensité de connaissances et les entreprises de haute technologie. Quant aux zones résidentielles d'ouvriers, comme Da-Sha-Di, elles n'avaient que les équipements de services nécessaires avant les années 1980. Depuis 1985, un projet est lancé en vue de la transformer en quartier d'une superficie de 1,6 kilomètres carrés, intégrant commerces et habitations. En général, que ce soit la zone de développement économique et technique nouvellement implantée ou l'aménagement des zones résidentielles existantes, les projets mis en place à partir des années 1980 ont transformé Huangpu en district avec des fonctions de plus en plus diversifiées, bien que le développement soit encore motivé par l'industrialisation.

⁴⁸⁷ Pour choisir le site de la zone de développement économique et technique, deux exigences principales ont été proposées : d'une part, il devait être situé assez loin du centre ville, d'autre part, elle aurait des limites géographiques définitives. A ce moment-là, il y avait quatre candidatures de sites, à savoir l'île d'Er-sha, l'île de Xiao-gu-wei, le Wushan, et l'extrémité sud-est du district de Huangpu. L'île de Er-sha est trop proche du centre ville, et elle n'avait pas beaucoup de terrains à exploiter. L'île de Xiao-gu-wei, très lointaine de la ville, manquait d'équipements de base et d'un pont notamment, elle demandait donc plus d'investissements et du temps. Le Wushan n'avait pas de limites géographiques définitives, il semblait donc difficile à gérer et contrôler. De ce fait, le quartier au sud-est de Huangpu a été choisi comme site idéal. Voir, WANG Yuan, *Guangzhou Jing Ji Ji Shu Kai Fa Qu De Xuan Zhi He Gui Hua Jian She (Le choix du site et la construction de la zone de développement économique et technique)*, in DAI Feng, *op.cit.*, Canton, 2006, p138-139.

Figure 2-12, Le schéma directeur de Canton en 1984.

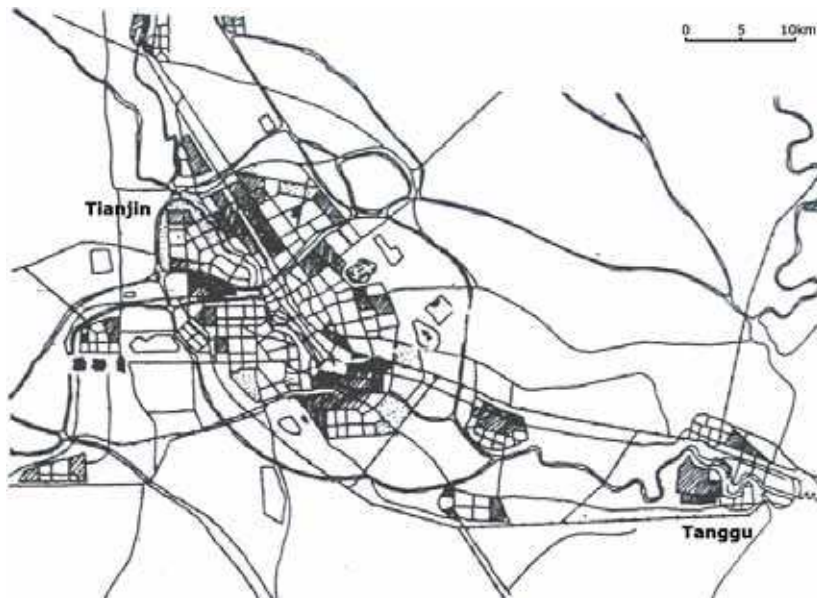


Source : Le Bureau de la planification de Canton, L'institut de la planification de Canton, *Guangzhou Shi Cheng Shi Zong Ti Gui Hua (Le schéma directeur de Canton)*, Canton, 1985, p1, analysé par l'auteur

Comme le port de Huangpu pour Canton, le port de Tang-gu pour Tianjin est devenu aussi le berceau de l'industrie à l'époque des concessions grâce à son port. En ce qui concerne la nature du port, il est bien différent par rapport au premier. En tant que port maritime, il a remplacé le port du fleuve Hai dès le début du XX^e siècle. A cause de l'envasement grave du fleuve Hai, le fleuve à l'amont de Tang-gu, d'une longueur de 30 miles, était devenu quasiment impraticable en 1899. De ce fait, les commerçants étrangers ont construit des débarcadères, des entrepôts et des agences à Tang-gu. Il est relié par le chemin de fer aboutissant à Pékin et prolongé jusqu'à la ville de Tianjin depuis 1888. Tang-gu désormais profitait d'une double capacité de transport : sur l'eau et par la terre. Au cours de la guerre sino-japonaise, Tang-gu est occupé par les Japonais, qui l'ont pris comme un des ports les plus importants. En 1939, un nouveau domaine portuaire est construit à l'embouchure du fleuve Hai. Un canal est creusé, deux brise-lames de dix kilomètres de long bâtis, des débarcadères, un arsenal, des entrepôts et d'autres équipements de services sont construits. Tang-gu a possédé la riche ressource du sel, qui pouvait être une matière importante pour la production chimique. De plus, la ressource du pétrole et celle du gaz naturel, explorées depuis 1958, sont devenues un autre avantage en accueillant l'industrie pétrochimique. Comme les villes industrielles qui avaient connu leur développement à l'époque des concessions, Tianjin

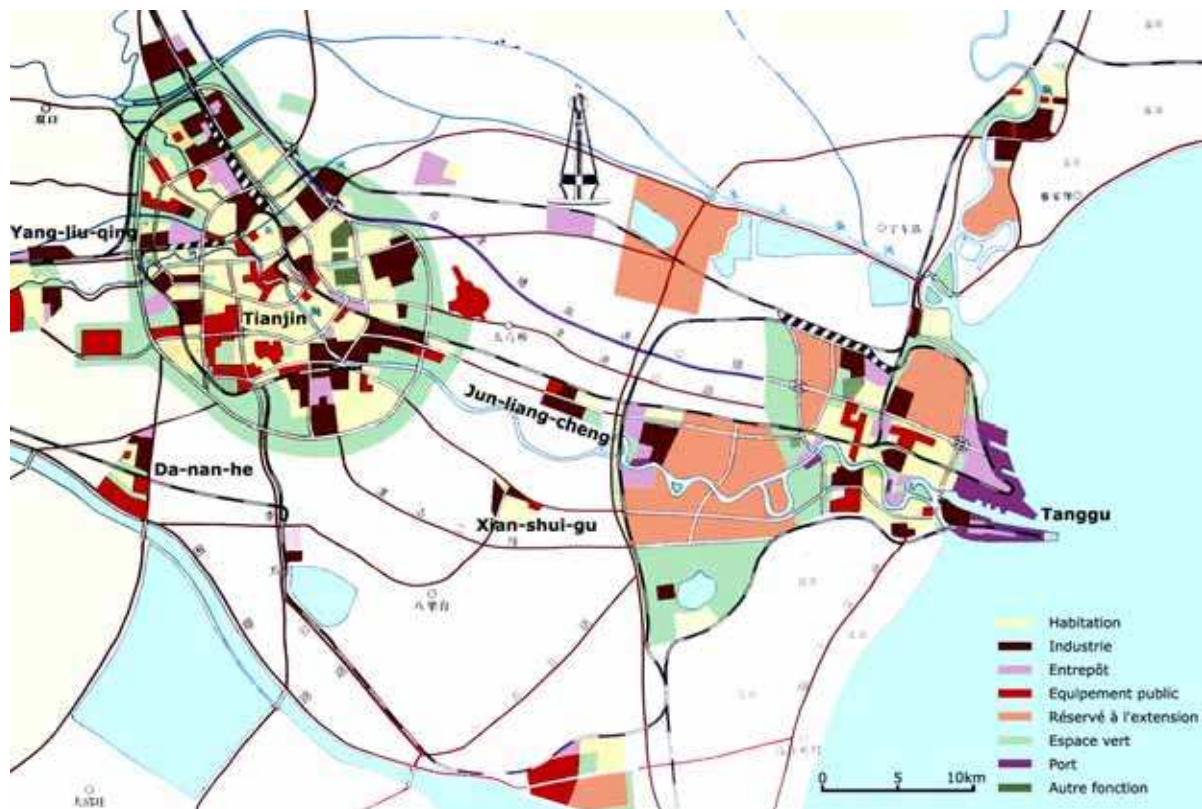
a restructuré le plan de disposition industriel dans les années 1950-60. Dominé par la stratégie du développement privilégié des zones industrielles à la périphérie, il n'y avait pas beaucoup de terrain de proche banlieue pour l'extension, tandis que le quartier des alentours de Tang-gu, situé à plus de cinquante kilomètres du centre ville, avait encore un bon nombre de terrains. Elle a un double avantage, la facilité du transport et les ressources en matériel, ce qui la fait considérer comme un site privilégié pour accueillir les industries déplacées de la ville.

Figure 2-13, Tianjin, Tang-gu et les cités satellites



A gauche, le schéma directeur de 1959, au-dessous, le schéma directeur dans les années 1980

Source : Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *op.cit.*, Tianjin, 1994, p65, p94



En tant que port maritime à proximité de l'embouchure du fleuve, Tang-gu a subi le processus

imposé par l'urbanisation motivée par l'industrialisation. Dans cette perspective, on trouve un cas semblable avec le port de Huangpu à Canton. Parmi les quatre villes fluviales de notre terrain, Tianjin est la première qui soit entrée dans l'époque des transports maritimes. Son schéma directeur de 1959 a regardé Tang-gu comme une cité satellite qui aurait des fonctions plus complètes par rapport aux autres zones industrielles. Dans les années 1980, la planification a orienté Tang-gu vers le pôle industriel le plus important. Avec le développement du domaine portuaire, la zone de développement économique et technique serait construite afin d'attirer les industries de haute technologie et les industries de transformation dépendant du port. En même temps, au centre de Tang-gu, sur une superficie de 32 kilomètres carrés, les grands équipements publics sont construits pour le service local. Les autres cités satellites, orientées notamment vers l'industrie, ont eu une orientation tout à fait différente de celle de Tang-gu. Elles étaient destinées à décentraliser la population et l'industrie de la ville mère, tandis que Tang-gu était définie comme une ville portuaire et le centre économique, culturel, commercial et financier de tout le district de Binhai, la bande littorale⁴⁸⁸. L'orientation de Tang-gu vers une ville industrielle-portuaire n'a pas changé au cours du temps. Son rôle de motiver le développement économique de la ville de Tianjin s'est même accentué aujourd'hui. Elle était autrefois une des zones industrielles de la banlieue lointaine qui dépendait des services offerts par la ville mère. Au fur et à mesure qu'elle jouait un rôle de plus en plus important, sa dépendance à la ville mère a diminué, à la suite de la diversification de ses fonctions. Finalement, elle n'est plus une cité satellite, mais elle s'est transformée en un nouveau quartier urbanisé dont l'orientation est différente de la ville mère. Les poids de ces deux cités sont en fait de plus en plus proches.

⁴⁸⁸ Les cités satellites de la proche banlieue sont destinées aux villes de Yang-Liu-Qing, Xian-Shui-Gu, Da-Nan-He et Jun-Liang-Cheng. Elles sont situées à l'intérieur d'un rayon de quinze kilomètres autour de Tianjin. Il y a des paragraphes consacrés à l'orientation de ces cités satellites et à celle de Tanggu dans le livre *Tianjin Cheng Shi Gui Hua Zhi (1404-1990) (Histoire de la planification de Tianjin)*, Tianjin, 1994, p88-89.

**Partie 3: le fleuve et les nouveaux modèles (de 1978
à aujourd'hui)**

Les berges, sous le nom anglais de « waterfront », ont attiré l'attention particulière des dirigeants, des urbanistes, des architectes, ainsi que du grand public. Au début du XX^e siècle, dans un cadre où les pensées urbaines modernes sont diffusées pour la première fois en Chine, l'idée de création de zones indépendantes pour les fonctions de la vie, du travail, des loisirs et des infrastructures de transport a été poursuivie dans les planifications de cette époque, comme par exemple le « Plan de grand Shanghai ». D'après eux, les berges sont notamment considérées comme un espace public réservé aux loisirs. C'était une nouvelle orientation que l'eau a adoptée, en plus de celles qui servaient aux fonctions pragmatiques, comme le commerce ou l'industrie. Dans les trente années suivant la fondation de la République, en 1949, cette idée a été adoptée. En considérant leur situation géographique dans la ville, ainsi que leur existant et leur histoire, les berges sont définies, soit pour le développement industriel, soit pour un quartier commercial, ou encore pour les loisirs, bien que la proportion des deux dernières soit plus petite que celle du premier dans la mesure où l'Etat attachait une très grande importance au développement de l'industrie.

L'orientation du waterfront vers un espace public important et un espace de loisirs pour la ville, en poursuivant le principe d'une ville fonctionnelle, était le fruit d'une prise en considération de ses divers atouts – dont la nature, l'histoire et la culture. L'idée a été héritée des premiers projets et a même été accentuée dans les projets à partir des années 1990. L'accentuation correspondait à la vague de réévaluation des waterfront dans les pays occidentaux qui, eux, étaient déjà entrés dans l'époque de la post-industrialisation. En outre, la mutation que les villes chinoises affrontent est aussi une raison importante et radicale, et favorise la prise en considération du waterfront. La transition de l'économie planifiée vers l'économie de marché, la réforme du droit foncier qui permet la concession du droit d'usage des terres appartenant à l'Etat, la décentralisation qui a redistribué la taxe et l'autorité des gouvernements de chaque niveau administratifs, la privatisation des logements, tous ceci a été mis en place dans les vingt dernières années du XX^e siècle. En fait, ces changements sont les moteurs majeurs qui ont provoqué la mutation de la physionomie des villes chinoises. Dans ce cadre, les berges des villes, en tant que meilleurs quartiers pour afficher la nouvelle apparence de la ville, ont été mises en avant par le gouvernement local. En outre, en répondant au besoin d'une bonne qualité de vie des « nouveaux riches » nés au fur et à mesure du développement économique, les promoteurs privés ont prêté la plus grande attention aux fronts d'eau. Tout ceci a favorisé la naissance de nombreux projets de « waterfront » en s'inspirant de références occidentales. En même temps, les architectes chinois ont commencé une réflexion sur les projets réalisés, dès qu'ils ont eu davantage de possibilité d'étudier les projets et de faire des recherches à l'étranger. La réflexion s'est concentrée autour de la forme urbaine et de sa fonction. Ils ont suivi les discussions notamment sur l'ouverture et le partage du front d'eau. En général, tous les projets, les recherches et les débats avaient une relation étroite avec la mutation politique et sociale en Chine. Ils sont, dans une certaine mesure, les fruits du contexte particulier chinois, et ils ont leur caractère particulier par comparaison avec les projets et les recherches à l'occidentale.

Or, comme l'a montré SUN Shi Wen, en ce qui concerne l'urbanisme chinois, pur fruit de la terre chinoise, il y a peu de recherches sur les fondamentaux de la pensée, ou sur l'étude de la réalisation de l'idéologie. En même temps, la tendance au pragmatisme a dominé tout le domaine....Selon la tradition chinoise, l'urbanisme est considéré comme une technique. En

subissant les règlements correspondant à la situation hiérarchique de la ville, la planification a toujours été réalisée par des techniciens....A l'époque des concessions, les urbanistes commencèrent par la poursuite du modèle occidental mais, à cause des limites diverses de cette époque, dont celles de la société, de l'économie et des voies de communications culturelles, l'urbanisme restait une branche de la discipline de construction, par conséquent, ce qu'il a appris est essentiellement la méthode de conception. ... En dépit de la réalité pressante, les urbanistes chinois ont espéré qu'une conception minutieuse pourrait résoudre tous les problèmes. Ils ont reconnu leur retard après avoir pu communiquer avec le monde extérieur, et leur manque de possibilité de communiquer dû au retard de leur mode de pensée, et ils ont encore contribué à leur retard dans leur méthode de conception. Ils ont donc commencé à apprendre les nouvelles méthodes, à introduire de nouveaux équipements, mais jamais à chercher les raisons sous-jacentes de leurs retards⁴⁸⁹. Dans ce cadre, les théories, les points de vue et les méthodes de conception sont devenus les objectifs que les urbanistes et les architectes chinois ont essayé de mieux intégrer. Quant aux dirigeants locaux, ils ont de plus en plus la chance de visiter l'étranger, depuis les années 1990. Ce qui les a intéressés, ce sont notamment les métropoles connues de l'Amérique du Nord et de l'Europe, mais également les projets réussis des villes chinoises voisines. Ces deux modèles ont eu une influence considérable sur les points de vue des dirigeants locaux - les acteurs principaux de la ville - grâce à ces expériences visuelles. A la suite de la situation que nous avons mentionnée ci-dessus, deux origines d'influences doivent être étudiées en ce qui concerne le projet fluvial en Chine, d'une part les cas connus à l'étranger, d'autre part la réalité chinoise.

Ainsi, la troisième partie est divisée en deux chapitres. En premier, nous traiterons les phénomènes des berges, c'est-à-dire les connaissances et les points de vue des acteurs, les projets, les objectifs qu'ils tentent d'atteindre, ainsi que les méthodes de conception. Ensuite, nous analyserons les sources qui ont abouti à ces points de vue, à ces politiques et à ces méthodes, c'est-à-dire la réalité chinoise et la référence occidentale que nous avons mentionnées ci-dessus.

⁴⁸⁹ SUN Shi Wen, *op.cit*, Shanghai, 1999, p1-5

Chapitre V, Le fleuve : dynamique de la transformation, de l'extension et de la restructuration

Dans les trente années entre 1949 et 1979, la planification de la ville a poursuivi le principe de « servir la production, le peuple et notamment le peuple travaillant ». Dans ce cadre, le fleuve servit aussi à l'industrialisation de la ville. Les secteurs fluviaux de la banlieue sont devenus les sites les plus adaptés aux nouvelles industries, tandis que les secteurs fluviaux du centre ville, après l'amélioration de la qualité de l'eau et la construction des espaces verts, ont été transformés pour devenir une vitrine importante à travers laquelle le fruit de la construction socialiste s'est reflété, et l'amélioration des conditions d'hygiène du peuple a été prouvée.

Une nouvelle page est tournée dès 1978. En bénéficiant de l'ouverture du pays et de la réforme économique, l'économie chinoise a connu une croissance spectaculaire. Ainsi, les villes sont réorientées, passant de l'idée de servir à l'industrialisation vers celle du développement économique. Le fleuve obéit à cette même modification, divers objectifs tout nouveaux étant définis. Pour cette transformation, les projets au bord de l'eau, à l'occidentale, même en Asie du sud-est, sont des références importantes. ZHANG Ting Wei a proposé, après avoir examiné les projets étrangers des quarante dernières années, notamment ceux des Etats-Unis, que l'objectif de l'exploitation au bord de l'eau comporte trois aspects : l'offre de l'opportunité en favorisant le développement économique de la ville, la création d'emplois, la réalisation d'une image urbaine plus attractive⁴⁹⁰. Pour sa part, GAN Zhe Xin dit que les projets chinois au bord de l'eau sont classés en trois catégories : la conservation, le redéveloppement et le développement. La conservation est destinée aux secteurs situés en centre ville et qui ont une grande valeur historique. Elle essaie de conserver le plan de disposition et le paysage historique par la restauration et la remise à l'état d'origine. Le redéveloppement, au sens étroit, est défini vers le réemploi d'équipements par l'attribution de nouvelles fonctions, tout en accompagnant une conservation des berges. Il a pour objet de revitaliser ces quartiers et de les adapter à la vie urbaine. Au sens plus large, le redéveloppement est le contraire de la conservation, c'est-à-dire qu'il consiste à détruire et à reconstruire des quartiers qui n'ont ni une bonne qualité esthétique ni une valeur historique ou culturelle. Quant au développement, il a pour but de diminuer la pression de la croissance démographique dans le centre ville. En vue d'urbaniser des secteurs de la banlieue ou de conquérir du terrain sur la mer, ils obtiennent de nouveaux terrains pour la construction, et les transforment en espaces convenant à la vie moderne au bord de l'eau⁴⁹¹.

Quoiqu'il en soit, les trois catégories de projets concernant le waterfront ont une relation

⁴⁹⁰ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *Cheng Shi Bing Shui Qu She Ji Yu Kai Fa (Design and development of waterfront areas)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, 2002, p36

⁴⁹¹ GAN Zhe Xin, *Qian Tan Bin Shui Kai Fa De Ji Ge Wen Ti (La discussion sur les questions de l'exploitation au bord de l'eau)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°2, 1998, p42-45

étroite avec l'intérêt économique. Pour les villes chinoises, la conservation et le redéveloppement ont occupé une place importante au cours des quinze premières années qui ont suivi l'ouverture (de 1978 au milieu des années 1990). A cette époque, les projets ont hérité des idées dominantes d'avant l'ouverture. Les berges sont regardées comme un élément principal de la morphologie urbaine. A cet égard, les projets, dirigés notamment par les architectes, ont concentré leur attention sur la conception à l'échelle du quartier. Ils ont tenté de créer une image urbaine attractive, en profitant de la ressource naturelle et culturelle que le quartier au bord de l'eau possédait déjà. Depuis la deuxième moitié des années 1990, de plus en plus d'importance a été attachée au développement économique. L'idée de marketing urbain était à la mode. En profitant de nouvelles politiques, dont la réforme de l'administration du territoire (de la distribution par l'Etat en utilisant des terres à titre onéreux), et par la décentralisation de l'autorité de la planification, le gouvernement local trouve qu'il peut tirer profit de l'exploitation foncière. En contrôlant la planification et le transfert du droit d'usage des terres, il peut profiter de la valeur ajoutée après l'exploitation d'une part, et diriger le sens et le mode d'extension d'autre part.

En même temps, la privatisation du logement, lancée depuis la fin des années 1980, a favorisé la forte croissance de l'exploitation immobilière gérée notamment par les promoteurs privés. En fait, le secteur immobilier a connu son plein essor au milieu des années 1990 et entre 2005 et 2007. Dans ce cadre, les berges des centres-villes sont devenues une ressource précieuse, grâce à l'avantage du paysage, de la culture et du patrimoine. Pour sa part, le gouvernement local espère favoriser le développement du secteur tertiaire en centre-ville, en particulier sur le front d'eau, car il peut profiter du processus qui valorisera les avantages géographiques de ces quartiers. Le succès de certains projets, notamment ceux de l'Amérique du Nord, a servi de référence pour cette idée. Dans ce but, il a proposé une politique qui consiste à « ralentir les secteurs secondaires, accélérer le développement du secteur tertiaire » en centre-ville. Quant à l'exploitant, en répondant au besoin de logements haut de gamme du marché, il cherche son propre intérêt par l'exploitation de résidences de luxe au bord de l'eau. Au cours de cette période, les projets concernant le front d'eau en Chine ont connu deux phases. Au début, l'exploitation a concentré sa seule attention sur l'intérêt économique ; c'est ainsi que des problèmes ont fait leur apparition, notamment le conflit entre l'intérêt public et l'intérêt privé. Le gouvernement local, l'architecte et l'urbaniste ont réfléchi sur cette situation. Ils ont reconnu que la physionomie de la ville était aussi un élément important pour la concurrence inter-villes. A cet égard, les projets à partir de 2000 ont un double objectif : ils doivent prendre en compte non seulement l'intérêt économique mais aussi l'espace urbain.

En outre, l'exploitation du waterfront de la banlieue est un phénomène de plus en plus important, notamment dans la dernière décennie. Ces nouveaux quartiers urbanisés ont accueilli de grands ports, et les industries viennent de la ville. En fait, tous les deux - le front d'eau en centre-ville et celui de la banlieue -, sont devenus ensemble les facteurs d'une dynamique considérable pour l'économie urbaine. La tertiarisation pour le premier, l'industrialisation pour le dernier, sont les mesures principales qui sont prises en compte pour assurer la restructuration de la ville. Si la partie du centre-ville a focalisé plus d'attention sur la constitution d'une image attractive, la partie de la banlieue, quant à elle, est regardée comme la fenêtre importante destinée à manifester le succès de la

modernisation. La dernière a en fait une relation plus directe et plus évidente avec le développement économique.

5.1 Entre embellissement et utilitarisme : les projets urbains au bord de l'eau

5.1.1 Embellissement □ régularité □ utilité

A l'époque où l'idée de zonage fonctionnel a dominé l'urbanisme chinois, c'est-à-dire des années 1920 aux années 1990, les quartiers fluviaux, classés en une catégorie de waterfront, n'avaient que peu de différences en ce qui concerne la fonction qui leur était attribuée. Par conséquent, les projets fluviaux, que ce soit à l'échelle de la ville ou à l'échelle du quartier, ont poursuivi autant de principes que la conception de n'importe quel type de berge. Nous trouvons ce fait nouveau dès la fin des années 1990. Le fleuve est désormais orienté vers l'axe du paysage, de l'espace vert, ou de l'écologie pour la ville. En poursuivant des principes semblables, proposés par les schémas directeurs, les quartiers fluviaux sont considérés comme un élément particulier par rapport à la ville. Dès lors, le fleuve n'est plus divisé en fragments selon ses diverses fonctions, mais il est intégré en une unité, et c'est alors qu'une série de planifications visant à la conception globale du fleuve a fait son apparition. A l'échelle du quartier, bien que le bord du fleuve ait poursuivi les principes communs du waterfront, il lui faut, d'une part, correspondre à sa propre orientation dans la planification globale du fleuve ; d'autre part, obtenir de plus en plus de considération sur ses propres caractéristiques.

Que ce soit dans la première époque, où la particularité du fleuve n'a pas été accentuée, ou dans la dernière époque, où la réalité est à l'opposé, le sens précis du « quartier fluvial » et du « waterfront » ne sont pas bien distingués dans les discours des dirigeants locaux, ni dans les documents de planification et de projet urbain, ni même dans les textes des chercheurs. Autrement dit, la particularité du fleuve n'est pas accentuée, sauf au moment nécessaire où, par exemple, le fleuve est considéré comme l'axe de certaines fonctions ou la limite à franchir, ou encore, s'il est regardé comme la liaison visuelle et spatiale à l'échelle du quartier. Mais pour la plupart des observateurs, le terme « quartier fluvial » est couvert par « waterfront », terme ayant un sens plus large. Dans les projets, les discours et les textes que nous analysons ci-dessous, ce problème apparaît toujours. Notre discussion est donc obligée d'affronter l'imprécision de la définition, et parfois de la logique d'acteur, entre le waterfront et le quartier fluvial.

De ce fait, quand nous analysons le rapport ville-fleuve en Chine depuis les années 1980, il nous faut, d'une part, discuter des influences que le waterfront a subies lors de la grande mutation sociale et économique, car le quartier fluvial a rencontré autant d'influences ; d'autre part, nous ne pouvons pas manquer le fait que le fleuve et ses quartiers sont peu à peu devenus un élément considérable dans le schéma directeur. Ce dernier signifie que la connaissance des acteurs a été améliorée et que, dans le même temps, le rôle du fleuve a reçu une nouvelle définition.

Dans le cadre où l'exploitation et le renouvellement du waterfront est devenu, de nos jours, un aspect important de l'ensemble du projet urbain, il ne manque jamais de ces types d'exemples dans nos terrains. Pour la plupart, les projets sont lancés en premier dans les

secteurs historiques du centre-ville, comme le Bund à Shanghai, le quai Changdi et l'île Shamian à Canton. Ils ont attiré moins d'attention pendant la vague d'industrialisation avant l'ouverture, car les quartiers industriels étaient plus importants à l'époque-là. Ils ont donc gardé leurs façades originelles. À l'intérieur, ils sont gérés par les départements du gouvernement local. Dès l'ouverture, en 1978, ils sont devenus la carte de visite de la ville. Les bâtiments les plus connus ont été conservés, tandis que les bicoques ou les architectures banales étaient remplacées par de nouveaux repères. Dans ce processus, c'est la demande d'embellissement qui a été la première motivation. Pour la majorité des villes chinoises, le waterfront, qu'il soit situé en centre-ville ou dans la banlieue, est la vitrine servant à exposer l'essor de la ville : la première possède les empreintes historiques, tandis que la dernière serait le symbole de la modernisation. Cette affiche concerne non seulement les investisseurs et les dirigeants supérieurs, mais aussi les visiteurs et les habitants locaux. En effet, la croissance économique favorisée par l'ouverture a renversé les critères et les principes concernant l'urbanisme et l'architecture avant l'ouverture, qui avait pris en considération d'abord le pragmatisme et le coût, ensuite l'esthétique, à cause de la pauvreté du pays. Par contre, la demande d'esthétisme a dépassé les deux autres aujourd'hui. Les dirigeants municipaux ont reconnu le lien existant entre physionomie urbaine et croissance économique, bien que celui-ci soit indirect et à long terme. Une belle ville attire en effet plus d'investissements extérieurs.

Le désir d'aspect esthétique a attiré plus d'attention qu'à l'époque où l'essor économique a abouti à une exploitation sans ordre, dans la première moitié des années 1990. À cette époque, les dirigeants de la ville ont attaché plus d'importance à la croissance économique à court terme. Le gouvernement local subit l'importante pression de la poursuite de la croissance économique, mais aussi du chantage des divers investisseurs. L'exercice d'une planification était vain. Elle n'a produit ni contrôle sur le développement urbain dans le futur, ni gestion efficace sur la construction actuelle⁴⁹². En tirant la leçon de la première phase, le gouvernement local a pris l'amélioration et l'embellissement de l'image urbaine comme un des objectifs principaux. À Wuhan, à Tianjin, ils ont choisi le bord du fleuve comme des sites importants. L'aménagement de l'espace public et des espaces verts, l'implantation d'architectures emblématiques, la conception du plan lumière, tous ceci a une relation étroite avec l'embellissement des façades urbaines, auquel s'ajoutent aussi des projets plus pragmatiques, comme l'amélioration du trafic, les ponts et les tunnels, les équipements contre les inondations, le traitement de l'eau. D'autre part, les mesures pour la réorientation vers le secteur tertiaire, comme l'implantation de CBD et de la rue commerçante ou de bistrot, constituent un modèle pour passer le relais entre le XX^{ème} et le XXI^{ème} siècle. Parmi les nombreux cas, le projet de « l'image urbaine » de Canton est exemplaire. Lancé par le gouvernement local, le projet vise à l'amélioration d'une situation d'insalubrité et de chaos urbain, au renforcement du contrôle gouvernemental et à l'embellissement des façades le long des axes principaux. En raison d'un budget limité, il a réalisé un « embellissement de peau » avec des mesures relativement simples, comme le ravalement, l'ajout d'un toit en pente, l'aménagement de voies piétonnes et de balustrades,

⁴⁹² Le comité de la rédaction, *Guangzhou Cheng Shi Gui Hua Fa Zhan Hui Gu (1949-2005) (La révision de la transformation du schéma directeur de Canton)*, volume 1, Guangdong Ke Ji Chu Ban She, Canton, 2006, p249

la conception des lumières, etc. Il a essayé de « balayer l'aspect sale, laid, sans ordre », en vue de présenter une image belle et nouvelle, notamment quand la ville envisageait de grands événements. L'idée n'est pas née à Canton. Elle a pris ses références, en fait, dans les projets d'autres villes situées au bord de l'eau, comme Shanghai, Qingdao, Dalian, mais elle a obtenu le soutien des maires de Canton qui se sont succédés à partir de 1998. Cette opération, regardée comme une mesure efficace aux yeux des dirigeants locaux, a essuyé de violentes critiques de la part des architectes-urbanistes. A leurs yeux, c'était une amélioration qui ne visait que l'esthétique des façades, sans aucune considération pour la fonction intérieure. C'est plutôt un mouvement « *city beautiful* » dirigé par le gouvernement local, mais pas un projet urbain conçu par des spécialistes. En tout cas, il a produit une influence considérable sur le bord fluvial de la ville. De plus, sa manière de penser et sa procédure de réalisation ont présenté l'idée que la majorité des gouvernements locaux de la Chine a adoptée à cette époque. C'est donc un exemple important pour notre recherche sur la logique des acteurs concernant les projets fluviaux.

Outre le cas de Canton, de plus en plus de projets de waterfront ont tiré leurs références des expériences occidentales. La restructuration urbaine, plus concrètement la réorganisation du plan fonctionnel, est devenue un de leurs buts principaux, dès la fin des années 1990 notamment. Comme l'a généralisé GAN Zhe Xin, bien que la qualité esthétique soit un objectif important pour l'exploitation d'un waterfront, le développement économique a attiré de plus en plus l'attention, accompagnant l'implantation de zones d'exploitation au bord du fleuve ou sur le littoral⁴⁹³. Parmi les projets occidentaux que les professionnels et le gouvernement chinois ont choisis, le cas de Baltimore est un des plus connus. Cependant, le contexte chinois est tout à fait différent de celui de l'Amérique du Nord. Ce dernier visait la rénovation de quartiers en déclin, voire même abandonnés. Il avait pour objet de les revitaliser et de les transformer en un centre attractif de la ville. Quant aux villes chinoises, elles n'ont jamais rencontré de processus d'« anti-urbanisation », par contre, elles ont subi une vague d'urbanisation de plus en plus forte. En général, comme l'a montré XIA Chun, les projets du waterfront en Chine ont pour objet d'améliorer l'ambiance au bord de l'eau, d'offrir un espace urbain plus attractif et de favoriser le développement économique, dans un cadre où le prix du foncier a sans cesse augmenté depuis l'ouverture⁴⁹⁴.

5.1.1.1 L'aménagement de l'espace public

- Contexte : mutation du rôle du fleuve

Les projets visés par l'aménagement de l'espace public ont fait leur apparition en particulier dès les années 1980. La double mutation économique-sociale que les villes chinoises a rencontré vient du contexte général et est la raison indirecte qui favorise la naissance de ce type de planification. Quant aux villes fluviales, elles sont au centre de l'évolution du rapport ville-fleuve, comme les autres cas dans le monde entier à l'époque de la post-industrie. C'est la raison directe et principale.

⁴⁹³ GAN Zhe Xin, *op.cit.*, Pékin, 1998, p42-45

⁴⁹⁴ XIA Chun, LIU Hao Wu, *Chengdu Fu Nan He Zheng Zhi Gong Cheng Jian Jie (le projet de l'aménagement de la rivière Funan à Chengdu)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°11, 2001, p69-71

Dans les deux dernières époques, le fleuve, en tant que vecteur du transport, a joué un rôle aussi important dans le processus de la commercialisation que dans celui de l'industrialisation pour les villes chinoises. Cependant, le réseau territorial a remplacé l'ancienne fonction du fleuve au sein du transport dès les années 1980. Bien que, comme l'a analysé Thierry SANJUAN, le delta de la rivière des Perles soit visé, les autres villes fluviales chinoises ont partagé cette situation. « La terre et les voies routières sont devenues les pivots essentiels de l'organisation de l'espace deltaïque. En cela, le développement a permis au delta de la Rivière des Perles de passer progressivement d'une civilisation de l'eau à des modes terrestres d'occupation du sol⁴⁹⁵ », inversant la situation du début des années 1980, où l'eau prenait une large part dans la vie quotidienne des populations locales. « La réalisation de tels ouvrages (hydrauliques) atténuait la dépendance des populations aux problèmes de l'eau, l'apparition d'infrastructures terrestres réduisait parallèlement l'obstacle topographique qu'avait toujours représenté le réseau hydrographique. ...Le delta de la Rivière des Perles tend à devenir une plate-forme hiérarchisée de routes, où les voies d'eau ne sont plus que des moyens d'acheminement des marchandises ou des déversoirs pour les eaux industrielles et urbaines usées⁴⁹⁶ ».

Cette transformation à l'échelle de la région a produit une influence directe sur les chefs-lieux qui étaient dépendant de la liaison via le fleuve avec les régions des alentours, comme Shanghai, Tianjin et Canton. Le développement du transport territorial est sans aucun doute la raison sous-jacente à la transformation du secteur fluvial. De plus, l'ancienne route fluviale n'est plus navigable en raison de son envasement et d'autres facteurs naturels. C'est également une raison importante, notamment pour la transformation des secteurs fluviaux en centre ville. Tel est le cas de Tianjin. Depuis les années 1980, à la suite d'une grave pollution et de la construction très dense d'équipements hydrauliques, le fleuve Hai a perdu totalement sa capacité de navigation dans son secteur du centre ville. Pour le problème de pollution, l'amont a apporté des eaux polluées, notamment pendant la saison des crues. En même temps, il doit drainer une grande quantité d'eaux usées et d'eau de pluie, en vue d'éviter l'inondation de la ville, ce qui a laissé des vases et aggravé la pollution. A propos des conditions naturelles, d'une part la mutation environnementale en aval a résulté du manque d'eau, d'autre part les nombreux équipements hydrauliques ont provoqué un stockage de l'eau ; c'est ainsi que le fleuve Hai s'est presque asséché. Il n'a guère d'eau en période d'étiage. De plus, les ponts et les écluses situés en aval sont devenus des obstacles pour la navigation. Dans ce cadre, le fleuve Hai n'a plus que sa fonction de drainage. Au fur et à mesure de la construction des équipements pour l'alimentation en eau, dans une certaine mesure, il est devenu le bassin de réserve pour la ville. Son rôle a finalement connu un changement radical. Aux yeux de ZHANG Li Min, il a perdu sa position cruciale dans le développement de la ville⁴⁹⁷.

- **Objectif: réorientation et réemploi**

Dans ce cadre, la réorientation et le réemploi du fleuve semblent nécessaires. Au début, la planification du waterfront a pris l'amélioration de la qualité d'ambiance comme objectif

⁴⁹⁵ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p238

⁴⁹⁶ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p240

⁴⁹⁷ ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, p14-15

principal. En fait, l'idée avait déjà été proposée dans les années 1950-1960, sous l'influence des urbanistes soviétiques. La demande hygiénique a concentré leur attention jusqu'au début des années 1990. Les projets ont mis l'accent sur la lutte contre la pollution de plus en plus grave du fleuve. La qualité de l'eau est considérée comme l'indice principal de la qualité environnementale de la ville. Dans la planification du quartier fluvial, au cours de la dernière décennie du XX^e siècle, le fleuve et ses quartiers sont considérés comme l'espace ouvert le plus vivant dans la ville. De ce fait, ils sont réservés aux espaces de détente avec des espaces végétalisés. D'après les acteurs, ce qui embellit les rives, en même temps, offre aux citoyens un espace naturel pour les activités de loisirs. La poursuite de la qualité esthétique est accentuée en même temps. A cette époque-là, presque tous les projets l'ont constaté dans la partie consacrée à l'objectif. Cet objectif a évolué au fil du temps. Il a été centré, au début, sur l'amélioration de la qualité de l'espace public ; depuis la fin des années 1990, il est regardé comme une mesure importante pour l'amélioration de l'image urbaine.

En ce qui concerne la qualité esthétique, ces projets chinois se sont toujours servis des modèles connus dans les villes fluviales du monde. Le projet de Canton de 1993 à 1999 a tenté de créer un paysage le long de la rivière des Perles qui puisse « refléter l'image d'une métropole internationale ». Le projet a proposé en plus de construire un axe économique, touristique et paysagé autour du fleuve, qui soit aussi attractif que la Seine à Paris et qui ne serait jamais en retard économiquement dans les cinquante années suivantes. Quant au projet du fleuve Huangpu, à Shanghai, il est défini comme un « premier projet » dans le cadre où la ville tente de développer les fonctions urbaines, ainsi que de constituer une nouvelle image de la ville moderne. A cet égard, le projet avait de multiples objectifs : la restructuration de l'économie urbaine, l'aménagement des transports et de la qualité de l'ambiance, la conservation du paysage historique et culturel, enfin la constitution d'une nouvelle image particulière. D'après les concepteurs, le fleuve Huangpu serait, une fois le projet réalisé, « aussi beau et élégant que la Tamise à Londres et la Seine à Paris⁴⁹⁸ ». Tous ces discours ont manifesté le désir d'aller vers la modernisation, pour laquelle ils ont considéré les grandes villes occidentales comme les bons modèles ainsi que les buts à rattraper. Autrement dit, certaines caractéristiques de ces villes fluviales connues, comme les repères emblématiques, les places et les rives bien conçues, sont devenus des prototypes pour les villes chinoises. Comme l'a montré Richard MARSHALL, en tant que fenêtre à travers laquelle le monde extérieur jette les premiers coups d'œil, le waterfront est un élément important qui influence la qualité esthétique puis la capacité de concurrence : un problème crucial qui concentre ces efforts est la régénération environnementale et urbaine. Les sites au bord de l'eau offrent des possibilités remarquables pour le redéveloppement dans un grand endroit fortement centralisé et alors bien visible. De ce fait, le développement du waterfront est très important par rapport aux nombreux efforts de la rénovation urbaine. Au moment où les villes sont au sein de la réorientation de l'industrie vers les services économiques, un aspect décisif sera la qualité de leurs espaces urbains, pour

⁴⁹⁸ HUANG Wen Zhong, Shanghai, 2003, p155-156

laquelle le bord de l'eau jouera un rôle crucial⁴⁹⁹.

L'évolution de l'objectif est accompagnée en fait de la connaissance progressive de l'importance d'améliorer la capacité de concurrence. En même temps, le fait que le fleuve ait perdu son avantage par rapport au transport lui a offert d'autres opportunités. C'est la restructuration de l'économie urbaine. Au cours de la conteneurisation, les ports sont obligés de se déplacer vers des eaux plus profondes ; c'est pourquoi certains secteurs de fabrication dépendant plus ou moins du port ont suivi aussi ce déplacement, ce qui a offert un bon nombre de terrains disponibles situés au bord de l'eau au centre ville. Cette transformation correspond à la nouvelle orientation du gouvernement local. Son but est de réaliser, en profitant de cette chance, la réorganisation de l'espace urbain : les secteurs secondaires, qui sont encerclés par les nouveaux quartiers urbanisés, sont relocalisés dans la banlieue lointaine, accompagnant la concentration de secteurs tertiaires en centre ville. Cette transformation est aussi la prémisses majeure par rapport à la reconstitution de l'image du waterfront. En général, le quartier d'eau symbolise la constitution de l'image de la ville, de son identité, des notions qui lui sont associées, telles que modernité, dynamisme, agrément, etc.

Un double objectif est désormais fixé ; d'un côté la restructuration de l'économie urbaine, de l'autre la constitution de l'image du waterfront. D'après le gouvernement local de Shanghai, les fonctions qui ont occupé le fleuve Huangpu et ses rives ne répondent plus à la demande du développement vers une métropole internationale, dans un cadre où l'exploitation de Pudong a connu un grand succès, et où le développement du secteur tertiaire a été accentué. Par conséquent, ces quartiers fluviaux, autrefois orientés vers l'industrie, le stockage et les transports, doivent être à nouveau réservés aux secteurs des services, comme le commerce et la finance, les expositions, le tourisme, les bureaux, l'habitation haut de gamme, etc.⁵⁰⁰ Le projet concernant le fleuve Hai à Tianjin est un des cas semblables à celui du fleuve Huangpu à Shanghai. Ce projet, proposé en 2002, a souligné que le fleuve Hai était orienté vers une bande d'économie, de culture et de paysage. Il a en plus regardé la transformation du rôle du fleuve comme une opportunité pour le développement de l'économie urbaine. D'après lui, les rives ont un grand potentiel à exploiter. Elles peuvent donc être réservées aux secteurs des services, comme la finance, le tourisme, le transport, le commerce, etc. En intégrant la tradition commerciale et la gestion moderne, elles deviendront un nouveau moteur pour l'économie urbaine, et elles favoriseront alors la progression de la société⁵⁰¹.

Le fleuve a en fait retrouvé sa place au cours de cette transformation. Plus on porte d'attention à la capacité de concurrence, plus on apprécie la nouvelle valeur du fleuve. Dans

⁴⁹⁹ Richard MARSHALL, *Remaking the image of the city, Bilbao and Shanghai*, in Richard MARSHALL, Ed., *Waterfronts in post-industrial cities*, Taylor & Francis, Londres, 2001, p53-54, L'origine est en anglais : A crucial aspect of these repositioning efforts is environmental and urban regeneration. Waterfront sites provide remarkable opportunities for redevelopment on large, highly centralized and therefore visible locations. It is this fact that makes waterfront development so important to many environmental and urban regeneration efforts . As cities shift from industrial to service economies, a major aspect of their success will be in the quality of their city spaces. Here the waterfront plays a critical role.

⁵⁰⁰ HUANG Wen Zhong, *op.cit.*, Shanghai, 2003, p155-156

⁵⁰¹ ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, p156

cette perspective, les projets sont à double objectif ; la qualité esthétique mais aussi la redéfinition des fonctions. A la suite de l'intégration des objectifs, le gouvernement local a une ambition de plus en plus grande. A Shanghai, le projet du fleuve Huangpu a touché cinq arrondissements le long de la rive. Sa superficie a atteint 22,6 kilomètres carrés, et les travaux ont durés huit à dix ans, avec un investissement de plus de cent milliards de yuan. Le projet doit servir en premier à l'amélioration de l'image urbaine. Plus concrètement, les concepteurs ont pensé qu'il pourrait améliorer l'ambiance du centre ville, qui provoque des dépressions parmi les citadins à cause de la grande densité, du trafic intense et du manque d'espace public. L'espace ouvert au bord de l'eau, les rues piétonnes le long du fleuve, l'axe visuel vers le fleuve, tous sont considérés comme des mesures efficaces pour l'amélioration. Deuxièmement, le projet est regardé comme une mesure de contrôle sur l'exploitation immobilière du waterfront, en tirant la leçon de l'expérience de la dernière décennie. Aux yeux des urbanistes, le secteur immobilier est un pilier d'économie important, et les logements au bord de l'eau, en tant que produits rares en raison de leur situation, exercent une forte pression sur le waterfront, à cause de leur grande densité et de la « conception à partir de soi ». Dans ce cadre, la planification, d'avance, semble nécessaire⁵⁰².

Aux yeux de Françoise GED, l'orientation de Shanghai vers une ville verte, ville d'eau et ville d'histoire, ainsi que le projet du waterfront porteur d'une grande ambition, tous ont une relation étroite avec l'intérêt économique : «Shanghai veut se réappropriier ses berges, dévolues pour la plupart à l'industrie depuis le XIX^e siècle. A la suite des mises en valeur ponctuelles des bords de la rivière Suzhou, le processus doit s'étendre au Huangpu, côté Puxi, de Hongkou jusqu'à l'arsenal de Jiang-Nan, situé depuis plus d'un siècle au sud de Nansi. L'arsenal doit lui-même céder la place à un futur quartier résidentiel. ... Pour ce qui est de l'avenir de la ville historique, la mode rétro dominante dans la nouvelle élite pourrait faire craindre un développement patrimonial sous l'angle trop étroit du mercantilisme⁵⁰³ ». Quant à eux, les gouvernements locaux chinois constataient l'un après l'autre que ces types d'exploitation renforceraient le rôle économique des quartiers situés au bord de l'eau, et qu'ils amélioreraient en plus le goût et la qualité de la ville. A la suite de ces projets, on pourrait réaliser un développement équilibré de l'économie et de la société, a généralisé HUANG Wen Zhong⁵⁰⁴.

Quelle que soit la signification que les projets tentent de transmettre au public, ils ont en général, comme l'a montré ZHANG Ting Wei, un double objectif. D'une part, ils répondent à la demande de l'exploitation publique ou privée, aux besoins des habitants d'avoir un cadre de vie. Ce sont les moteurs importants des projets. Ils sont devenus en plus une nouvelle chance qui favorisera la construction urbaine. D'autre part, la considération politique est aussi un moteur principal. Tous les dirigeants désirent réaliser quelques chefs-d'œuvre au cours de leur mandat. A cet égard, le projet du waterfront, qui produit une

⁵⁰² SU Gong zhou, WANG Jia lu, *Ti Sheng Shanghai Cheng Shi De Huan Jing pin Zhi, Huangpu Jiang Liang An Di Qu Zong He Gui hua Gai Shu (L'élevation de la qualité esthétique de Shanghai, le planification des rives du fleuve Huangpu)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°3, 2002, p11-13

⁵⁰³ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p56

⁵⁰⁴ HUANG Wen Zhong, *op.cit.*, Shanghai, 2003, p155-156, et ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, p18-19

transformation évidente de l'image urbaine, sert plus probablement à attirer l'attention des citoyens, à obtenir le soutien des divers secteurs - notamment ceux du commerce, de l'immobilier et de la construction -, et enfin, il leur est plus facile de présenter leurs œuvres, leurs réalisations. Le projet du waterfront est donc soutenu par la plupart des dirigeants de la ville⁵⁰⁵. Ce que ZHANG a montré est le cas général, mais ce dernier point correspond plus aux cas chinois. En fait, la planification de toute la rive, les projets concernant les sites emblématiques, sont devenus les fenêtres qui permettent de mieux exhiber les fruits de la construction et de la modernisation.

En outre, nous ne pouvons pas manquer de souligner le fait que les projets du front d'eau aient proposé un objectif de plus en plus ambitieux, avec une perspective pluraliste. Comme l'ont montré « Les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France », elles (les grandes métropoles) élaborent des stratégies privilégiant les dynamiques de développement et la construction de projets, plutôt qu'une planification de conception traditionnelle imposée par la puissance publique et centrée sur la seule gestion physique des territoires.... Là est le nœud des démarches territoriales qui se veulent démocratiques et stratégiques, engageant ceux qui les portent dans les trois dimensions de l'aménagement : la dimension spatiale, la dimension humaine et le temps⁵⁰⁶. Pour les chinois, WANG Meng Hui a souligné son point de vue, basé sur la révision du concours international et le colloque destiné aux quartiers fluviaux le long de la rivière des Perles à Canton : « Conformément aux exigences internes et externes, les projets du waterfront, en Chine aujourd'hui, ne doivent pas se limiter à la seule conception sur la rive ou à l'aspect physique. Par contre, une perspective macroscopique et une approche interdisciplinaire doivent être prises en compte. D'abord, il faut étudier et déterminer l'orientation, l'objectif et le rôle du waterfront à une échelle plus grande, à l'échelle de la ville, du delta, et même d'une région plus vaste, pour que, en correspondant à l'objectif global de la ville, il joue un rôle plus positif par rapport à l'extension urbaine et à la restructuration. Deuxièmement, en accompagnant la connaissance plus profonde du développement durable et en se basant sur une étude multidisciplinaire, il faut intégrer les divers aspects, comme la protection de l'environnement, le contrôle du domaine territorial et du domaine aquatique, la forme urbaine, le développement des transports sur l'eau, le tourisme, ainsi que la relation ville/campagne, dans la recherche et le contrôle global et systématique. Ceci a pour objet d'établir un concept prévoyant et scientifique pour le développement, et d'obtenir un équilibre entre le développement et la conservation. Basés sur les objectifs ci-dessus, les projets urbains du front d'eau sont rédigés selon l'objectif et l'orientation de chaque quartier, conformément aux exigences des fonctions, des besoins divers de l'homme, et pour sa propre ambiance. Avec avoir pris en considération la conception du quai, l'esprit local et l'héritage culturel, les projets doivent exposer le respect et satisfaire aux besoins matériels et spirituels de l'homme. En un mot, la conception du waterfront comporte un contenu sous trois aspects et sera réalisée sur deux échelles, celle de la planification conceptuelle et celle du projet urbain, tandis que les deux premiers points sont les missions principales pour la

⁵⁰⁵ ZHANG Ting Wei, *Bing Shui Di Qu De Gui Hua He Kai Fa (la planification et l'exploitation du waterfront)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°2, 1999, p50-55

⁵⁰⁶ Les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, *op.cit.*, Paris, 2004, p7

planification conceptuelle⁵⁰⁷ ».

- **Méthode**

Le projet chinois de front d'eau a hérité, en grande partie, des méthodes universelles du domaine, sur lesquelles les théories et les pratiques de l'Amérique du Nord ont produit des influences considérables. Les projets chinois de front d'eau semblent avoir des points communs. Ils sont conçus, analysés et basés sur les théories fondamentales de la morphologie urbaine, et accompagnent la prise en compte de la particularité de l'eau. Nous essayons de les introduire dans les « méthodes » pratiquées dans les projets de bord de l'eau chinois. Pour ces méthodes, l'emprunt direct de certaines théories étrangères, sans raisonnement ni analyse du contexte chinois, et l'approche empirique basée sur les cas connus, sont les deux sources principales. Quand les pratiques rencontrent certains problèmes, les réflexions sont nécessaires, même obligatoires. De ce fait, les concepteurs et les dirigeants tentent encore de trouver les solutions à deux sources mentionnées. Dans ce cadre, il n'a pas été constitué un système théorique complet ; en même temps, la manière d'exposer est aussi diverse, car chaque concepteur a sa propre compréhension. Cependant, il existe des traces dans les pratiques et les textes chinois. D'après nous, ces fragments peuvent composer certains modèles de conception. Nous ne répétons plus la présentation des projets urbains de front d'eau. En fait, il est impossible et sans intérêt de tout présenter, car la quantité est trop grande. En revanche, nous essayons d'analyser les principes et les modèles de conception, en vue d'offrir des pistes pour les recherches suivantes, dans lesquels l'influence du contexte chinois et celle de la pratique étrangère sur les projets fluviaux seront étudiées en profondeur.

Identification de l'espace fluvial

Dans les conceptions et les recherches, on trouve la description de ce qu'est un « waterfront ». Le terme « waterfront » concerne le secteur particulier de l'espace urbain, et désigne « les parties terrestres à côté d'un fleuve, d'un lac ou de la mer ; généralement, il s'agit des quartiers urbanisés au bord de l'eau⁵⁰⁸ ». WANG Jian Guo a mis l'accent dessus quand il a discuté de la définition du quartier sur front d'eau. Aussi l'a-t-on classé selon la nature de l'eau : il y a le bord du fleuve, de la rivière, du lac et de la mer. En général, le quartier sur front d'eau est constitué par le cours d'eau, la partie terrestre et la frontière entre les deux⁵⁰⁹. L'autre définition concerne le front d'eau psychologique, ou encore, la délimitation du quartier « waterfront » qui est définie en réponse aux besoins de son projet. D'après Douglas M. WRENN, auteur de « Urban Waterfront Development », la limite du quartier « waterfront » du côté terrestre, en grande partie, est identique à l'obstacle naturel

⁵⁰⁷ WANG Meng Hui, YU Ying, LIAO Qi Jing, *Theories and methods of urban waterfront planning: a summary of [The International Consultation for Guangzhou Pearl Riverside Area Concept Plan and Focus Urban Design] and [The International Symposium on Urban Waterfronts in the New Millennium]*, in Le Bureau de la planification de Canton, *Urban Design of waterfronts*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2001, p13

⁵⁰⁸ Voir le terme de waterfront dans le dictionnaire « Oxford English Dictionary », l'édition de 1991

⁵⁰⁹ WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *Worldwide urban waterfront regeneration and redevelopment: progress and experience*, in Le Bureau de la planification de Canton, *op.cit.*, Pékin, 2001, p22

ou artificiel, comme le chemin de fer, la route ou les autres limites géographiques⁵¹⁰.

Ces projets concernent un waterfront dont la majorité est à l'échelle du quartier ; tous ont négligé la différence de la nature du cours d'eau qui le borde. Autrement dit, que ce soit le bord d'un fleuve, d'un lac ou de la mer, sous le nom général de waterfront, ils ont référencé les même cas, poursuivi des principes et des méthodes communes. Dans cette optique, l'eau est considérée comme une limite entre la ville et la nature. Les zones urbanisées s'y sont arrêtées, tandis que le paysage naturel est dès lors exposé. Comme JIN Guang Jun l'a montré, le waterfront est « un passage entre le cours d'eau et la terre à l'intérieur de la ville. Il est caractérisé par la constitution de deux éléments principaux pour l'environnement, l'un étant l'eau et l'autre la terre⁵¹¹. En tant que zone accueillant plus d'éléments naturels et plus de processus naturels, il est aussi un des secteurs qui ont subi le plus d'interactions, d'activités artificielles d'une part, et de processus naturels d'autre part. De ce fait, que ce soit son orientation vers l'espace public en organisant les activités de loisirs, ou encore vers l'espace du paysage en établissant la liaison entre la nature et la ville via la conception du paysage, l'eau a joué plutôt le rôle d'une limite.

Or, comme l'a montré Claude PRELORENZO, l'eau peut être, au contraire, l'occasion de renforcer la relation, la complémentarité, de valoriser les différences entre deux berges, entre deux mondes dont chacun est spectacle, scène ou mémoire, de l'autre⁵¹². Cette particularité est accentuée par le fleuve, car ce dernier, bien qu'il coupe la terre en deux parties, offre l'autre occasion que les deux berges puissent être reliées par cet élément naturel. Le fleuve peut être apprécié à partir de la ville et la ville appréciée à partir du fleuve. Les concepteurs chinois ont aussi trouvé que, par comparaison avec un cours d'eau ayant une grande superficie, comme un lac et la mer, le fleuve offre plus de possibilités pour la conception. La continuation et la poursuite de la trace fluviale, la diversité et la complexité de l'espace qu'il traverse, ont transformé le fleuve et la ville en un ensemble qui a produit une influence mutuelle.

Un vaste cours d'eau n'est qu'une limite pour la terre. A côté de ce rôle, le fleuve, en tant que liaison spatiale entre deux côtés, offre la possibilité de créer des modes de franchissement divers. Parmi eux, le pont et le bac sont non seulement des liaisons matérielles, mais aussi des contacts visuels. Par contre, le métro et le tunnel sont plutôt des liaisons phytobiologiques. Toutes ces liaisons n'existent pas dans d'autres waterfront. Au fur et à mesure du développement de la technologie, le fleuve est devenu un corridor naturel de la ville, plus qu'un obstacle difficile à franchir. En tant qu'axe de valorisation, le fleuve doit, et peut aussi, bien s'intégrer dans la ville. Il est en effet moins indépendant par comparaison avec un lac et la mer. C'est grâce à cette particularité que le fleuve et ses quartiers possèdent plus de possibilités d'exploitation.

Le rôle de la liaison du fleuve est réfléchi en premier par la forme urbaine. En fait, le fleuve offre une meilleure optique pour apprécier le panorama de la ville. Tel est l'exemple type de

⁵¹⁰ *Ibid.*

⁵¹¹ JIN Guang Jun, *Riben Cheng Shi Bin Shui Qu Gui Hua She Ji Gai Shu (La présentation de la planification du waterfront au Japon)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°4, 1994, p15

⁵¹² Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p85

Figure 3-1, Les ponts piétonniers, lien matériel entre les deux berges dans les projets urbains



Le pont piéton dans le parc de l'exposition universelle de 2010, à Shanghai.

Source : SENG Kuan, ROWE Peter G, Shanghai, architecture and urbanism for modern China, Prestel Ventag, Munich-Berlin-New York, 2004, p34-35

Le pont piéton du quartier d'alentour du pont de Nanpu, projet proposé par Skidmore, Owings & Merrill dans le concours international pour les quartiers fluviaux le long du Huangpu.

Source : SENG Kuan, Peter G. ROWE, op.cit., Munich-Berlin-New York, 2004, p168, p171

Shanghai. Depuis Pudong, Puxi, et en particulier le Bund, est un grand dessein dans lequel l'histoire contemporaine s'est étalée. Depuis Puxi, Pudong expose la scène représentant la modernisation de Shanghai. Dans ce cadre, la plupart des projets urbains concernant les quartiers fluviaux de Huangpu ont pris le skyline et la façade le long du fleuve comme des

éléments importants pour le contrôle de la forme urbaine. Cette accentuation existe aussi dans les projets fluviaux de Canton, Tianjin et Wuhan. A part ceci, le pont, en tant qu'objet particulier lié au fleuve, est un élément considérable constituant la forme urbaine. Comme l'a montré Claude PRELORENZO, d'un côté le pont est un édifice, c'est-à-dire une parure du fleuve. En tant que tel, il signale le cours d'eau et célèbre sa relation avec la ville, la route, la terre ferme. De l'autre, il assure la continuité du territoire, c'est-à-dire la négation ponctuelle du fleuve, qu'en tant que chaussée il neutralise et domine. Le pont est donc peut-être une sorte d'objet pervers, et en tout cas un objet polysémique, polyfonctionnel⁵¹³. Dans le concours international pour les quartiers fluviaux le long du Huangpu et pour le parc de l'exposition universelle de 2010, les ponts piétonniers sont adoptés dans le but d'accentuer le lien matériel entre les deux berges, et de constituer un repère dans l'espace. Dans la conception du paysage de nuit, la mise en œuvre de lumières sur le pont est la méthode fondamentale que toutes les villes fluviales ont adaptée.

Quant à l'organisation de l'activité, le fleuve possède des valeurs particulières par rapport aux autres waterfront. Comme l'a montré Claude PRELORENZO, le fleuve a contribué à construire, à structurer la région mais aussi à forger son identité. La reconnaissance progressive des valeurs patrimoniales, naturelles et bâties « portées » par le fleuve et ses territoires, représente un atout extraordinaire pour une réappropriation par la population (de la ville elle-même) et pour le développement du tourisme⁵¹⁴.

En profitant du fleuve, les villes ont adapté les bateaux-bus pour la visite. A Canton par exemple, la promenade par le bateau-bus s'effectue sur la rivière des Perles, de nuit, depuis 1960. Bien que le nombre de visiteurs qu'il accueille ait diminué dans les dernières années, il reste encore la principale manière de visiter la ville.

Par contre, le bac, en tant qu'un des moyens de transport en commun, a connu un déclin à la suite du développement des autres moyens de franchissement. La construction du pont et du tunnel a offert une liaison terrestre, tout comme le métro a transformé le franchissement plutôt vers une suggestion psychologique qu'une expérience visuelle. Dans ce cadre, le bac, à cause de sa petite vitesse et du manque de diversité des lignes, a peu à peu perdu ses utilisateurs. A Canton, depuis 1993, le nombre de voyageurs du bac a diminué de 15 à 20 pour cent par an. La société du bac a affronté un déficit budgétaire, et certaines lignes ont été obligées de supprimer ou de diminuer le nombre de services. Cependant, le bac qui relie la rue commerciale du vieux centre (la rue Pékin) et la rive droite (le débarcadère de l'université Sun Yat-Sen), permet d'éviter des embouteillages. Il a bénéficié en plus du paysage et des vents venant du fleuve. De ce fait, il reste encore un moyen apprécié par certains habitants. Cette ligne du bac a donc été conservée ; de plus, le débarcadère situé à côté de l'université de Sun Yat-Sen a bénéficié de travaux de rénovation en 2002.

Le bac de Shanghai a connu un déclin complet. Avec plus d'un million de voyageur par jour,

⁵¹³ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p86

⁵¹⁴ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p13

le bac avait connu sa prospérité dans les années 1980⁵¹⁵. En 1987, l'embarcadère Lu-Jia-Zui, à Pudong, qui était le point d'accès principal pour relier le bout de la rue Yan-An-Dong à Puxi, était un lieu où se produisaient de graves accidents à cause des bousculades entre voyageurs. Cet événement a provoqué 16 morts et 71 blessés, dont 6 graves⁵¹⁶. C'est ce qui a poussé à la construction d'équipements de franchissement, dont les ponts et les tunnels. Aujourd'hui, avec la mise en service de plusieurs ponts et tunnels, la liaison a été réalisée par le métro ligne 2 et ligne 4 à la fois ; tout ceci a abouti au déclin du bac⁵¹⁷. Cependant, les projets des dernières années ont mis l'accent sur la nécessité de conserver, de rénover et même de remettre en exploitation des lignes existantes du bac. Dans ces projets, le rôle du bac dans le réseau de transports en commun a été diminué ; par contre, la fonction touristique y attache de plus en plus d'importance. A Shanghai, transformer les débarcadères existants en « portes d'eau » pour l'exposition universelle de 2010, et favoriser l'entrée des visiteurs via l'eau constitue un projet important attaché à l'exposition mais aussi à la rénovation des quartiers fluviaux. A Tianjin, il a été décidé de reprendre la navigation sur le fleuve Hai, en vue de réaliser une liaison par le bateau-bus entre les attractions touristiques des deux berges.

Le fleuve possède certaines particularités par rapport aux autres waterfront, ce qui a attiré l'attention du concepteur, notamment dans les projets urbains concernant la confluence dans les dernières années. A Canton, le projet urbain des quartiers situés aux alentours de l'estuaire de Bai-er, qui a obtenu son approbation en novembre 2003, est un cas typique en ce qui concerne le renforcement de la liaison entre les trois rives par les méthodes mentionnées ci-dessus. Les trois rives, comprenant l'île de Shamian, ancienne concession et secteur sauvegardé aujourd'hui, le quartier Zhou-Tou-Zui, qui a subi une grande mutation morphologique à la suite du déplacement des industries, ainsi que la rive de Fangcun, qui

⁵¹⁵ Il y avait 22 lignes de bacs pour les passagers, 5 lignes pour les véhicules, 7 lignes pour le transport entre l'amont et l'aval. Parmi les 22 premières lignes, 12 se situaient en centre-ville, avec une distance entre chacune de moins de 1,5 kilomètre. Le nombre de passagers a atteint 370 millions par an, et le nombre moyen par jour plus d'un million. A cette époque-là, le bac de Shanghai est peut-être le plus fréquenté dans le monde, tandis que la ligne entre la rue Yan-An-Dong à Puxi et le Lu-Jia-Zui à Pudong, avec un débit de plus de 200 mille passagers par jour, était le plus fréquenté de Shanghai.

⁵¹⁶ A l'aube du 10 décembre 1987, il y a eu un brouillard épais ; la ligne entre la rue Yan-An-Dong à Puxi et le Lu-Jia-Zui à Pudong a alors été fermée dès quatre heures et demie du matin. A neuf heures, plus de trente mille passagers étaient bloqués à l'embarcadère de Lu-Jia-Zui. A neuf heures dix, le brouillard s'est dissipé et le bac est reparti. A neuf heures un quart, quand le troisième bac s'est amarré à l'embarcadère, les passagers, qui attendaient sur le ponton entre le débarcadère et la salle d'attente, se sont bousculés vers la clôture. A ce moment-là, la clôture n'était pas ouverte et le ponton était déjà incliné à cause du reflux. De ce fait, les passagers et leurs vélos dans un rayon de cinq mètres aux alentours de la clôture, poussés par derrière, sont tombés à terre. Derrière eux, ceux qui n'étaient pas encore tombés ont été obligés d'avancer par la foule, et de fouler les passagers tombés. Finalement, cet événement a provoqué 87 morts et blessés, dont 11 morts sur le coup, 5 morts après hospitalisation, 6 blessés graves et 65 blessés légers.

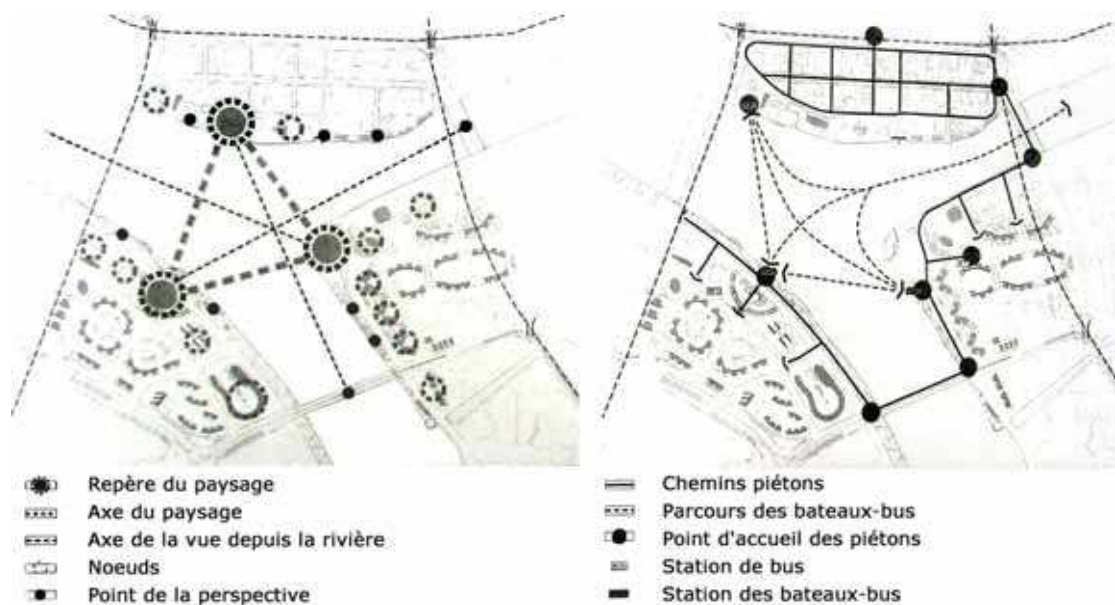
Voir les annales de l'arrondissement de Huangpu, la 26^{ème} partie sur la sécurité publique, le 3^{ème} chapitre sur la gestion de la sécurité publique, le 7^{ème} point concernant ce grand incident, sur le site des annales locales de Shanghai :

<http://www.shtong.gov.cn/node2/node4/node2249/huangpu/node35610/node35627/node62462/userobject1ai20612.html>

⁵¹⁷ L'ancienne ligne entre la rue Yan-An-Dong à Puxi et le Lu-Jia-Zui à Pudong, dont le débarcadère à Puxi a été déplacé vers la rue Jin-Ling-Dong, a connu une baisse évidente du nombre de passagers. Au début du XX^e siècle, elle n'a que 20 mille passagers par jour, un dixième du point culminant. Selon les statistiques, le nombre de passagers pour le bac à Shanghai a baissé de 400 mille par jour.

n'a jamais attiré l'intérêt de la ville à cause de sa situation en marge, étaient auparavant conçues comme trois quartiers indépendants. Le projet urbain de 2003 les a considérées comme un ensemble pour la première fois. Les trois rives sont reliées notamment par les transports, la conception du paysage et l'organisation de l'activité publique. D'après l'aspect du paysage, ce quartier, avec la confluence de deux branches, est considéré comme l'entrée d'eau de la ville. En fait, c'était le port intérieur de Canton au milieu du XIX^e siècle, et les navires venant de l'étranger s'y amarraient. Il était devenu le symbole qui marquait l'entrée de la ville. Aujourd'hui, il a besoin d'une conception globale liée au développement commun, ainsi que d'un projet urbain pour les secteurs primordiaux, en vue d'établir un paysage emblématique pour la ville. Quant aux transports, à cause de la capacité limitée du tunnel et du pont existants, ces trois rives manquent d'une liaison facile et efficace. Bien qu'elles aient des particularités pour l'exploitation touristique - Shamian est un secteur sauvegardé au niveau national ; Zhou-Tou-Zui est considéré comme le départ de la route maritime de la soie, tandis que Fangcun est la base productive de fleurs -, il est cependant difficile de se déplacer rapidement d'une rive vers une autre par les transports en commun. Quant à l'organisation de l'activité publique, chaque année, un grand feu d'artifice est tiré en soirée sur l'estuaire de Bai-er pour la fête du printemps. C'est aussi le terminus de régates de bateaux en forme de dragons, lors de la fête de Duanwu. Il est en fait devenu un centre public important de la ville. Dans ce cadre, la planification vise à accentuer l'orientation vers un « salon sur l'eau » pour le grand public. En général, il est regardé comme le vecteur multiculturel, le quartier multifonctionnel et vivant, qui offre des services divers et un paysage emblématique pour le fleuve dans la ville.

Figure 3-2, Le projet urbain des quartiers situés aux alentours de l'estuaire de Bai-er



A gauche, la conception du paysage des trois rives ; à droite, le lien des rives par le transport en commun.

Source : Le Bureau de la planification de Canton, GuangZhou Urban Planning & Design Studio (l'intégration des projets consultants), *Projet urbain des quartiers d'alentour de l'estuaire de Bai-er (le concours national)*, Canton, 2004, plan définitif, deuxième partie, p9, p15, analysé par l'auteur.

Définition de l'axe fluvial

Dans la discussion ci-dessus, les particularités du fleuve par rapport aux autres waterfront sont accentuées dans les projets à l'échelle du quartier. En même temps, dans les schémas directeurs des années 1990, le fleuve est considéré, pour la première fois, comme un axe écologique, ou celui du développement, du paysage, de l'activité publique. Dès lors, la planification à l'échelle de la ville a bien distingué le fleuve et les autres types de cours d'eau. Sa continuité, son intégration dans la ville, son action et sa réaction avec les quartiers urbanisés situés sur ses côtés, ont attiré une attention spéciale dans cette échelle. Le quartier fluvial, en tant que secteur avec une valeur historique, culturelle et paysagère, a pris de plus en plus d'importance dans la planification. Pour ce point, Shanghai, Canton et Tianjin possèdent leurs propres exemples ; la planification du fleuve Huangpu à Shanghai et celle de la rivière des Perles à Canton sont les plus connus.

A Canton, la proposition et l'accentuation de l'axe fluvial sont soulignées non seulement dans la planification conceptuelle et le schéma directeur, mais aussi dans une série de planifications particulières, réservées aux quartiers fluviaux. Le point de vue de ZHAO Min peut être le résumé théorique derrière ce phénomène. D'après lui, le long de la rivière des Perles sont repartis les espaces publics importants. Face à la grande densité de la ville de Canton, le fleuve a offert un espace public continu très précieux. Il a accueilli les activités de visiteurs extérieurs et d'habitants locaux. A l'égard du paysage naturel, de l'histoire et de la culture, le fleuve devient donc l'axe du développement et du paysage le plus important intégré dans la ville⁵¹⁸.

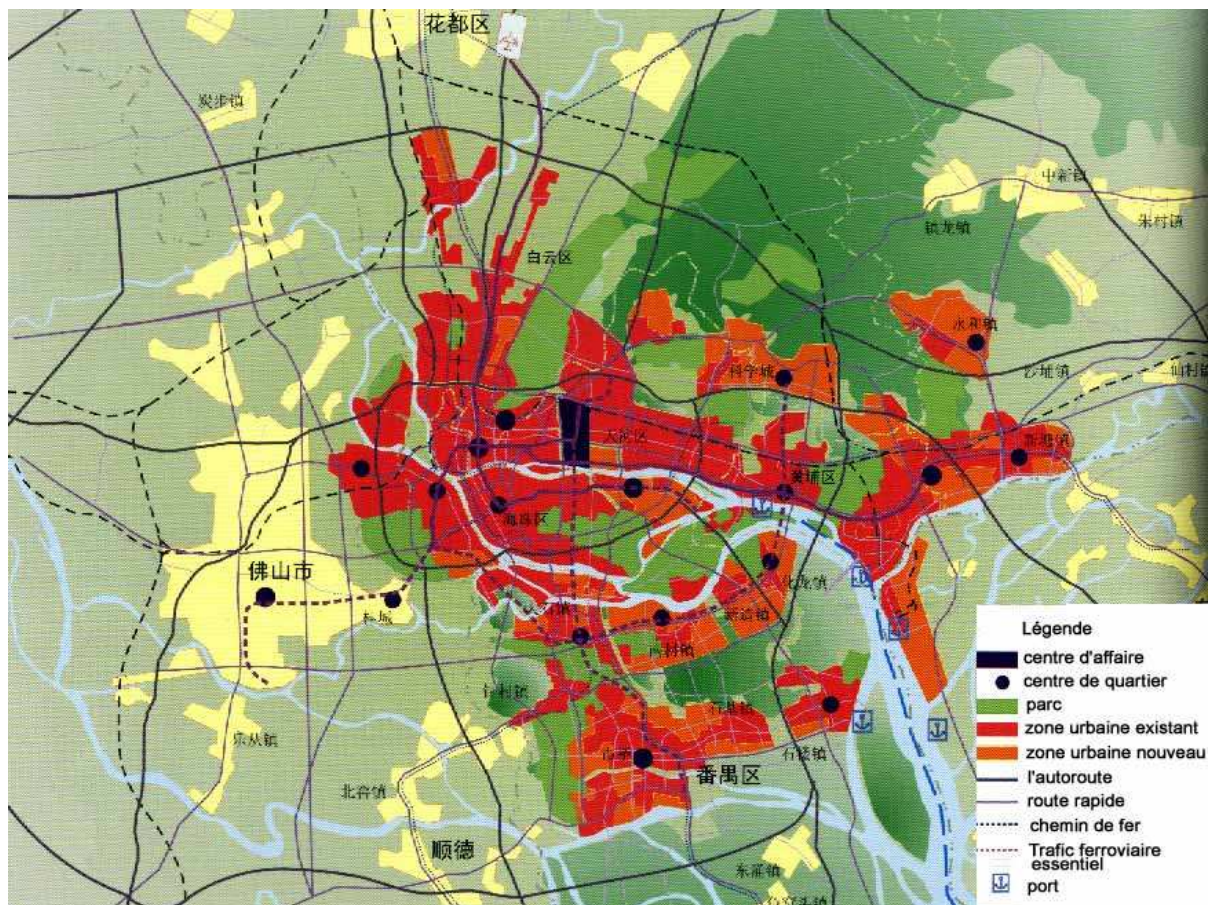
Philippe PANERAI a fait une remarque sur la situation historique de la ville de Canton : « Dominé au nord par la montagne des Nuages Blancs (Baiyun Shan), le centre historique de la ville se situe dans un méandre que le relief impose à la rivière des Perles, qui fait ici une courbe de près de 90°. A partir de cet ancien noyau où sont rassemblés les monuments principaux, la ville s'est développée par étapes progressives vers l'est, sur la rive gauche, comblant progressivement les bras mineurs du fleuve, repoussant marais et rizières, puis vers le sud en conquérant une île qui double la superficie du centre, le bras sud de la rivière des Perles continuant de marquer la limite communale. ... Entouré d'un super périphérique (*Huanchen Gaoshu Gonglu Express Way*), le centre-ville occupe sensiblement 200 km², soit environ 12% de la ville agglomérée et 2,6% du territoire communal. Au-delà du centre, l'agglomération s'est d'abord développée vers l'est, puis vers le nord en direction de l'aéroport et vers l'ouest, en restant limitée au sud par la limite communale... La réforme administrative de 2000, en plaçant sous l'autorité de Guangzhou les territoires de Panyu, au sud de la rivière, jusqu'ici exclusivement classés en zone agricole, a permis de marquer une nouvelle étape dans la stratégie de constitution du « Grand Canton » définie par le schéma directeur de 1990 : « La ville dirige les communes ». C'est en effet d'un seul coup plus de 1 200 km² qui sont rattachés à l'agglomération et permettent d'engager son extension vers le sud⁵¹⁹ ».

⁵¹⁸ ZHAO Min, ZHANG Ji, *Looking for the lost urban space : on the optimization of the Pearl river waterfronts in Guangzhou*, in Le Bureau de la planification de Canton, *op.cit.*, Pékin, 2001, p77-78

⁵¹⁹ Philippe PANERAI, *Guangzhou (Canton), rivale de Shanghai*, in *Urbanisme*, Paris, mai/juin, 2003, p31

La réforme administrative a réalisé l'extension urbaine le long du fleuve vers le sud. La ville a enfin posséd une forme linéaire avec l'intégration du fleuve. Comme l'a remarqué la planification conceptuelle de Canton⁵²⁰, la rivière des Perles a été la voie de sortie, mais aussi un lieu de vie. Le fleuve et ses branches ont constitué un réseau fluvial, avec en particulier plusieurs rives dans la ville. Cependant, à la suite du développement du transport terrestre et de la pollution de l'eau, la voie terrestre a remplacé la voie d'eau, ce qui a mis une distance entre les cantonnais et la rivière des Perles. L'extension le long de l'axe routier a impliqué que la vie urbaine est de plus en plus lointaine du fleuve. De ce fait, le projet a proposé que le fleuve soit reconnu et rapproché. Il sera un axe principal et une liaison interne de l'extension urbaine, et plus d'importance à l'amélioration de la qualité environnementale sera alors attachée au quartier fluvial. Tout ceci a pour objectif de rétablir la liaison entre le fleuve et la vie quotidienne des habitants locaux. Le fleuve deviendra un espace particulier qui attirera tout le monde.

Figure 3-3, La planification conceptuelle de Canton : la ville en intégrant le réseau fluvial



Source : LI Ping Ping, dir., *op.cit.*, Pékin, 2002, p58, analysé par l'auteur

La planification conceptuelle de Canton a pris l'histoire et la morphologie historique entre la ville et le fleuve comme principales prémices de l'accentuation de l'axe fluvial et de la

⁵²⁰ Voir LI Ping Ping, dir., *Guangzhou Cheng Shi Zong Ti Fa Zhan Gai Nian Gui Hua Yan Jiu (L'étude sur le schéma conceptuel du développement général de Canton)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2002, p56-58, le figure sur la répartition d'espace urbain, un projet d'un fleuve avec plusieurs rives.

particularité de ville fluviale ; ainsi, cette idée repose, dans une grande mesure, sur la restructuration des fonctions urbaines. En fait, le déplacement du port vers l'embouchure et l'étendue de la limite administrative de la ville sont les éléments les plus importants qui ont favorisé la réalisation du plan d'aménagement de l'espace. En se basant sur ces conditions existantes, elle a proposé que le réseau fluvial constitue un axe écologique et un lieu de vie urbaine important. Pour le premier terme, l'accent est mis sur le contrôle de l'exploitation, tandis que pour le dernier, elle a attaché toute l'importance sur l'offre de partage de l'espace fluvial et sur le paysage. Autour de cette orientation, une série de mesures concrètes a été proposée dans la planification du paysage des quartiers fluviaux ainsi que dans les autres plans spéciaux (comme le plan lumière). En profitant de la restructuration des fonctions du quartier fluvial, la planification générale du paysage des quartiers fluviaux le long de la rivière des Perles (la partie en centre-ville), en intégrant les projets existants, a proposé son propre objectif de transformation du fleuve vers l'axe du paysage et du développement urbain. D'après ce projet, le fleuve public et ouvert, avec un paysage pittoresque et des fonctions diversifiées, deviendra la fenêtre de la physionomie de la ville, ainsi que le moteur principal du développement économique.

Les projets ont proposé l'orientation du fleuve vers l'axe écologique, du paysage ou de l'activité publique, ce qui est basé sur la double considération de la forme urbaine et de la fonction. Par contre, dans la planification du nouvel axe urbain de Canton, qui vise à l'établissement d'un nouvel axe urbain, notamment la construction du point de rencontre de cet axe avec le fleuve, le rôle du fleuve dans la morphologie urbaine a attiré plus d'attention. Comme l'a montré YUAN Qi Feng, l'axe urbain existant, qui se termine à la nouvelle zone de Zhujiang, sera prolongé jusqu'au chenal sud, et sa longueur atteindra 12 kilomètres. Son point de rencontre avec le chenal nord, situé à côté du centre d'affaires de Zhujiang, deviendra le secteur primordial le plus important par rapport à l'image urbaine dans le nouveau siècle⁵²¹. ZHAO Min a souligné la signification de cet endroit pour l'image urbaine : « Le nouvel axe urbain de Canton, un axe en cours de construction, est le sous-axe perpendiculaire au fleuve le plus important. Avec la nouvelle zone de Zhujiang située en son centre, il relie certains grands équipements publics et espaces publics. D'une manière générale, les villes fluviales disposent toujours de tours dans leur quartier central. Elles constituent le centre d'affaires en ce qui concerne la distribution du plan fonctionnel. Quant à l'image urbaine, cela produit un effet visuel remarquable, pour lequel le point de vue de l'autre côté du fleuve est une condition indispensable. Par conséquent, le point de rencontre deviendra le paysage urbain le plus remarquable de nos jours tant il est bien conçu⁵²² ».

C'est en fait une méthode commune, qui consiste à prendre le fleuve comme axe du paysage pour la ville, et qui considère le point de rencontre entre le fleuve et l'axe urbain comme un secteur primordial pour la conception. L'ouverture et la continuité du fleuve lui ont offert la possibilité de devenir l'axe du paysage. De plus, dans les quatre villes de notre terrain, les quartiers fluviaux sont les premiers secteurs à avoir été ouverts au monde extérieur. Ils ont

⁵²¹ YUAN Qi Feng, *Er Shi Yi Shi Jie Guangzhou Shi Zhong Xin Shang Wu Qu (GCBD21) Tan Suo (La recherche sur la zone centrale d'affaires de Canton du XXI^e siècle)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 2001, p31-36

⁵²² ZHAO Min, ZHANG Ji, *op.cit.*, Pékin, 2001, p78

connu une grande prospérité dans l'histoire, grâce aux industries qui se sont installées au bord du fleuve et à l'exploitation en aval qui ont été proposées et réalisées à l'époque moderne. La situation particulière de l'histoire et de la culture de la ville a favorisé le fait que les chefs-d'œuvre tentaient de les définir vers l'axe du paysage. Comme l'a montré ZHANG Hong Yan, la mémoire de la ville constitue ses richesses, plus concrètement, son emblème culturel et la matière de ses « capitaux culturels⁵²³ ». Dans une certaine mesure, les emblèmes culturels et les capitaux culturels représentent toute la ville. D'après Claude PRELORENZO, la mémoire du lieu n'est pas qu'un signe ou indice matériel. Elle est aussi histoire. ... La mémoire du lieu, « mort-vivant » dans une certaine mesure, est ramenée à la représentation de ses attributs les plus fantastiques, trop « gros » en un sens pour effrayer, mais particulièrement présents pour appeler, plus que pour rappeler⁵²⁴.

L'étude que ZHANG Shao Liang a faite sur l'image et l'espace urbain de Shanghai a proposé des mesures concrètes, de l'échelle de la ville à l'échelle du quartier, basées sur l'analyse du rôle du fleuve par rapport à la forme urbaine. A l'échelle de la ville, il a proposé que le fleuve Huangpu, en tant qu'axe du paysage, devienne un « couloir du temps » en reliant les quartiers historiques et les nouveaux quartiers. Ce couloir présenterait les divers paysages correspondant aux différentes périodes. Pour les villes nouvelles le long du fleuve, une de leurs fonctions principales est de présenter la physionomie moderne du XXI^e siècle ; elles devraient donc constituer des physionomies diverses en considérant leur condition naturelle et économique. Parmi elles, le chef-lieu, la ville nouvelle de port de Luchao à l'embouchure de Yangzi, devrait créer une nouvelle image, la plus remarquable. A l'intérieur du périmètre du centre-ville, les deux rives du Huangpu devront exprimer l'expérience du passage entre deux époques. Plus concrètement, pour le Bund à Puxi, c'est « le raccourci de la transformation de l'histoire ». Le Lu-Jia-Zui à Pudong a « l'impétuosité irrésistible de la nouvelle époque », tandis que les autres quartiers fluviaux présentent « des scènes intégrant la nature et des œuvres artificielles »⁵²⁵. A l'échelle du quartier, il a proposé d'installer les grands équipements publics dans des secteurs primordiaux, comme le point de rencontre du Huangpu et du Yangzi, le confluent entre la rivière Suzhou et le fleuve Huangpu, les méandres du fleuve et de la rivière, le point de rencontre des axes routiers avec le fleuve, les places au bout du pont. Il a conseillé en plus d'implanter les architectures importantes et les sculptures aux endroits ayant la plus belle perspective. En même temps, il faudra contrôler sévèrement les projets architecturaux à Pudong, en particulier dans le quartier de Lu-Jia-Zui. Le rapport entre les architectures devra être pris en compte. L'harmonie sera plus importante que la diversification, et les architectures « trop remarquables » devront être évitées. Les sites touristiques situés le long du fleuve devront être précis sur leur limite, la perspective urbaine bien contrôlée, pour que le paysage puisse

⁵²³ ZHANG Hong Yan, *Cheng Shi Xing Xiang Yu Cheng Shi Wen Hua Zi Ben Lun, Zhong Wai Cheng Shi Xing Xiang Bi Jiao de She Hui Xue Yan Jiu (La thèse en l'image urbain et le capital culturel de la ville, l'étude sociologue sur la comparaison de l'image urbain de la Chine et étrangère)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2002, p5

⁵²⁴ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p78-79

⁵²⁵ ZHANG Shao Liang, *You Hua Shanghai Cheng Shi Kong jian Xing Xiang de Tan Suo (La recherche sur l'amélioration de l'image de l'espace urbain à Shanghai)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2001, p1-7

être apprécié par le grand public. Le skyline, conçu selon la distribution du plan, est mis en pratique par les projets urbains. Les travaux concernant les ponts et les tunnels ont déjà obtenu un bon résultat pour l'amélioration du paysage, mais encore plus d'importance devra être attachée à l'effet esthétique⁵²⁶.

Toutes ces mesures ont pris en compte l'orientation du fleuve en tant qu'axe du paysage de la ville. Elles ont répondu plutôt aux besoins de la restructuration des villes fluviales chinoises qu'à la correspondance à la vague de tertiarisation du waterfront des villes du monde entier. Au moment où les villes occidentales mettent en place la revitalisation du centre-ville par la tertiarisation, les villes fluviales chinoises attachent encore de l'importance au développement du secteur secondaire. Les industries sont déplacées en aval, voire même à l'embouchure du fleuve. Le développement du port géant et les industries concernant le port sont prises en compte (pour ce point, nous avons une discussion détaillée dans le prochain chapitre). Le concept de l'axe fluvial est la concrétisation de l'ajustement structurel de l'industrie. En même temps, sa naissance est inspirée par certaines villes occidentales, qui ont obtenu un double succès pour le développement économique et l'amélioration de l'image urbaine par l'exploitation du waterfront. Comme nous l'avons montré au début du chapitre, il n'y a pas de discrimination évidente entre le quartier fluvial et le waterfront, concept plus général, dans la recherche et la pratique chinoises. Bien que certains cas, les plus souvent cités, soient destinés aux autres types de waterfront, en dehors du fleuve, qui peut affirmer que le magnifique skyline du bord du lac de Chicago, constitué par de nombreuses tours, ne laisse aucune impression aux dirigeants chinois qui cherchent une façon de bien présenter la physionomie moderne de la ville ? La formation d'une telle image est devenue aujourd'hui une des mesures principales pour le marketing urbain. Elle correspond aux espérances du dirigeant local sur le développement économique mais aussi sur la reconstitution de l'image urbaine. Par conséquent, ils ont témoigné leur soutien actif pour retrouver la place dominante du fleuve dans la ville, ainsi que pour établir l'axe fluvial du paysage.

La ville a connu une longue période de dépendance au fleuve, mais elle l'a oublié au moment où ce dernier a perdu une partie de sa fonction pratique. La redéfinition de l'axe fluvial a éclairé le fait que la ville reconnaît la valeur du fleuve dans l'espace urbain. Cette appréciation est un résultat en réponse à la concurrence inter-villes, et même internationale, que les villes chinoises ont affrontée, car, que ce soit la restructuration ou la reconstitution de l'image urbaine, toutes servent enfin au seul objectif, celui du développement de l'économie, et de la mise en avant dans la concurrence intensifiée.

Sectorisation, orientation, intégration

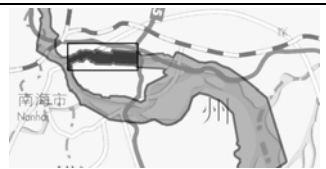
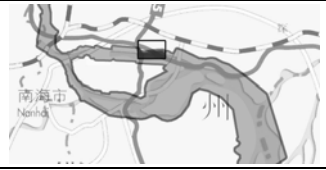

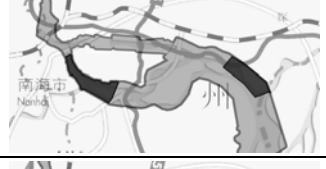
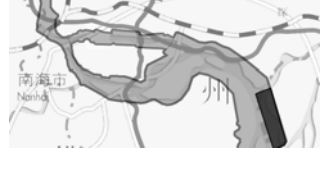
L'urbanisme chinois, dans les années 1950 à 1980, est influencé par l'idée du zonage des fonctions. Dominant par le principe, la plupart des villes chinoises ont une forme de plus en plus proche du modèle radioconcentrique. Dans ce cadre, la planification concernant le fleuve a suivi un principe similaire. Divisé en divers secteurs, correspondant au zonage de fonction dans la ville, le secteur fluvial du centre-ville est orienté vers l'espace public, tandis que le secteur de la proche banlieue sert à l'industrie et au port. Quant à la partie de la

⁵²⁶ *Ibid.*

banlieue lointaine, elle est mise en réserve pour le développement futur. C'est la triade du fleuve depuis la fondation de la République. Dans la première décennie après l'ouverture et la réforme, il n'y a pas eu de grands changements, tel que le projet de Canton pour les quartiers situés le long de la rivière des Perles, en 1993.

Le projet urbain de 1993 a considéré le fleuve comme un axe principal de paysage. Selon cette stratégie, il a été érigé un grand nombre de jardins, d'espaces verts, de parcs culturels et touristiques, ainsi que des ceintures vertes.

Tableau 3-1: Destination des différentes parties de la rivière des Perles en 1993

Situation	Longueur	Destination	Principe
		Berges de paysage	
	4.5 km	Espaces verts, jardins, parcs culturels et touristiques, ceintures vertes	Possède les caractéristiques d'une ville moderne ; Harmonie avec la nouvelle zone de Zhu-Jiang
	10.5 km	Mixité de l'industrie, de l'habitation et des loisirs Quartier avec un paysage admirable	Travaux clés : ceinture verte, places vertes, équipements au service du port
		Quartier industriel, port, entrepôts	L'architecture de Zhou-Tou-Zui devrait être en harmonie avec la tour du Cygne Blanc ⁵²⁷
	40 km	En profitant de la profondeur de 9 mètres, il a le potentiel pour l'exploitation de ports en eaux profondes	

Dès le début des années 1990, les villes chinoises sont au sein d'une grande mutation. La planification concernant le fleuve, bien qu'elle ait encore pratiqué la méthode de sectorisation et d'orientation, a fait apparaître certains changements par rapport à la décennie précédente.

A Tianjin, en suivant les travaux entre 1997 et 2000, on assiste à l'amélioration de la qualité

⁵²⁷ La tour du Cygne Blanc est un grand hôtel situé sur l'île de Shamian, près de la rivière des Perles. Elle est considérée comme un repère important par rapport à l'image urbaine.

de l'eau et du paysage⁵²⁸, et la réunion du Comité permanent de la ville, en octobre 2002, a dénoncé officiellement le projet d'exploitation du fleuve Hai. Comme la plupart des projets fluviaux chinois, le projet du fleuve Hai s'est fixé un objectif ambitieux à court terme⁵²⁹.

Sur le plan de masse du projet, le fleuve Hai, d'une longueur de 72 kilomètres au total, est divisé en trois secteurs avec des fonctions diverses et un paysage différent. L'amont est la partie du centre-ville, avec une longueur d'environ 19 kilomètres, et la superficie de la planification est de 42 kilomètres carrés. Il est défini comme le secteur qui présente l'image de la métropole internationale au bord du fleuve. Il est doté d'équipements publics modernes, d'une ceinture de services et d'un paysage qui sera constitué sur les berges. Sur le cours moyen, d'une longueur d'environ 18 kilomètres et d'une superficie de planification de 180 kilomètres carrés, il a gardé pour l'instant un paysage naturel avec les champs et les villages. Selon la planification, il est orienté vers un quartier touristique avec un paysage naturel, ainsi qu'une zone de développement des hautes technologies. Le premier est attaché à la conception du tourisme écologique, avec l'implantation d'équipements de loisirs proches de la nature. Le dernier est destiné à la zone industrielle orientée vers la recherche des technologies du futur, en profitant de la qualité environnementale. Pour l'aval, ayant conservé la fonction de navigation, il est orienté vers un domaine portuaire moderne. En intégrant le port fluvial et le port maritime, le secteur vise à établir une zone réservée à la logistique, au commerce et aux industries de transformation, tandis qu'un paysage caractéristique de ville côtière sera constitué. Le projet montre que le fleuve Hai, basé sur la sectorisation, pouvait présenter des fonctions diverses et une image différente correspondant aux trois secteurs, et qu'il était enfin, avec ses riches contenus, constitué en une ceinture d'économie et de paysage.

En comparant le projet du fleuve Hai de 2006 avec celui de la rivière des Perles de 1993, il n'y a pas de grandes différences en ce qui concerne la sectorisation et l'orientation des secteurs, bien que la transformation du contexte et des théories, au cours de ces dix années, ait produit une empreinte inévitable sur les façons d'exprimer l'objectif. Une triade aussi, celle du secteur du centre-ville du fleuve Hai, a proposé à nouveau l'objectif d'établir l'image du waterfront correspondant à une métropole internationale, mais dans l'exposé suivant, l'orientation vers le secteur des services publics et du paysage peut être considérée, d'après nous, comme la succession des principes de la décennie précédente. Pour le secteur de la proche banlieue, la zone de développement des hautes technologies est sans aucun

⁵²⁸ Il comporte les travaux de 1997, visant à améliorer la qualité de l'eau, et les travaux de 2000. Les derniers travaux, destinés aux cinq rivières et canaux de Tianjin, ont concerné l'aménagement du cours, le dragage, le maçonnage de murs en pente sur les rives du cours, la végétalisation de la rive et le réaménagement des bâtiments de proximité. Voir, ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, premier chapitre, p14-15.

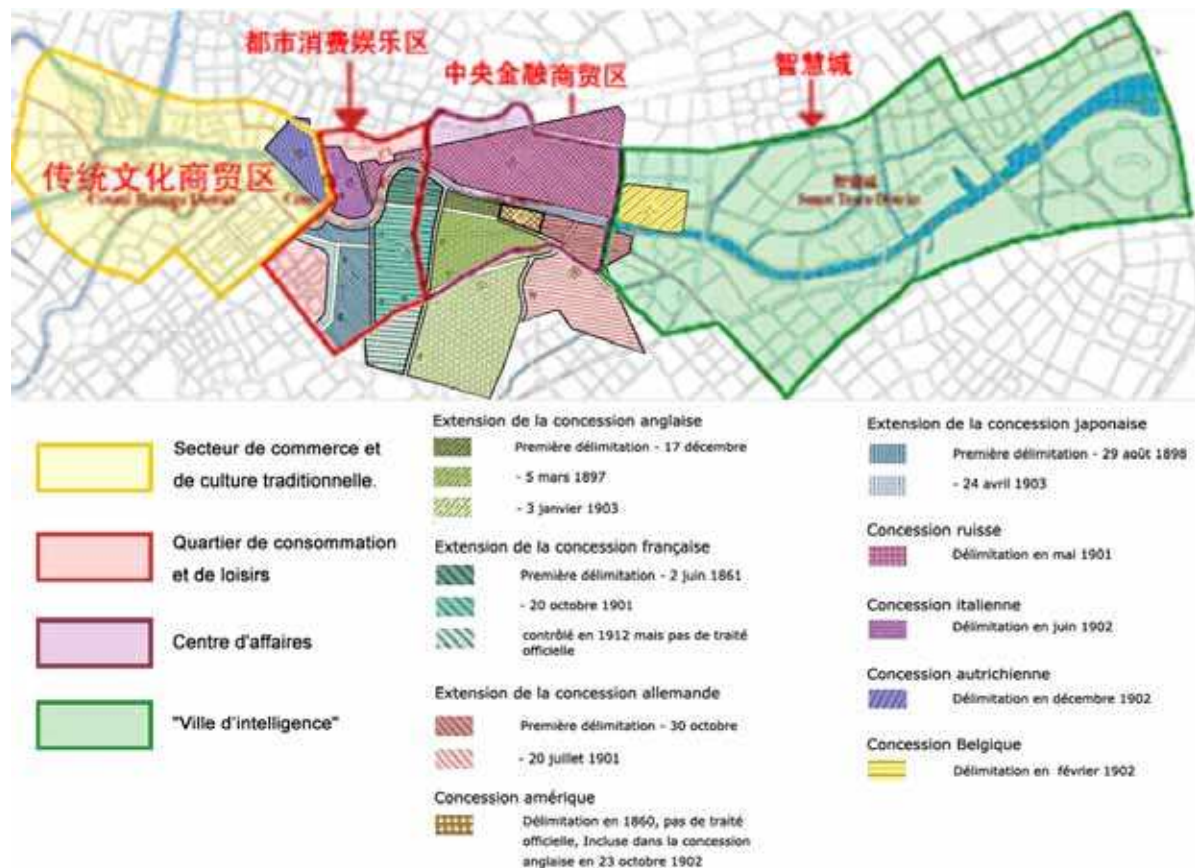
⁵²⁹ Le projet a pour objectif de réaliser six aspects qui sont la culture historique, le développement économique, l'environnement et le paysage, la biologie, le trafic et le transport, le tourisme et les loisirs. Il a proposé dix grands travaux, concernant l'amélioration de la qualité de l'eau, l'aménagement des quais, les voiries, les ponts et les canaux, la navigation, les espaces verts et la place, le paysage, la conception de la lumière, les équipements publics, la rénovation et le réemploi des bâtiments historiques, etc. Quant au capitaux et à la gestion, le gouvernement local a proposé, en adoptant l'idée de l'économie de marché, que les capitaux soient procurés par le marketing urbain. Le budget total est estimé à environ 190 milliards de Yuan. Aux yeux des dirigeants locaux, le projet intègre le commerce traditionnel local avec le mode de gestion moderne, et il transformera les quartiers fluviaux en un nouveau moteur pour l'économie de la ville. Voir, ZHANG Li Min dir., *op.cit.*, Tianjin, 2003, 7^{ème} chapitre, p156.

doute différente de la zone industrielle des années 50-60, du moins en ce qui concerne les types d'industries. Cette différence est due plutôt au passage de l'orientation générale des villes chinoises, du développement de l'industrie lourde, depuis 1949, vers l'exploitation des hautes technologies, dans les années 1990, mais toutes les deux aboutissent à un quartier nouveau, urbanisé grâce à l'industrialisation. Quant à la partie de la lointaine banlieue, conservée pour une exploitation future différente, elle est définie de nos jours comme une ville nouvelle hébergeant des industries lourdes en rapport avec le port, en vue de la containérisation. Nous pouvons tirer la conclusion que le fleuve établit sans cesse un modèle adapté au développement de la ville. Il l'a adapté au travers de la redistribution des fonctions urbaines. En même temps, le modèle a aussi adopté une nouvelle répartition géographique. A l'égard de la distribution fonctionnelle, le nouveau projet a renforcé le modèle de « cercle concentrique » du fleuve, en définissant précisément la première zone, celle de la vie urbaine, la deuxième, zone industrielle moins polluée avec certaines habitations et les services nécessaires, la dernière, celle du port et de l'industrie lourde. La distribution correspond exactement au principe du zonage fonctionnel de la ville. A l'égard de la répartition géographique, les trois cercles fonctionnels du fleuve se sont agrandis au fur et à mesure de l'extension urbaine. Si le fleuve ne peut pas s'adapter aux besoins de la ville à un certain moment – tel est le cas de certaines villes fluviales –, la ville poussera le rétablissement d'un nouveau rapport une fois qu'elle aura la puissance économique suffisante. En même temps, plus rapide est le développement de la ville, plus urgents sont les besoins d'une adaptation du rapport ville/fleuve. Dans ce cadre, l'exploitation dirigée essentiellement par le gouvernement local débute son exécution.

Or, il existe une tendance de plus en plus évidente dans les projets fluviaux de la dernière décennie : l'accroissement du nombre de projets concernant le fleuve en centre-ville, avec une étude de plus en plus détaillée. Nous prenons encore le projet du fleuve Hai comme exemple. Il divise le fleuve en centre-ville en quatre sous-secteurs. Le premier est orienté vers le commerce et la culture traditionnelle. En tant que quartier le plus prospère avant la première ouverture, en 1861, le caractère historique sera sauvegardé, et le commerce concernant l'artisanat traditionnel verra son importance accentuée. Par exemple, la rue culturelle et historique située à la confluence de trois rivières et canaux, lieu où était le centre commercial avant la première ouverture, avec une dépendance du commerce via le canal vers le capital, sera accentuée sur sa valeur historique. Elle est orientée vers un quartier présentant l'histoire de la ville. Le deuxième sous-secteur était le centre des concessions, depuis 1861. A l'intérieur de l'ancienne concession française et de la concession japonaise, le quartier commercial était très animé. Même après la disparition des concessions, il reste le centre des loisirs pour la vie urbaine. A cet égard, il est orienté vers un quartier de consommation et de loisirs d'aujourd'hui. Le projet a proposé de créer plus d'équipements de commerce, de détente et de loisirs, notamment de grands centres commerciaux, en vue de le transformer en quartier emblématique de la ville. Le troisième sous-secteur se situe à l'aval de l'ancienne concession. Il est orienté vers un centre d'affaires selon le schéma directeur de Tianjin, et il s'y implantera des équipements de finance, de commerce, de bureaux et d'expositions. En tant que quartier d'affaires visant à attirer des entreprises locales et étrangères, il doit refléter la situation de Tianjin en tant que centre commercial. Le quatrième sous-secteur est situé à la marge des quartiers urbanisés. Profitant d'un grand nombre de terrains à exploiter, le projet l'oriente vers « la ville

d'intelligence ». Pour ce concept, il y a deux significations. En premier, le progrès du quartier est dépendant du développement des hautes technologies nouvelles. Il présente en plus une morphologie urbaine avec l'intégration de la nature dans la ville. Deuxièmement, avec sa bonne qualité environnementale, il attirera des personnes des hautes catégories socioprofessionnelles.

Figure 3-4, La comparaison entre les secteurs du fleuve de Hai de la planification actuelle et l'ancien découpage des concessions.



Source : Les règlements du renouvellement des quartiers fluviaux de Hai, 2004-2006, source : le site officiel du Xinhua (Agence Chine nouvelle), http://www.tj.xinhua.org/2006-08/16/content_7796759.htm, analysé par l'auteur

Si le projet du fleuve Hai est une planification à l'échelle de la commune - même le terme

« commune » n'a pas de définition claire dans les villes chinoises⁵³⁰ -, les règlements du renouvellement des quartiers fluviaux de Hai sont à l'échelle de la ville. Basé sur la considération de la condition naturelle et historique de chaque secteur, il a déterminé sa fonction principale. Il a suivi les principes du schéma directeur existant, y compris la distribution du plan fonctionnel et l'orientation globale de la ville au même moment, parallèlement, il a pour objet de coordonner les planifications existantes, dont les planifications d'arrondissements, les projets urbains pour les secteurs primordiaux, et même les projets architecturaux importants, déjà achevés ou en cours de construction. En tant que mesure de contrôle entre macro et micro, il devrait présenter les principes qui guident la conception à l'échelle du quartier. Cependant, il a pris naissance après l'apparition des planifications macroscopiques et des projets microscopiques. A cause de cette nature, ce type de planification globale concernant le quartier fluvial ne peut pas supporter une charge plus grande. Il ne propose que l'objectif de coordonner les projets existants et de contrôler la forme globale, en se basant sur l'analyse des planifications d'une part et sur la situation existante d'autre part.

Le texte de SU Gong Zhou a résumé la planification globale des deux rives du Huangpu à Shanghai, base sur laquelle elle a analysé l'amélioration de la qualité environnementale de la ville de Shanghai⁵³¹. Dans ce texte, la particularité de ces types de projets a été exposée avec plus d'évidence. Selon le projet, la rive en dedans du boulevard périphérique intérieur, d'une longueur de 20 kilomètres, est divisée en trois secteurs. Le secteur central, avec les deux anciennes concessions au milieu, est orienté vers le quartier central d'affaires (CBD), ainsi que le quartier des loisirs et d'habitations de haut de gamme au bord du fleuve. Le secteur au nord, en profitant du déplacement des industries existantes et de l'influence positive que les universités proches produiraient, est orienté vers l'éducation, la recherche et l'habitation. Le secteur du sud, bénéficiant du choix du site de l'exposition universelle, est orienté vers l'exposition, la culture et l'habitation. Reposant sur la définition du secteur, des principes visant notamment à la conception du quartier fluvial ont été proposés, dont la

⁵³⁰ Nous prenons ici la ville de Canton comme exemple. La planification conceptuelle a proposé de limiter la ville centrale à l'intérieur du boulevard périphérique intérieur. C'est un rayon de dix kilomètres, comprenant l'ancien centre-ville situé à l'ouest, et le nouveau centre-ville, exploité depuis le début des années 1990. Voir, LI Ping Ping, dir., *op.cit*, Pékin, 2002, p30-31. Cependant, après l'évolution de la hiérarchie administrative, les sept arrondissements qui constituent la ville centrale, dont les quatre plus petits ont fusionné en deux, n'ont aucune différence avec les trois arrondissements en dehors du boulevard périphérique intérieur, bien que ces derniers soient situés dans la deuxième zone selon la définition de la planification conceptuelle. Même l'arrondissement de Nansha, qui était dirigé vers la troisième zone à cause de sa distance de 60 kilomètres avec le centre-ville, est aussi un arrondissement placé sous la gestion directe de la ville de Canton aujourd'hui. C'est-à-dire qu'au fur et à mesure de l'extension urbaine, la limite de l'arrondissement et celle de la ville sont en cours d'élargissement et de redéfinition incessante. De ce fait, il n'y a pas de concept de « commune » dans la gestion actuelle, mais toujours de « ville ».

⁵³¹ Entre août 2000 et janvier 2001, le gouvernement de Shanghai a organisé un concours international sur la planification générale des deux rives du Huangpu et sur le projet urbain pour les quartiers emblématiques (*Shanghai Shi Huangpu Jiang Liang An Di Qu Zong Ti Gui Hua Gou Si Ji Zhong Dian Di Qu Cheng Shi She Ji*). Le concours, « inspiré par les expériences occidentales du waterfront, a pour objet de construire des quartiers fluviaux de haut niveau, correspondant à l'orientation globale de Shanghai vers un centre international économique, financier et commercial, et de bien protéger et employer le cours d'eau en or, le fleuve Huangpu ». Au début de 2002, le projet d'exploitation des rives du Huangpu a été mis en œuvre officiellement. Le plan intégrant les fruits du concours et les conseils d'experts, a été établi par le Bureau de la planification de Shanghai et l'institut de la planification de Shanghai.

conservation d'une ceinture verte ayant une largeur de 50 à 200 mètres au bord du fleuve, la liaison entre la sortie et les transports avec le shopping et les loisirs, l'ouverture de la rive au grand public, la création d'une planification diversifiée - ce qui ressort de la proposition du projet de conception de l'espace, avec des équipements divers, comme les musées, les centres d'art, les centres sportifs, les hôtels, le club de yacht et les logements -, l'héritage culturel et la conservation de la morphologie historique, la conception de la forme à la perspective urbaine, la richesse du paysage et la poursuite de l'ordre⁵³². C'est en fait la solution forfaitaire qui couvre non seulement l'orientation et le mode de réalisation à l'échelle du quartier, mais aussi la conception du paysage et de la forme urbaine à l'échelle de l'îlot ; tel est ce cas typique de planification globale centrée sur le fleuve. Comme nous l'avons montré ci-dessus, elle n'a pas la capacité de contrôler les projets ni la réalisation à une échelle plus petite, mais elle est obligée de donner une réponse aux abus existant du quartier fluvial. Cette réponse est établie sur la base de la révision des inconvénients après la réalisation. Ces projets, nés dans la dernière décennie où la ville a attaché beaucoup plus d'importance au développement économique qu'au contrôle de la construction dans les quartiers sensibles notamment, ont produit des résultats négatifs, comme la gentrification et la privatisation de la rive, le désordre de la morphologie, etc. Certaines mesures que la planification globale a proposées, comme la conservation des espaces verts, l'implantation d'équipements publics, le contrôle des façades le long du fleuve, ont répondu exactement à ces défauts. Elles sont notamment influencées par les cas et les théories d'origine occidentale. Du marketing urbain, à la fin des années 1990, à la tertiarisation, au début du XXI^e siècle, la référence du projet réalisé et de la théorie le concernant est toujours citée par les chercheurs et les concepteurs. À cet égard, l'intégration et l'adaptation de la référence sont aussi une méthode importante par rapport à ce type de planification globale.

Contrôle de la forme urbaine

Comme l'a montré Claude PRELORENZO, il y a deux modalités de préhension d'un site : l'une « cartographique », qui repose sur sa transcribibilité graphique et l'inférence projectuelle des signes traducteurs du site ; l'autre « fonctionnelle », favorisant une mise en oeuvre programmatique à partir de certaines de ses lignes de force. Or une troisième modalité s'exerce dans le prolongement des précédentes, qui les recouvre dans une certaine mesure, en raison de la nature nécessairement conceptuelle de l'activité de projet⁵³³.

Les projets fluviaux chinois peuvent être classés dans cette troisième modalité, car ils prennent en considération le contrôle de la forme urbaine et la définition de fonction. En réponse au désir ardent du gouvernement local d'améliorer la physionomie de la ville, le contrôle et la conception de la forme urbaine le long du fleuve restent toujours un des buts principaux. Quant à la considération des fonctions installées, elle est inspirée par les projets étrangers qui ont obtenu un succès dans la rénovation du centre-ville par la tertiarisation du front d'eau d'une part, et qui répondent aux critiques des projets réalisés, concentrées sur le désordre de la forme urbaine et le manque de publicité, d'autre part. Pour la dernière, créer plus d'équipements pour accueillir un plus grand public est devenu une résolution courante,

⁵³² SU Gong Zhou, WANG Jia Lu, *op.cit.*, Shanghai, p11-13

⁵³³ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p74

par rapport aux rives fermées et occupées par les riches et les sociétés privées.

Le contrôle de la forme urbaine et la définition de fonction sont deux aspects d'une question qui se complètent mutuellement. Les fonctions ont offert une base solide pour la mise en pratique des principes du contrôle morphologique. Quelle fonction peut être matérialisée en un repère ? L'équipement d'affaires, comme les hôtels et les bureaux, est la réponse la plus fréquente offerte par les architectes chinois. En outre, de grands équipements publics, comme les musées et le centre d'exposition, sont toujours des avant-plans remarquables qui se prolongent dans l'horizon. Par conséquent, nous nous demandons quel est le rapport entre ces deux modalités dans les projets fluviaux chinois. Y-a-t il un élément dominant et un autre subordonné, ou encore une dépendance et une détermination mutuelles ? Une question plus concrète réside dans la vague d'exploitation au bord du fleuve, dirigée essentiellement par le gouvernement local, visant au changement évident de la physionomie urbaine : existe-t-il un phénomène où la poursuite de la forme urbaine est plus accentuée que la rationalisation de la fonction ?

Nous tenterons d'abord de savoir quel rôle la considération de la forme urbaine a joué pour le projet fluvial. En effet, le projet urbain a fait son apparition en Chine dans les vingt dernières années. Dans le système de gestion urbaine, le « Plan de réglementation » et l'« étude de définition urbaine » sont, conformément aux lois d'urbanisme chinoises, les deux moyens de contrôle au niveau du quartier et de l'îlot. Autrement dit, le projet urbain, dont la théorie et les méthodes concernées sont pour la plupart importées de l'étranger, n'a pas occupé de place « formelle » dans ce système. Parmi les ressources théoriques, certaines sont considérées comme des théories classiques, comme le « *Town Design* » de Frederick GIBBERD et « *The image of the city* » de Kevin LYNCH qui sont tous les deux les plus fréquemment cités par les chercheurs et les urbanistes-architectes chinois. Comme l'a montré le premier, « le projet urbain a pour objet une fonction raisonnable pour le plan, mais aussi une apparence agréable », ou encore, « le projet urbain vise à étudier la constitution et les caractéristiques de l'espace ». En général, le projet urbain chinois se concentre sur trois questions principales : la morphologie, l'image et l'espace urbain.

En ce qui concerne la morphologie, Roger TRANCIK a proposé la théorie de « *figure-ground* » dans son ouvrage⁵³⁴. Il analyse la structure de l'espace urbain en prenant l'architecture comme figure et l'espace comme fond. Un espace ouvert et actif est un vecteur important de la vie urbaine, pour laquelle il joue un rôle considérable par rapport à l'architecture des alentours. De ce fait, le projet urbain doit prendre en compte la création d'un espace actif, délimité par des façades continues, ce qui est réalisé souvent par l'ajustement après l'analyse du rapport figure/fond⁵³⁵. En fait, l'analyse du rapport figure/fond est considérée comme une des méthodes les plus importantes pour l'étude de la forme urbaine en Chine. Elle permet, d'après ses exécuteurs, d'établir la première connaissance de la dimension, de la façade, ainsi que le rapport entre l'espace et l'entité.

⁵³⁴ Voir Roger TRANCIK, *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, John Wiley & Sons, New York, 1986, p98-105

⁵³⁵ GUO Jian Chang, *Guangzhou Nansha Di Qu Cheng Shi Kai Fang Kong Jian Gui Hua She Ji Yan Jiu* (*L'étude sur la conception de l'espace ouvert dans la ville nouvelle de Nansha à Canton*), mémoire de master de l'université polytechnique de la Chine du sud, Canton, 2003, p39

La théorie la plus citée sur l'image urbaine est celle de Kevin LYNCH. D'après lui, chaque individu crée et porte en lui sa propre image mais il semble qu'il y ait une grande concordance entre les membres d'un même groupe. Ce sont ces images collectives, exprimant l'accord d'un nombre significatif de personnes, qui intéressent les urbanistes dont l'ambition est de modeler un environnement destiné à être utilisé par beaucoup de gens⁵³⁶. A ses yeux, l'image urbaine est importante : une vaste littérature décrit et souligne l'importance de ces techniques d'orientation, depuis le vol polaire de la Sterne, jusqu'au cheminement de la bernicle au milieu de la microtopographie d'un rocher. Des psychologues ont également étudié cette faculté chez l'homme, mais d'une manière plutôt sommaire, ou dans des conditions expérimentales restreintes. Bien qu'il reste quelques phénomènes troublants, il semble aujourd'hui improbable que le fait de trouver son chemin soit dû à un quelconque « instinct » magique. Il s'agit plutôt d'une utilisation et d'une organisation logiques des indications sensorielles fournies par l'environnement extérieur. Cette organisation est fondamentale pour l'efficacité et la survivance même de toute vie sans entraves⁵³⁷. Il pense qu'une image de l'environnement peut s'analyser à travers trois composantes : l'identité, la structure et la signification. Il propose cinq types d'éléments en ce qui concerne le classement des formes physiques : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère.

Pour le terme « espace urbain », JIN Guang Jun l'a délimité comme l'espace public, ou l'espace ouvert. C'est un espace ouvert à tout public dans la ville, comprenant les rues, les places, les espaces verts et les autres espaces publics en dehors de l'architecture⁵³⁸. Ici, la morphologie de l'espace public peut être définie à travers, 1° le contour et la forme de l'espace ; 2° un élément important constituant la structure de l'espace de la ville ; 3° le plan, la façade et l'apparence. La morphologie de l'espace existe dans la réalité, tandis que l'image de l'espace urbain, en tant que concept attaché particulièrement au sentiment, est définie comme « les expériences visuelles de l'homme dans un espace public délimité par les éléments matériels de la ville⁵³⁹ ». En fait, c'est une partie de l'image urbaine que Kevin LYNCH a définie. Sur le plan de l'imagibilité telle que la définit Kevin Lynch, il s'agit de la « qualité qui confère à un objet physique un fort pouvoir d'évoquer une image vive ». D'après XU Si Shu, le bâtiment, la structure, la rue et la place, la végétation et le cours d'eau sont les éléments matériels constituant cet espace⁵⁴⁰. Si c'est un exposé simplifié de la matérialisation de l'espace urbain, celui de Roger TRANCIK est la théorie concernant le rapport des éléments qui constituent l'espace urbain. D'après lui, les éléments constitutifs sont les rues, les voies piétonnes, l'espace ouvert linéaire, le rayon visuel. L'analyse du rapport entre les éléments nous permet d'éclairer la hiérarchie de l'espace, d'établir les

⁵³⁶ Kevin LYNCH, *The image of the city (L'image de la cité)*, trad. en français par Marie-Françoise VENARD et Jean-Louis VENARD, Dunod, Paris, 1977, p8

⁵³⁷ Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p3-4

⁵³⁸ JIN Guang Jun, *Tu Jie Cheng Shi She Ji (L'analyse graphique de projet urbain)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 1998, p57

⁵³⁹ Le comité de la construction et de la gestion de Shanghai, *You Hua Shanghai Cheng Shi kong Jian Huan Jing Xing Xiang De Li Lun Tan Suo Yu Shi Shi Zhan Lue Yan Jiu (La recherche théorique et l'étude sur les politiques appliqués pour améliorer le physionnement de l'espace urbain de Shanghai)*, Shanghai, 2001

⁵⁴⁰ XU Si Shu, ZHOU Wen hua, *Cheng Shi She Ji Dao Lun (L'introduction de projet urbain)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1991, p31

structures emblématiques correspondant à son niveau, de préciser la liaison entre les architectures importantes et les espaces ouverts. Sur cette base, le contrôle peut s'établir pour les autres éléments constitutifs concernés, ce qui préserve toujours le plan de distribution avec la hiérarchie fixée ; même l'espace urbain rencontre le changement ou l'extension. La liaison est aussi un élément d'articulation pour le contrôle de la disposition des bâtiments. De ce fait, il faut déterminer la façon d'organiser l'espace extérieur avant de concevoir l'entité, en vue d'assurer l'intégrité de l'espace public. Ensuite, il a proposé la « *place theory* », qui a intégré l'étude sur la demande humaine, la culture, la société, la nature dans l'étude de l'espace urbain. Dans ce cadre, les éléments sociaux, culturels et sensitifs sont intégrés dans la définition et dans la délimitation de l'espace, ce qui attribue la signification de place à un site général⁵⁴¹. A cet égard, des exigences de haut niveau sont proposées pour l'espace urbain.

Notre recherche s'est concentrée plutôt sur l'influence que ces théories ont produit sur le fleuve et ses quartiers en Chine, ainsi que sur les écoles de théories elles-mêmes. En fait, ces théories, avec des principes érigés à partir de projets réussis, sont devenues rapidement les guides pour la conception du quartier fluvial chinois. Plus concrètement, les théories sur la forme urbaine, l'image urbaine et l'espace urbain sont intégrées dans un cadre où le point de vue qui prend le bord de l'eau dans la ville comme une « gigantesque œuvre d'art environnementale » est dominant. Elles sont devenues la base théorique pour le contrôle des façades et des formes le long du fleuve.

Sans aucun doute, l'image de la rive est importante. D'après Claude PRELORENZO, toute une vie de docker ou de marinier se concentre en une image, consacrant le projet au souvenir de la cité. Une enquête fine montrerait que de nombreux choix projectuels, en termes de fonctionnement comme en termes de mise en forme, sont commandés par la fixation d'un terme, d'un mot évocateur de traditions ou d'actions passées, comme si l'imagerie et la nostalgie produisaient ensemble l'imagination⁵⁴². Dans un sens plus profond, les sites fluviaux offrent un double front : un front « externe » et un front « interne ». Tout site s'articule à la fois sur une relation au bord, au contexte, à l'environnement, du fait même de son assise topographique, et une relation à ses propres traces constituantes, marques de sa mémoire en tant que site, fut-il seulement vierge de toute inscription humaine⁵⁴³. Quoiqu'il en soit, les limites, la frontière entre le fleuve et la ville, ont joué un rôle considérable. Comme l'a montré Kevin LYNCH, les limites sont les éléments linéaires qui ne sont pas considérés comme des voies : ce sont généralement, mais pas toujours, les frontières entre deux sortes de zones. Elles agissent comme références latérales. Les limites qui semblent les plus fortes sont celles qui non seulement prédominent visuellement, mais aussi ont une forme continue et sont impénétrables aux mouvements traversant. Il prend le Charles River à Boston comme exemple. Ici, la plupart des personnes interrogées étaient

⁵⁴¹ Roger TRANCIK, *op.cit.*, New York, 1986, p107-112

⁵⁴² Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p81

⁵⁴³ Claude PRELORENZO, Philippe DEHAN, Virginie PICON-LEFEBVRE, Cyrille SIMONNET, *op.cit.*, Paris, 1993, p67

incapables de faire la liaison entre Charles River et le pont de Boston d'une manière concrète. Cela doit être dû en partie à ce qu'à l'extrémité de la péninsule l'eau est cachée par des emprises de chemin de fer et des immeubles, et en partie à l'aspect chaotique de l'étendue d'eau, avec ses innombrables ponts et docks, à l'endroit où se rencontrent la Charles River, la Mystic River et la mer. Un autre cas réussi très connu est le lac de Chicago. La façade magnifique le long du bord devient l'image la plus jolie de la ville⁵⁴⁴. Inspiré par ce cas, le contrôle des façades se voit attribuer un rôle important pour les quartiers fluviaux, car le fleuve, en tant qu'espace continu et ouvert, offre la meilleure opportunité pour présenter la physionomie de la ville, à condition que la conception et la réalisation de la façade fluviale soit bien réalisées. Il offre en plus plusieurs points de vue, qui peuvent présenter la façade sous des angles divers.

De ce fait, la plupart des projets fluviaux Chinois ont d'abord analysé le point fort et le point faible de la façade existante, et proposé ensuite une nouvelle façade avec un beau skyline dans son optique. Tel est le cas du projet urbain des quartiers entourant l'estuaire de Bai-er. Avec la confluence de deux branches fluviales, le site est considéré comme le point de départ à partir duquel la rivière des Perles entre dans la ville. Dans le plan définitif, la partie consacrée à la conception de l'espace et du paysage a fait la synthèse du paysage existant des trois rives. Pour l'île de Shamian, il a montré qu'elle avait une masse d'architectures historiques de moins de 20 mètres de haut, et la tour du Cygne Blanc comme repère pour la façade. Le problème est que le pont d'accès réservé à l'hôtel du Cygne Blanc passe au-dessus de la rive, ce qui produit un effet négatif sur la vue de l'île depuis le fleuve. Pour le secteur de Zhou-Tou-Zui, avec un grand nombre de tours de logements, il a pensé que le volume était trop grand, la conception moins minutieuse, et qu'il manque en plus la richesse du paysage et de l'espace public. En même temps, il n'y avait pas d'architecture emblématique dans le point de convergence, la confluence. Quant à la rive sud de Fangcun, le projet a montré qu'il manque de structures particulières, et que le skyline est trop plat.

L'analyse s'est concentrée notamment sur la forme du skyline et sur l'implantation de repères. Comme Kevin LYNCH l'a constaté quand il a analysé l'image de la voirie, des qualités spatiales caractéristiques sont capables de renforcer l'image de certaines voies. ... les caractéristiques particulières des façades ont aussi de l'importance pour l'identité des voies⁵⁴⁵. On pourrait appeler « mélodiques », par analogie avec la musique, les éléments et les caractéristiques répartis le long de la voie □ points de repère, modifications de l'espace, impressions dynamiques □ pourraient être organisées suivant une ligne mélodique, perçue et imaginée comme une forme dont on fait l'expérience au cours d'un intervalle de temps non négligeable⁵⁴⁶. Dans cette optique, le fleuve a aussi joué un rôle de liaison linéaire comme la voirie, il a donc besoin d'un skyline avec des variantes et de l'ordre. En tant que morphologie de la frontière, le skyline le long du fleuve peut être reconnu sur la rive opposée. De ce fait, il devient le paysage emblématique de la ville.

Quel skyline est beau ? Selon la comparaison des façades au bord de l'eau à l'occidentale, réalisées dans le projet urbain de Bei Wai Tan (le secteur au nord de Bund), certains

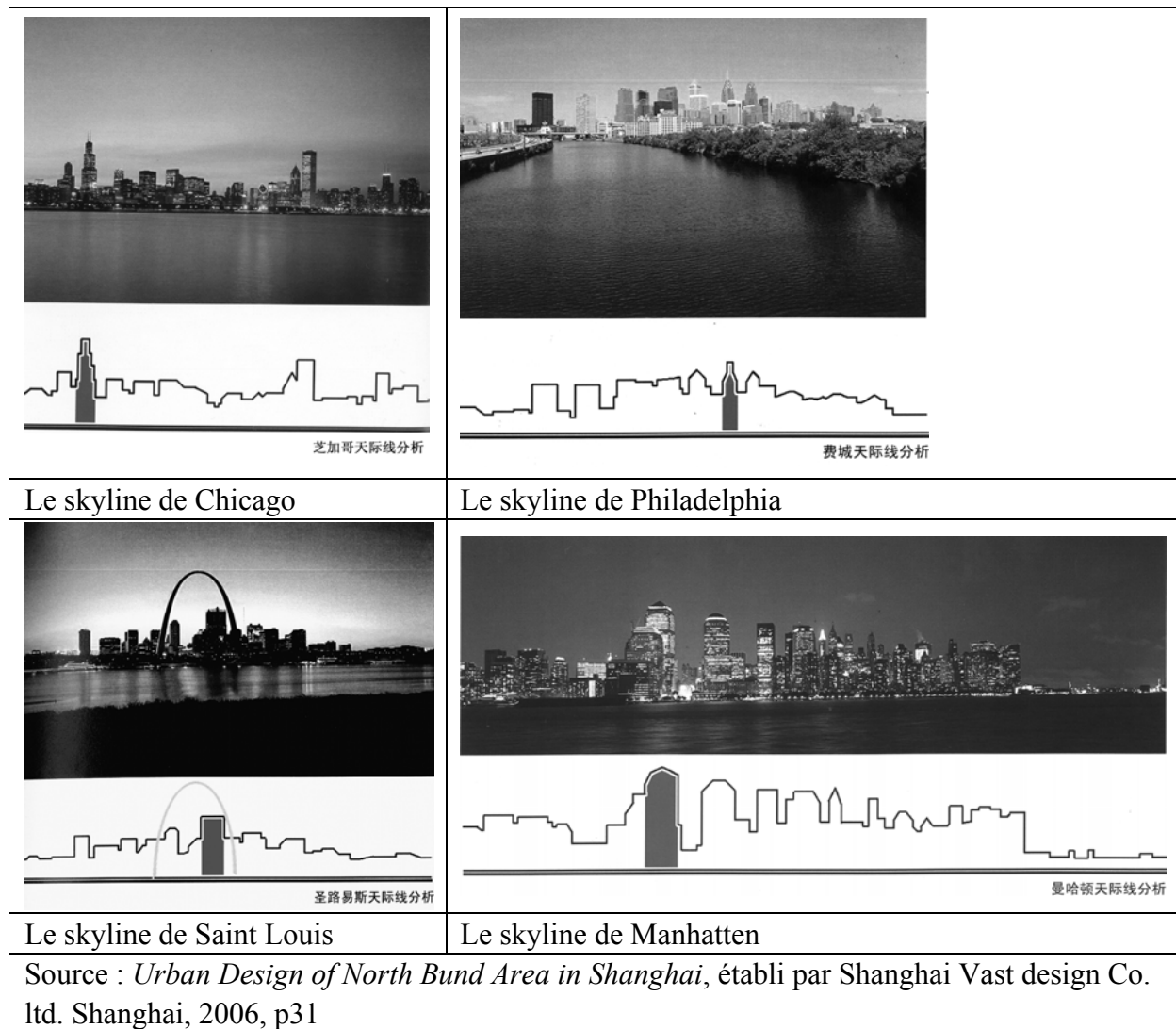
⁵⁴⁴ Voir Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p72-74

⁵⁴⁵ Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p58-59

⁵⁴⁶ Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p116

principes ont été proposés. A partir de repères, les autres architectures doivent posséder un style concis, moins accentué sur leurs particularités, afin de se coordonner. De plus, le skyline doit avoir des variantes. A leurs yeux, la forme d'une selle est belle⁵⁴⁷. Un bon skyline est constitué de deux éléments, la masse d'architecture en arrière-plan et le repère comme point de convergence. A partir de ce principe, deux méthodes sont proposées pour améliorer la façade fluviale. Soit détruire les bâtiments qui ont produit une influence négative sur le paysage, ce qui touche les intérêts de leurs propriétaires, soit implanter un repère dans le secteur primordial, ce qui aura un effet plus évident par rapport au premier. Pour cette raison, il est pratiqué le plus fréquemment dans les projets fluviaux chinois.

Figure 3-5, Les beaux skylines aux yeux des architectes chinois



Comme le constate Kevin LYNCH, les points de repère sont des références ponctuelles considérées comme extérieures par l'observateur. ... Comme l'utilisation de points de repère implique qu'on choisisse un seul élément au milieu d'une armée de possibles, la qualité

⁵⁴⁷ Voir *Urban Design of North Bund Area in Shanghai*, établi par Shanghai Vast design Co. ltd. Shanghai, 2006, p21

physique clé qui caractérise cette catégorie d'éléments est la singularité, l'aspect par lequel il se détache sur le contexte comme unique ou mémorable ; les points de repère deviennent plus faciles à identifier, plus aptes à être choisis comme significatifs s'ils ont une forme claire, s'ils contrastent avec l'arrière-plan et si leur localisation dans l'espace ressort de quelque façon... Le fait d'avoir une position spatiale prédominante peut faire de certains éléments des points de repère de deux manières différentes, soit en rendant l'élément visible de beaucoup d'endroits, soit en créant localement un contraste avec les éléments voisins, c'est-à-dire une variation dans l'alignement et la hauteur⁵⁴⁸. Ainsi, le repère peut être, soit une tour, soit un grand équipement public exposé à l'horizontale, soit encore un grand place ou un parc. Dans le concours sur les quartiers entourant l'estuaire de Bai-er, deux solutions ont été proposées pour le repère du secteur Zhou-Tou-Zui, l'un est la tour, l'autre le grand parc. En fait, le choix du projet a résulté d'un débat au cours de la réunion de l'examen⁵⁴⁹. Finalement, ce que le plan définitif a adopté est l'implantation d'une tour de plus de 160 mètres de hauteur, un choix universel dans la plupart des projets fluviaux.

Figure 3-6, Les deux propositions pour le repère du secteur Zhou-Tou-Zui dans le concours sur les quartiers entourant l'estuaire de Bai-er



A gauche, le projet proposé par l'institut d'architecture de l'université de Tsing-hua ; à droite, le projet par *GuangZhou Urban Planning & Design Studio*
 Source : Les documents concernant le *Projet urbain des quartiers d'alentour de l'estuaire de Bai-er* (le concours nationaux et l'intégration des projets consultant), établi par Le Bureau de la planification de Canton, *par*, 2004







Selon les principes ci-dessus mentionnés, le projet représente, pour le secteur de Zhou-Tou-Zui, une forme d'onde avec le point central de la tour, en vue d'accentuer l'image correspondant à la situation de l'entrée du fleuve. Pour le secteur de Fangcun, des équipements publics de plusieurs étages sont implantés au milieu, entourés de deux tours sur les côtés est et ouest, pour qu'ils constituent un skyline avec certaines ondulations. La planification générale du paysage des quartiers fluviaux le long de la rivière des Perles, lancée par *GuangZhou Urban Planning & Design Studio*, a même proposé le contrôle et la

⁵⁴⁸ Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p92-93

⁵⁴⁹ Voir Le Bureau de la planification de Canton, *les opinions sur le projet urbain des quartiers d'alentour de l'estuaire de Bai-er* (l'intégration des projets consultants), numéro de document : Sui Gui Han (2003) 2766, le 19 juillet 2003

conception d'un skyline tout le long du fleuve. Plus concrètement, elle pense que l'implantation d'une grande tour dans les quartiers emblématiques est nécessaire pour une silhouette bien conçue. En tant qu'élément important du paysage urbain, les grandes tours doivent, conformément au guide de la structure urbaine, être regroupées dans les secteurs primordiaux le long du fleuve, la plus haute étant placée sur l'axe principal, les secondaires aux points de rencontre du fleuve avec les axes moins importants, la hiérarchie pouvant ainsi être accentuée. Elle a proposé en plus que l'adoption de la forme variée des toits soit favorisée, comme le toit en pentes, le toit pointu ou en auvent, en vue de créer des variations dans la silhouette⁵⁵⁰.

Figure 3-7, La comparaison des skylines dans le projet et ceux de la réalité

	
Shamian : existant	Shamian : conception
	
Zhou-Tou-Zui : existant	Zhou-Tou-Zui : conception
	
Fangcun : existant	Fangcun : conception

Source : Le Bureau de la planification de Canton, *op.cit.*, Canton, 2004, plan définitif, deuxième partie, p11, analysé par l'auteur.

En plus du contrôle de la façade fluviale et du skyline, le projet urbain a attaché de l'importance à la conception du nœud. Selon la théorie de Kevin LYNCH, le nœud est un des cinq éléments principaux qui constituent l'image urbaine. Il a proposé plusieurs possibilités pour la définition d'un nœud. Les nœuds sont les points focaux et stratégiques dans lesquels un observateur peut pénétrer, et les principaux types en sont soit les points de rencontre de voies, soit des concentrations de certaines caractéristiques. Mais bien que, pris dans l'abstrait, ce ne soient que des points dans l'image de la ville, en réalité ces nœuds peuvent être de vastes places, ou des formes linéaires assez étendues, ou même des quartiers centraux tout entiers si on considère la ville à un niveau suffisamment global. En effet, si on envisage l'environnement en se plaçant à un niveau national ou international, c'est alors toute la ville qui peut devenir un nœud⁵⁵¹.... Les nœuds peuvent être en même temps des points de rencontre de voies et des points de concentration...Les concentrations thématiques

⁵⁵⁰ Voir GuangZhou Urban Planning & Design Studio, *Zhujiang Yan Xian (Zhong Xin Cheng Qu Duan) Jing guan Zong Ti Gui Hua (Planification général du paysage des quartiers fluviaux le long de la rivière des Perles (la partie au centre ville))*, Canton, 2004

⁵⁵¹ Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p85

peuvent être un point focal régional... Mais là où l'espace a une forme, l'impact est beaucoup plus fort : le nœud devient inoubliable⁵⁵². Dans l'intention de contrôler la forme, le nœud au bord du fleuve est aussi le nœud du paysage. Il est situé, en général, soit dans un lieu accueillant des activités ou du trafic, soit au passage d'un site à un autre, comme le point de rencontre d'un cours d'eau avec la terre, ou celui du fleuve et de la rue. Le repère, en tant qu'élément central de la constitution de la façade fluviale, sert plutôt à l'effet visuel obtenu en dehors de la façade elle-même. Quant au nœud, il est un élément constitutif de l'espace fluvial. Il permet à l'homme d'établir sa connaissance sur la culture, l'histoire, la nature ou d'autres caractères du site.

Basée sur le contrôle de la forme urbaine du quartier fluvial, la conception de la lumière est une façon importante d'exposer la forme. Le fleuve est en fait un espace privilégié pour la conception de la lumière. Les reflets dans l'eau de la lumière et de l'architecture sont vraiment une scène charmante. Comme pour la façade fluviale, la conception de la lumière le long du fleuve correspond aussi au besoin de présenter la physionomie moderne de la ville, car une belle image de nuit joue un rôle considérable pour l'exposition du fruit de la construction et de la planification. L'importance qu'il a attachée à la conception de lumière a atteint un sommet dans le mouvement d'embellissement de la façade de Canton. Il a cependant déclenché certaines influences négatives. Le cas sera discuté dans le chapitre suivant.

Nous analysons ensuite quel rôle la prise en compte de la fonction a joué dans les projets fluviaux. Un des objectifs principaux que la majorité des projets fluviaux chinois a proposé est de provoquer le développement économique par la tertiarisation du quartier fluvial. Il est concrétisé au plan fonctionnel à l'échelle du quartier, soit en implantant les fonctions correspondant à l'orientation distribuée par le schéma directeur, comme une exposition ou un grand équipement culturel, soit, pour un secteur de fonctions mixtes, sans orientation particulière ; deux types de fonctions sont proposés : la première est réservée à certains utilisateurs, comme les clubs, les hôtels, les bureaux ; la dernière est ouverte au public, comme les musées, les centres commerciaux, les restaurants et d'autres équipements de loisirs. La première a fait son apparition dans les exploitations des années 1990. Avec les logements haut de gamme, un rayon privé a été délimité sur la rive. Dans certains cas, ils ont effectué une gestion fermée au public. Avec un mur et un gardien, seuls les employeurs et les propriétaires ont le droit d'entrer. Pour les autres, bien qu'ils ne soient pas fermés complètement, personne ne veut y entrer, car il est moins facile d'y organiser des activités. Ce défaut a été critiqué très fréquemment par les chercheurs depuis la fin des années 1990. Dès lors, l'exploitation dominée essentiellement par le capital privé a été remise en question à cause du manque d'ouverture au grand public. Dans la perspective sociologique, l'exploitation est en fait la redistribution de la ressource du waterfront aux diverses classes ; elle doit donc toucher la question d'égalité sociale. Peter DROEGE, professeur de l'université de Sydney, a considéré la diversité, l'utilisation mixte et l'égalité sociale comme des critères d'évaluation du niveau de développement du waterfront. D'après lui, les projets

⁵⁵² Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p89

au bord de l'eau doivent offrir des possibilités diverses - du commerce, de l'industrie, de la culture et de l'habitation - à chaque couche sociale⁵⁵³. A cet égard, l'amélioration de l'accessibilité des rives, ainsi que l'implantation de fonctions qui peuvent être utilisées par le plus grand public, sont devenues des objets importants pour les projets fluviaux.

Quelles fonctions peuvent être partagées par un public plus vaste ? En analysant des cas étrangers⁵⁵⁴, la proposition que les projets chinois ont lancée est concentrée en particulier sur le secteur culturel et sur le commerce. Le centre commercial, les musées et les centres d'expositions, les restaurants et les bars, sont ceux qu'ils ont proposés le plus fréquemment. A l'égard de l'amélioration de la forme urbaine le long du fleuve, ces nouvelles fonctions, notamment le centre commercial et les équipements culturels, ont constitué d'une part un repère important de la silhouette, d'autre part, leurs alentours peuvent accueillir les nœuds du paysage, comme une place et un parc. Cependant, pour la majorité des équipements commerciaux, de loisirs, et même culturels, l'entrée est payante. Certains ont dépassé le niveau de consommation des habitants ordinaires, les cafés, les bars et les restaurants installés au bord du fleuve par exemple. En effet, l'implantation de nouvelles fonctions a, dans une certaine mesure, élargi la couche qui peut profiter de la rive, mais on est encore loin d'atteindre l'objectif proposé, qui veut offrir des possibilités diverses pour chaque couche sociale. Autrement dit, quelle que soit la variété de ses utilisateurs et la diversité de l'activité, les projets fluviaux présentent encore des défauts. Le dernier de ceux-ci vient du gouvernement local qui, en tant qu'acteur de l'exploitation fluviale, a eu une attitude contradictoire. D'un côté, vis-à-vis de la considération du développement économique, implanter plus d'équipements de luxe est favorable. D'un autre côté, il est connu de tous que le point de vue qui a surestimé le développement économique à court terme a provoqué une baisse d'attraction pour le fleuve dans la dernière décennie, ce qui a influencé indirectement le développement économique du futur. Comme l'a montré ZHANG Ting Wei, un partage des rives entre tous les citoyens prend en compte des considérations non seulement sur l'avantage social, mais aussi sur la rentabilité économique. D'après lui, l'expérience du lac de Chicago a mis en lumière que céder les rives à l'exploitant est un moyen qui ne prend pas en compte le futur. Bien que le gouvernement local puisse obtenir plus de revenus pour l'instant, ce n'est pas avantageux, même à l'égard de l'économie, si nous comptons l'influence négative qu'il a produit sur le niveau d'ouverture, et sur le consommateur potentiel à long terme⁵⁵⁵. De ce fait, comment obtenir un équilibre dans un cadre où le quartier fluvial possède une sensibilité historique, culturelle et biologique ? C'est la question à laquelle le gouvernement local et le concepteur tentent de trouver une solution.

Outre l'implantation d'un plus grand nombre de fonctions ouvertes au public, l'autre mesure visant l'amélioration de la publicité du quartier fluvial consiste à implanter un espace public proche de l'eau, et à améliorer l'accessibilité au fleuve. Pour illustrer ce point, ZHANG Ting Wei a pris le cas de Boston comme leçon. Pour diminuer la quantité de

⁵⁵³ Le Bureau de la planification de Canton, *op.cit.*, Pékin, 2001, p17

⁵⁵⁴ Le projet urbain des quartiers entourant l'estuaire de Bai-er a fait la synthèse de la fonction et de la morphologie urbaine basée sur les cas étrangers, dont le fleuve Singapore, le quartier Nakata à côté du canal de Hakata, le Sydney darling harbor, les docks de Sydney, le domaine portuaire de Baltimore, etc.

⁵⁵⁵ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p21

volumes à détruire, la voie express a été construite en profitant de terrains vacants situés à côté du fleuve (elle passe même par-dessous). Ce choix avait pour but d'économiser l'investissement. Cependant, si l'on veut implanter d'autres projets sur la rive, la route existante devient un obstacle entre la ville et le cours d'eau, difficile à franchir⁵⁵⁶. Sur nos terrains, il ne manque jamais de cas semblables. A côté de l'estuaire de Bai-er à Canton, un pont d'accès qui ne sert qu'aux clients de l'hôtel du Cygne Blanc a coupé totalement la liaison entre l'île de Shamian et le fleuve. Dans le Bund, à Shanghai, il y avait un parc avec de grands arbres à côté du fleuve. Il n'existe plus depuis la réalisation du projet d'aménagement, en 1991. Le projet d'aménagement a élargi la route de Zhongshandong entre le Bund et le fleuve. Avec son trafic très intense, la route est devenue un grand obstacle gênant l'accès des piétons à la rive. En même temps, il a construit un quai d'une hauteur de 7 mètres, en vue de se protéger des inondations⁵⁵⁷. Après la réalisation du projet, l'homme n'a plus de vue ni sur le fleuve ni sur la voirie perpendiculaire (comme la rue Nankin et la rue Fuzhou), ni sur la voirie parallèle (comme la route Zhongshandong), sauf à partir du quai après avoir monté un escalier de 3 mètres de haut. Normalement, la place sur le quai est 4 mètres au-dessus de la surface de l'eau. On ne peut pas y planter d'arbres à cause de la structure en béton du quai. De ce fait, la rive, d'une longueur de 2,6 kilomètres, est recouverte en majorité de carrelage. Il n'y a qu'une vue sur les architectures des deux rives, sans autre activité possible.

La question de l'accessibilité, autrement dit, le niveau de difficulté avec lequel l'homme approche le cours d'eau, a toujours été posée dans les projets fluviaux. Elle nécessite une voirie parallèle au fleuve, convient au trafic de petite vitesse et aux piétons. Elle fait la liaison entre l'hinterland et le front d'eau. De plus, la continuité de la voirie le long du fleuve est aussi importante car, à la suite de la disparition des activités quotidiennes, l'isolement du quartier la dirigerait rapidement vers un déclin. En vue d'améliorer l'accessibilité au quartier fluvial, la séparation entre piétons et véhicules, dans la voirie aboutissant au cours d'eau, est considérée comme une méthode effective.

Dans les deux cas chinois que nous avons mentionnés ci-dessus, en plus d'un manque d'accessibilité matériel, il manque l'accessibilité visuelle. C'est-à-dire que l'homme ne peut pas se rendre compte de l'existence du fleuve dans la ville. C'est aussi la situation de Boston que Kevin LYNCH a montrée comme un mauvais exemple. En vue de créer la continuité visuelle, le projet doit construire une perspective urbaine vers le cours d'eau. Il a pour objectif que l'homme puisse apprécier l'eau et le paysage de l'autre côté, sans aucun obstacle. Dans ce but, certaines mesures ont été adoptées dans les projets fluviaux depuis 2000. Elles préconisent en premier que les bâtiments les plus proches du fleuve doivent être plus bas que ceux qui sont derrière eux, davantage d'utilisateurs ont ainsi la vue sur le fleuve. D'ailleurs, il préfère les architectures ponctuelles au bord de l'eau, évitant les barres trop longues le long du fleuve, car elles empêchent totalement la vue de l'utilisateur sur les

⁵⁵⁶ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p20

⁵⁵⁷ La conception a pris en compte du protège contre la plus grande inondation dans le dernier millénaire.

voiries et les bâtiments qui sont derrière elles⁵⁵⁸.

L'accessibilité est un principe à partir d'une considération pragmatique. Cependant, elle devient un principe du contrôle morphologique quand on tient compte de l'accessibilité visuelle. En fait, la majorité des principes que les chercheurs et les concepteurs chinois ont proposés ont un double objet, la considération des fonctions d'un côté, le contrôle morphologique de l'autre. Comme l'a montré ZHANG Ting Wei, il existe des particularités dans les projets urbains de front d'eau : la création d'un espace ouvert à côté de l'eau pour assurer le partage du public, l'intégration d'activités sur l'eau et sur la terre, l'établissement d'un guide de conception pour éviter les projets qui ne pensent qu'à eux-mêmes, l'analyse du rayon visuel pour éviter les obstacles à la vue, la considération de la conservation du secteur historique⁵⁵⁹, tous ces principes correspondent aux méthodes que nous avons mentionnées ci-dessus, sur le contrôle morphologique notamment. Ainsi, les politiques que WANG Jian Guo a proposées, basées sur l'analyse des cas étrangers, ont couvert non seulement la double considération de la fonction à la forme, mais aussi toute la procédure de la conception à la réalisation, ainsi que les domaines de la conception architecturale à la gestion urbaine, comprenant la stimulation du secteur touristique via la protection et le réemploi des bâtiments historiques, l'implantation d'équipements de loisirs et la vulgarisation des sciences (comme un aquarium), la restructuration de la fonction urbaine au bord de l'eau, réalisée via le remplacement du secteur secondaire par le secteur tertiaire, etc.⁵⁶⁰.

En analysant ces principes et ces méthodes, ils en sortent les caractéristiques suivantes : premièrement, ils sont établis plutôt sur la base de l'analyse des théories et des projets étrangers que sur le raisonnement du système théorique. En réalité, ils préfèrent copier les méthodes concrètes de certains cas. Deuxièmement, ils n'ont pas pour objectif d'établir un système complet visant les méthodes et les principes de la conception. Par contre, ils préfèrent trouver des solutions plus efficaces par rapport aux problèmes existants. Ils ne distinguent donc pas toujours le concept du quartier fluvial de celui du waterfront, brouillant même la ligne de distinction entre les deux dans certaines situations, sauf quand il y a de vrais besoins d'accentuer les particularités du fleuve. En même temps, ils ont mélangé les questions de divers domaines, comme celles du paysage, de l'architecture, de l'économie urbaine, etc., pour lesquelles l'acteur du projet □ les architectes ou les urbanistes qui font

⁵⁵⁸ Tel est le cas du projet urbain du secteur situé au nord du Bund. Il a proposé que les architectures du premier rang tiennent compte du rapport avec les architectures historiques, alors que leur hauteur était entre 28 et 40 mètres. Pour les architectures du deuxième rang, leur hauteur était inférieure à 120 mètres, et leur forme préférée serait les tours en vue d'éviter d'obstruer la vue sur les bâtiments situés derrière. Voir Shanghai Vast design Co. Ltd., *op.cit.*, Shanghai, 2006, p21.

Un autre cas est le projet urbain des quartiers entourant l'estuaire de Bai-er. Pour le secteur de Zhou Tou Zui, il a proposé des tours de logements distribuant certains groupes, entre lesquelles les corridors de vue vers le fleuve pouvaient être protégés. Pour le secteur de Fangcun, la hauteur du premier rang d'architecture serait inférieure à 24 mètres, celle du deuxième rang, inférieure à 60 mètres. En plus, il fallait éviter une façade continue trop longue le long du fleuve. Voir Le Bureau de la planification de Canton, *Projet urbain des quartiers d'alentour de l'estuaire de Bai-er*, 2004, plan définitif, deuxième partie, p11.

⁵⁵⁹ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p26

⁵⁶⁰ WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *op.cit.*, Pékin, 2001, p22-42

L'étude notamment pour l'architecture⁵⁶¹ □ prévoyait de trouver une solution forfaitaire. En fait, le fruit final qu'il a exposé aux dirigeants locaux a attaché plus d'importance à la conception de la forme urbaine. Il s'agit d'un moyen d'expression qui permet la matérialisation des principes et des politiques diverses. Dans ce cadre, la considération de la forme urbaine est en premier plan, ensuite vient la rationalité de la fonction derrière la forme. Sans la participation des experts de divers domaines, ni celle de rapporteurs de la parole et des commentaires du public, cette rationalité est énoncée essentiellement par l'acteur lui-même. Elle semble manquer d'une base assez solide.

5.1.1.2 Un cas spécial : L'embellissement des façades sur le fleuve à Canton

Le cas de figure de la ville de Canton, que nous étudions dans ce chapitre, possède une particularité singulière par rapport aux autres projets évoqués dans cette thèse. En effet, le projet, lancé à la fin des années '90 pour la ville de Canton dénote par rapport à d'autres projets semblables de la même époque, ces derniers se basant sur l'amélioration de l'image urbaine et sur l'appropriation des berges. Ce projet à Canton, dirigé uniquement par le gouvernement local sans l'intervention d'architectes, ni d'urbanistes, s'éloigne également des méthodes de planification chinoise des années '50 basées sur la morphologie urbaine, et se concentre simplement sur l'embellissement des façades en front de fleuve.

« Petits changements dans l'année, moyennes transformations en 3 ans, grandes mutations pour 2010 », tel était le slogan proposé en juillet '98 par LI Chang Chun, membre du comité du bureau politique du PCC, ancien secrétaire du comité provincial du PCC de Guangdong, lors d'une réunion dont le sujet portait sur la conception urbaine de Canton. C'est précisément à ce moment que la ville venait de subir une croissance économique spectaculaire, et donc une importante croissance urbaine.

Ce ne sera qu'après de nombreuses critiques venant d'autres provinces, liées à l'extension trop rapide de la ville que le gouvernement local décida de réagir. Les critiques mettaient l'accent sur le manque d'identité, et l'absence de plan d'urbanisme, cette dernière posant des problèmes de trafic et de pollution. Pour cette situation, la faute en a été attribuée à l'absence de prévoyance du gouvernement. Il a investi les capitaux aux secteurs qui pouvaient pousser directement la croissance économique, mais il a négligé le contrôle de l'extension urbaine⁵⁶². Ainsi, la ville de Canton devait mettre l'accent sur son image, en adéquation avec son développement économique et son développement urbain, de la même manière que l'ont fait les villes de Shanghai et Dalian.

C'est ainsi que débuta le projet d'embellissement de la ville de Canton. Ce projet avait deux objectifs principaux:

- 1- franchir les limites du centre-ville existant afin de construire de nouveaux quartiers
- 2- redonner une belle image au centre-ville

⁵⁶¹ Dans les universités chinoises, l'urbanisme est la discipline secondaire, soit au-dessous de l'architecture, soit au-dessous de la géographie. Pour la première, les étudiants en urbanisme prennent des cours communs avec les étudiants en architecture au cours des trois premières années, et les cours sur la théorie de l'urbanisme et les méthodes de la planification au cours des deux dernières années. Pour la dernière, les étudiants suivent des cours sur l'économie régionale, la géographie, etc.

⁵⁶² Le comité de la rédaction, *op.cit.*, Canton, 2006

Le premier objectif permettait de résoudre les problèmes liés aux conditions hygiéniques, à la pollution, et aux embouteillages, en dé-densifiant le centre-ville et en créant de nouveaux axes de circulation. Ce sera le gouvernement local qui dirigera cette phase de réaménagement, en partenariat avec des professionnels compétents dans divers domaines techniques. Le second objectif d'embellissement du centre-ville proprement dit consista à redonner une image aux principaux attraits de la ville (quartier touristique et bord de la rivière des Perles), à faire disparaître les vendeurs itinérants et colporteurs sans permis, à purifier les eaux du fleuve et des canaux, et à implanter d'avantage de jardins et d'espaces verts. C'est en se référant à d'autres villes comme exemple modèle que le projet d'embellissement fut réalisé. Malheureusement, ces exemples furent copiés à l'identique, sans adaptation au contexte urbain propre à Canton, ce qui lui valut de nombreuses critiques venant des spécialistes, chercheurs et également des citoyens. Il en résulta un projet de façade, tel un décor de cinéma, sans aucune qualité ni amélioration de l'espace urbain.

« Petits changements dans l'année, moyennes transformations en 3 ans, grandes mutations pour 2010 », tel était le slogan mais aussi l'intitulé du projet. Dirigée par l'autorité locale, la réalisation du projet n'a pas suivi « un processus habituel », c'est-à-dire en procédant de l'étude à la conception, en passant dans un premier temps par un planificateur puis par des agences publiques ou privées. Ce projet a été réalisé par un « réseau administratif » au cas par cas, c'est-à-dire mis en place des grands principes par les dirigeants de la ville, et réalisé par les fonctionnaires des arrondissements. De ce fait, nous ne trouvons pas de documents complets sur la conception et la réalisation du projet. En revanche, ce sont les discours des dirigeants locaux lors de réunions qui ont constitués les corpus principaux de la recherche. Nous espérons, en nous basant sur l'étude de ces discours, construire un savoir sur les objectifs, les références, les processus et les méthodologies de ce mouvement, ce qui nous permettra de comprendre la logique particulière cachée derrière ce cas.

- Les objectifs du projet

En comparaison avec les autres projets de la même époque, qui sont concentrés sur l'image urbaine et la capacité de concurrence, le projet de Canton a réfléchi sur la tendance au pragmatisme. Tout d'abord, il a mis l'accent sur l'amélioration de la situation actuelle, qui était, aux yeux des dirigeants, sale, laide et sans ordre. Ce premier objectif a été constaté par HUANG Hua Hua, le secrétaire du comité du PCC à cette époque. « Dans la première phase du projet, visant un petit changement en un an, nous nous sommes efforcés de résoudre les problèmes sur l'existant de trois manières: la remise en état de l'existant, la construction et la gestion urbaine. Le renforcement de la gestion urbaine fut élaboré comme une mesure radicale⁵⁶³ » De ce fait, le projet s'est concentré sur la destruction des bâtis sans permis, le nettoyage des angles morts, la construction et l'aménagement de marchés couverts, la destruction des marchés occupant les rues, l'abolition des panneaux publicitaires illégaux, la reprise des sites réservés aux chantiers vacants, la canalisation du fleuve et des canaux, la création d'espaces verts, etc. Ainsi, les dirigeants locaux espèrent lancer un mouvement de

⁵⁶³ HUANG Hua Hua, dans son discours au cours de la réunion sur la construction sociale de l'infrastructure idéologique entre 1997 et 1999, le projet du petit changement en un an, et la mobilisation du mouvement « La transformation moyenne en trois ans », en décembre 1999, in, Le comité pour créer une ville civilisée éd., *San Nian Yi Zhong Bian (La transformation moyenne en trois ans)*, Canton, 2002, p9

remise en état - sans établir de règles précises □, pour obtenir un résultat plus efficace à court terme.

D'après HUANG Hua Hua, ce mouvement marqua le départ du processus de modernisation. « La réalisation de la moyenne transformation en trois ans est l'exigence nécessaire pour construire une ville moderne régionale. Autrement dit, Canton, en tant que capitale régionale, elle se doit de se moderniser en premier en s'engageant sur le développement matériel et moral. La planification urbaine, la qualité environnementale, l'ordre social, le goût de la culture, l'attitude mentale et le niveau moral des citoyens, tous ces éléments représentent les mesures à améliorer afin de donner un statut plus important à la ville au regard du reste du pays », a-t-il constaté au cours de la réunion de bilan sur le renforcement de l'infrastructure idéologique de l'année 1997 à l'année 1999⁵⁶⁴.

Le progrès moral devrait s'adapter au progrès matériel. Quant à l'amélioration de l'image urbaine, elle est perçue comme ayant une relation directe avec le niveau de modernisation de la ville. A ce sujet, l'ancien maire, LIN Shu Shen, a donné une interprétation plus populaire lors de l'inspection des sites de démonstration du projet, le 26 juillet 2001. D'après lui, les grands hommes sont nés, pour la plupart, dans des sites pittoresques. De ce fait, la montagne, l'eau et le ciel sont essentiels pour la santé des habitants. Il pense que, face à un environnement pollué et désordonné, les habitants ne peuvent rester en santé physique et mentale⁵⁶⁵.

L'embellissement de la ville est apparu grâce à une série de grands événements: l'examen hygiénique national en 1999, les neuvièmes jeux nationaux de la Chine et la quatrième exposition de fleurs en 2001, et le concours du prix « *best practise* » de *UN-Habitat* en 2002⁵⁶⁶. « Une fois que le projet de « transformation moyenne en trois ans » sera pleinement réussi, la physionomie de la ville sera bouleversée à la veille des neuvièmes jeux nationaux, ce qui sera une grande surprise pour les visiteurs⁵⁶⁷ », a constaté HUANG Hua Hua. L'actuel maire-adjoint, LI Zhuo Bin, anciennement urbaniste en charge du projet à l'époque, a résumé l'importance de ce mouvement: « dans un cadre où nous préparons les neuvièmes jeux nationaux et la quatrième exposition de fleurs, nous ferons la surprise au public national en produisant une mutation de la physionomie de la ville, notamment sur les deux rives de la rivière des Perles. D'ailleurs, le *UN-Habitat* disputera le prix « *best practise* » en mars prochain... Nous décidons d'inviter les officiels du *UN-Habitat* à faire la première inspection... Une fois que nous serons sélectionnés, notre ville figurera dans la liste de villes

⁵⁶⁴ HUANG Hua Hua, le discours du décembre 1999, *op.cit.*, Canton, 2002, p11

⁵⁶⁵ Le maire LIN Shu Shen a constaté que les habitants, face à l'air pollué, au bruit, aux rues étroites, aux bâtiments laids, à l'ambiance sale et désordonnée, ne peuvent pas rester placides, c'est pourquoi ils se querellent de temps en temps, même pour des futilités. En revanche, face au beau paysage, ils peuvent rester en forme et garder un bon état d'esprit pour le travail.

⁵⁶⁶ La ville de Canton a obtenu le prix international dubai (Best Practices) en 2002, par « Action Plan for Sustainable Guangzhou », voir le site officiel UN-Habitat :

<http://www.unhabitat.org/content.asp?cid=2607&catid=34&typeid=5&subMenuId=0>

⁵⁶⁷ HUANG Hua Hua, *Huang Hua hua Tong Zhi Zai Guangzhou Shi Jianshe Gong Zuo Hui Yi Shang De Jiang Hua (Le discours de Huang Hua hua dans le réunion sur la construction urbaine de Canton)*, le 26 décembre 2000, in Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p72

du monde les plus connues. Nous devons saisir cette grande chance⁵⁶⁸». En général, le gouvernement essaie, via ce mouvement à grande échelle, de représenter une image neuve aux visiteurs. En profitant de l'arrivée de grands événements, l'autorité locale veut lutter contre les critiques disant que Canton « n'a pas d'image correspondant à une métropole », adressées par LI Peng, ancien président du Comité Permanent de l'Assemblée populaire nationale⁵⁶⁹.

Tout ceci explique pourquoi le gouvernement local a pris des mesures qui, selon les professionnels, semblent efficaces dans un court terme mais ne s'avèrent pas permanentes. Le nom « projet d'apparence » a été proposé en premier par le bureau de la planification, explique LIN Shu Shen. Dans un cadre où l'on n'a pas de capitaux suffisants – le budget annuel pour la construction étant seulement de quelques centaines de millions de yuan -, le bureau de la planification tente de trouver une solution moins coûteuse mais qui produira un changement sensible. Il a proposé alors 108 « projets d'apparence »⁵⁷⁰. Le rang de la ville au regard de l'évaluation nationale et internationale et la représentation du gouvernement local dans les grands événements produiront tous les deux une influence considérable sur les performances et la carrière des fonctionnaires, ainsi que sur leur avenir. C'est pour cette raison que les moyens les moins coûteux mais les plus efficaces furent mis en place en dépit de certaines conséquences négatives.

- Les références

Les « projet d'apparence » proviennent exclusivement de la ville de Canton. Ils ont été inspirés par des projets d'autres villes chinoises, notamment par certaines du littoral est. Comme le maire HUANG Hua Hua l'a montré, les références du projet se sont inspirées par une série de visites des dirigeants locaux à Shanghai, Dalian, Qingdao et Xiamen. Le maire a fait un bilan sur les expériences acquises durant ces visites. Tout d'abord, les dirigeants se sont aperçus que les villes portaient une attention particulière sur l'image de la ville et son développement urbain. Shanghai en est l'exemple parfait. En répondant aux objectifs de « mutation en trois ans », Shanghai a investi un grand nombre de capitaux en trois phases (de 1992 à 1994, de 1995 à 1997, de 1998 à 2000), pour l'aménagement de la ville. La vague de construction, qui a pris Pudong comme « tête de dragon », a mis en place un système fonctionnel correspondant à la demande d'une métropole internationale, dont le réseau de transports, les équipements culturels, les équipements publics, ainsi qu'un système de gestion urbaine. De plus, les grands équipements, comme l'opéra de Shanghai, le centre international de congrès, la place de Pudong (*Pudong Century Square*), ont

⁵⁶⁸ LI Zhuo Bin, *LI Zhuo Bin Tong Zhi Zai Guangzhou Shi Gong Jian Wen Min Zhu Jiang Xie Tiao Xiao Zu Hui Yi Shang De Jiang Hua (Le discours de LI Zhuo Bin dans le réunion du comité de coordination pour construire la rivière des Perles civilisée)*, le 9 février 2001, in *Le comité pour créer la ville civilisée ed. op.cit.*, Canton, 2002, p269

⁵⁶⁹ LI Peng a visité Canton à la fin de 1997. Il a présenté son insatisfaction sur l'environnement urbain. Avec des situations sales, laides, partout sans ordre, Canton ne ressemble en rien à une grande ville, a-t-il constaté. Voir, LI Zhuo Bin, *op.cit.*, Canton, 2002, p260

⁵⁷⁰ LIN Shu Shen, *LIN Shu Shen Tong Zhi Zai Guangzhou Shi Chuan Yi Dai Mao Gong Cheng Xian Chang Hui Shang De Jiang Hua (Le discours de LIN Shu Shen dans le réunion sur place pour le projet « Habillage et coiffage pour les bâtiments »)*, le 27 juillet 2001, in *Le comité pour créer la ville civilisée ed, op.cit.*, Canton, 2002, p109

constitué une base durable sur l'image de la cité⁵⁷¹. D'après les dirigeants de Canton, le développement réussi de Shanghai provient d'une connaissance profonde du développement urbain. « La construction est une force productive » fut le slogan évocateur pour la ville de Shanghai⁵⁷². De cette manière, diverses solutions ont été trouvées pour résoudre des difficultés budgétaires ou conceptuelles.

Inspirée par Shanghai, Canton manifeste alors une plus volonté pour la construction. Une attention particulière a été concentrée aux équipements publics. En ce qui concerne l'opéra de Canton, dont le projet a été désigné en 1999 sur la rive de la nouvelle zone de Zhujiang, le maire a exprimé sa volonté de réaliser un bâtiment phare pour la ville. « Comme l'a expliqué le directeur du comité de construction de Shanghai, ce sont des banques qui ont pris l'initiative d'emprunter des capitaux pour ce projet. Le crédit pour la construction offrait des avantages, car le taux annuel n'est pas élevé. Le remboursement du crédit pourra alors se faire en deux ou trois ans. L'investissement pourra être récupéré une fois que la construction urbaine sera rentable. Aujourd'hui, nous manquons encore de perspective internationale. Trop de critiques sont lancées alors que le projet de l'opéra n'est pas encore mis en chantier. Cependant, nous ne devons pas hésiter face aux opinions de la minorité. Pour Canton, la construction de l'opéra est conçue comme un projet monumental ne tenant pas compte que des habitants locaux. Dans un spectre élargi, beaucoup de visiteurs extérieurs, de toute la province, de tout le pays, et même des étrangers y viendront. En ce qui concerne l'implantation d'un aussi grand équipement public, il permet une médiatisation à l'échelle nationale et internationale. De cette manière, la ville deviendra plus connue du monde entier... Tous nos fonctionnaires devront nous instruire sur la volonté de Shanghai d'aller vers l'internationalisation et la modernisation⁵⁷³.

Ces discours démontre que le « projet d'apparence » de Canton s'est inspiré sans aucun doute des autres villes comme Shanghai. Canton a mis l'accent, d'une part sur les équipements de base, les infrastructures, et notamment les axes routiers, d'autre part, sur les grands équipements culturels. Si le premier point a une relation plus étroite avec le fonctionnement de la ville, le second s'est concentré sur son rôle par rapport à l'image urbaine. D'après les dirigeants locaux, l'investissement dans les équipements publics à grande échelle est nécessaire, car il influencera le rang de la ville dans toute la région et même dans tout l'état. Comme tous les projets concernant les espaces urbains, il produira au fond des influences sur le développement économique.

Quel type de projet doit être réalisé lorsqu'un budget est accordé pour un équipement public? Cette question dépend en fait de la volonté générale de la ville. Pour la ville de Canton, il existait une ambiguïté entre l'envie de devenir une métropole internationale ou être la capitale de la région. En 1984, le schéma directeur a orientée Canton comme « centre politique, économique et culturel, ville historique et patrimoniale, ainsi que centre national

⁵⁷¹ HUANG Hua Hua, *HUANG Hua Hua Tong Zhi Zai Guangzhou Shi Yi Qu San Bian Jing Guan Zheng Zhi Jian She Xian Chang Hui Shang De Jiang Hua (Le discours de HUANG Hua Hua dans le réunion sur place pour l'aménagement du paysage d'un quartier et de trois bordures)*, le 26 septembre 2000, in, *Le comité pour créer la ville civilisée ed., op.cit., Canton, 2002, p46*

⁵⁷² HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit., Canton, 2002, p48*

⁵⁷³ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit., Canton, 2002, p46*

pour la communication économique et culturelle⁵⁷⁴ ». En 1993, Canton rêve d'occuper une position de métropole internationale, comme Hong Kong et Shanghai, mais elle a montré parallèlement une incohérence entre son orientation et sa puissance actuelle, notamment durant son projet d'extension dans les années 1990. Comme l'a montré Thierry SANJUAN, différents scénarios se profilent. Canton pourrait être une simple ville-relais de Hong Kong, dotée d'un unique service administratif à vocation provinciale, ou une capitale au rabais pour les zones nord du Guangdong, délaissées par les investissements étrangers. Elle peut aussi mobiliser suffisamment de cartes à son profit pour devenir une véritable métropole nationale et internationale au voisinage du pôle Hongkongais. Ces perspectives et ces inquiétudes sont désormais clairement évoquées par les autorités locales. La municipalité de Canton est consciente des défis auxquels fait face aujourd'hui la ville. Elle tente de réagir au problème en lançant des projets d'études sur le thème de « Canton, métropole internationale » et un programme de grands travaux urbains. Les acteurs politiques locaux veulent apporter des réponses à même sortir Canton des difficultés dans lesquelles l'ouverture du pays l'a paradoxalement mise. Reste à savoir ce qu'il en sera vraiment de ces intentions dans un contexte de croissance économique effrénée, d'incertitude politique à court terme et de rivalités métropolitaines qui vont se multipliant aussi bien à l'échelle du littoral chinois que de la région Asie-Pacifique⁵⁷⁵. Cette croissance omniprésente oblige Canton à se développer et à rattraper son retard par rapport aux autres grandes villes chinoises.

Le projet de Canton a donc pris la référence des méthodologies de Shanghai et d'autres villes. Tout d'abord, les dirigeants ont pris conscience de l'importance du rôle de la planification urbaine. Comme l'a expliqué HUANG Hua Hua, ces villes de référence ont mis l'accent sur la planification urbaine comme synonyme de modernisation. Plus concrètement, elles ont étudié la morphologie urbaine, mais aussi la distribution fonctionnelle. De ce fait, la planification, visant au renforcement des fonctions urbaines, a eu un effet positif sur diverses fonctions⁵⁷⁶. De plus, les diverses visites des dirigeants cantonnais se sont traduites dans les principes mis en place à Canton. « A Dalian, les architectures ayant une valeur patrimoniale sont conservées, tandis que les autres sont détruites en vue d'obtenir les terrains disponibles pour les nouveaux bâtis. La majorité des vieux bâtiments a été modifiée par l'ajout de toits en pente, par des façades ravalées, etc.⁵⁷⁷ Toutes ces méthodes d'amélioration du cadre bâti furent adoptées pour Canton. Le projet se développe en deux volets: la réhabilitation du centre-ville suivant les modèles de Shanghai et Dalian, et la consultation d'experts (architectes, urbanistes, etc.) pour la mise en place d'un plan urbain pour les autres quartiers.

- Les méthodologies

Suivant les modèles et méthodes énoncées plus haut, les mesures pour le projet de Canton comportent non seulement des objectifs à moyen et à long terme, - telle que la révision de

⁵⁷⁴ FU Cong Lan, *Guangzhou Cheng Shi Fa Zhan Yu Jian She (Le développement et la construction de la ville de Canton)*, Zhong Guo She Hui Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1994, p237

⁵⁷⁵ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p196

⁵⁷⁶ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit.*, Canton, 2002, p48

⁵⁷⁷ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit.*, Canton, 2002, p50

l'ajustement de la planification, le renforcement de la gestion et le contrôle de l'exploitation, la planification globale de l'axe d'extension urbaine, l'urbanisation de nouveaux quartiers urbanisés, la conception réfléchie de projets paysagers et culturels, la constitution de l'image urbaine -, mais aussi des objectifs plus concrets et, à court terme, concentrés autour du réaménagement des quartiers emblématiques dont les rives et les quartiers fluviaux. Ces types de travaux concernent l'embellissement des façades, l'aménagement d'espaces verts et un projet d'éclairage de la ville.

L'embellissement d'un quartier et de trois bordures

Le mouvement à court terme se concentre sur les quartiers emblématiques. Le projet s'intitule: « un quartier et trois bordures », un projet a une relation étroite avec l'image générale de la ville. Il englobe le quartier touristique, le bord de la rivière des Perles, les bordures des axes routiers ainsi que les bordures du boulevard périphérique intérieur. Un effort particulier fut étudié pour les rives de la rivière: « La rivière des Perles traverse la ville de Canton. En tant que berceau de la ville, le paysage au bord du fleuve nous rappelle l'histoire de la ville et son processus de modernisation⁵⁷⁸ ». Pour les quartiers importants, le gouvernement local s'est efforcé de « constituer un nouveau paysage » dans le cadre de « transformation moyenne en trois ans⁵⁷⁹ ». Les quartiers du centre furent choisis afin de laisser une bonne impression aux dirigeants du Centre et aux visiteurs étrangers. Les visiteurs ne font qu'un bref séjour, et leur moyen de transport est généralement la voiture en empruntant les principaux axes routiers et le boulevard périphérique. Quant au quartier touristique et aux rives de la rivière des Perles, ce sont les grandes attractions touristiques. En prenant en compte ces particularités, le gouvernement considère que l'embellissement des façades de ces quartiers donnera une impression plus efficace. De ce fait, l'aménagement des autres quartiers est moins urgent. Comme l'a montré HUANG Hua Hua, ces quartiers méritent une attention particulière. En tant qu'image de la ville, la qualité de son paysage reflète le niveau de la planification de la ville, voire même le niveau de la construction sociale. Dans cette optique, le gouvernement pense que les sites naturels, culturels et historiques, ainsi que la mise en place d'une modernisation, peuvent être acceptés par les dirigeants du Centre et les visiteurs qu'après la réalisation du projet: « un quartier et de trois bordures ». Ce projet aidera à la création d'une nouvelle image correspondant à une ville centrale moderne, et il renforcera la fonction de Canton en tant que centre économique régional⁵⁸⁰.

En ce qui concerne l'embellissement des quartiers emblématiques, les principes ont été mis en place après concertation des dirigeants locaux. Tout d'abord, le projet doit être réalisé à grande échelle, c'est-à-dire qu'il devra concerner toutes les façades pour un résultat efficace⁵⁸¹. En second lieu, les « projets d'apparence » sont nécessaires. Ils comportent en particulier la réalisation de repères dans la ville « englobant les sites naturels, culturels et

⁵⁷⁸ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000*, *op.cit.*, Canton, 2002, p54-55

⁵⁷⁹ HUANG Hua Hua, *HUANG Hua Hua Tong Zhi Zai Quan Shi Qing Chai Wei Fa Jian Zhu Xian Chang Hui Shang De Jiang Hua (Le discours de HUANG Hua Hua dans le réunion sur place pour la destruction des bâtis sans permit)*, le 23 mai 2000, in, *Le comité pour créer la ville civilisée ed., op.cit.*, Canton, 2002, p33

⁵⁸⁰ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000*, *op.cit.*, Canton, 2002, p54-55

⁵⁸¹ LIN Shu Shen, *op.cit.*, Canton, 2002, p193

historiques de Canton qui, d'un côté, seront reconnus sur un plan national, mais aussi sur un plan international⁵⁸² ». Dans le discours de HUANG Hua Hua, le rôle des repères architecturaux et paysagers a été mis en avant à maintes reprises dans d'autres villes comme Shanghai et Dalian. « Les chefs-d'œuvre que nous avons vus lors des visites, comme la place *Pudong Century Square* à Shanghai et la place au bord de la mer à Dalian, nous ont laissé une forte impression. Ils nous font prendre conscience du rôle que ces projets architecturaux ont sur l'amélioration du goût de la culture⁵⁸³ ». « Ces quatre villes de référence: Shanghai, Dalian, Xiamen et Qingdao, sont toutes situées au bord de l'eau. En profitant de cet avantage, leurs projets se sont concentrés sur les rives afin de créer un aménagement agréable pour les citoyens. Canton possède également un site géographique exceptionnel avec la présence de montagne et d'eau. Comment profiter de cette situation privilégiée ? Comment concevoir un projet au bord des rives de la rivière des Perles ? Comment concevoir des repères au bord du fleuve ? Une étude approfondie est à mettre en place afin de créer un aménagement aussi important que les autres villes⁵⁸⁴ », a-t-il ajouté. Un autre dirigeant, LI Chang Chun, a aussi mis l'accent sur les repères : « La création de belles architectures bouleversera complètement la physionomie de la ville. (...) Dans cette perspective, il faut orner les petites structures, les mobiliers urbains, notamment les sculptures qui racontent l'histoire, ce qui constituera des sites emblématiques le long du fleuve. De cette manière, l'image de la ville sera améliorée⁵⁸⁵ ».

HUANG Hua Hua explique que les travaux sont concentrés sur « les espaces verts, l'assainissement, l'embellissement et l'éclairage⁵⁸⁶ ». Plus concrètement, l'aménagement d'espaces verts et l'embellissement furent développés dans les principaux quartiers de la ville, dont les rives de la rivière des Perles, alors que l'assainissement a été concrétisé par le déplacement des citoyens mal lotis du centre, mais aussi par la purification des eaux du fleuve et des canaux. Quant à l'éclairage, l'accent a été mis sur la conception de la lumière des quartiers importants, ce qui tente à constituer une nouvelle image nocturne de la ville.

Ravalement des façades et des toitures des bâtiments

Le ravalement des façades et des toitures des bâtiments fut inspiré par Shanghai et Dalian, mais mise en pratique à Canton sur un plus grand périmètre. La mesure est réservée aux vieux bâtiments dans les principaux quartiers de la ville. Aux yeux de HUANG Hua Hua, les bâtis éphémères dans les anciennes terrasses, des panneaux publicitaires, des calicots, du linge accroché partout, tout ceci a une influence sur l'image urbaine. Quand on passe en voiture sur le boulevard périphérique intérieur ou les viaducs, la situation sale et sans ordre

⁵⁸² HUANG Hua Hua, *le discours du décembre 1999*, *op.cit.*, Canton, 2002, p15

⁵⁸³ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000*, *op.cit.*, Canton, 2002, p50

⁵⁸⁴ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000*, *op.cit.*, Canton, 2002, p54

⁵⁸⁵ LU Rui Hua, *LU Rui Hua Tong Zhi Zai Sheng Wei, Sheng Zheng Fu Jian Cha Guangzhou Shi San Nian Yi Zhong Bian Hui Yi Jiang Hua (Le discours de LU Rui hua dans le réunion de l'inspection des dirigeants supérieurs de la province sur le projet « La transformation moyenne en trois ans »)*, le 29 octobre 2001, in, Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p26

⁵⁸⁶ HUANG Hua Hua, *HUANG Hua Hua Tong Zhi Zai Guangzhou Shi Chuan Yi Dai Mao Gong Cheng Xian Chang Hui Shang De Jiang Hua (Le discours de HUANG Hua Hua dans le réunion sur place pour le projet « Habillage et coiffage pour les bâtiments »)*, le 27 juillet 2001, in Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p101

que l'on voit crée un fort contraste avec la grande route neuve et propre, a-t-il montré en particulier⁵⁸⁷.

Il n'y avait aucun règlement pour le ravalement dans les villes chinoises. Dans ce cadre, Le gouvernement local a mis en place lui-même des méthodes de ravalement et un plan budgétaire. Le ravalement élaboré sur les façades d'ancien bâtiment devait avoir un impact positif sur l'image de la ville pour les événements à venir à Canton. Un nettoyage serait fait de cette manière sur l'image désordonnée, des panneaux publicitaires, des bâtiments éphémères, etc. Ce projet de ravalement avait l'avantage d'être efficace et peu coûteux.

Ici, le « ravalement » permet l'embellissement des façades. Il comporte les mesures suivantes : démolir les bâtis sans permis et les palissades contre les voleurs, nettoyer les souillures et les tâches de rouille, mais aussi ajouter des ornements aux structures, notamment pour les logements des années 1950-60. Le « ravalement en toiture » désigne la création de toiture en pente en remplacement des toitures-terrasses tut comme les villes de Shanghai et de Dalian. Aux yeux des dirigeants locaux, cette mesure peut « donner une nouvelle image plus moderne aux logements des années 70-80 ». Ils espèrent constituer « de nouvelles façades consécutives, dignes des nouveaux équipements de base et du paysage pittoresque le long de la rivière des Perles⁵⁸⁸ ».

Les travaux de « ravalement » sont considérés comme une mesure importante qui rendra la ville plus agréable et plus propre. Le ravalement est mis en place sur les bâtiments situés le long de la rivière des Perles, du boulevard périphérique intérieur, des grands axes routiers et des alentours du palais des sports pour les neuvièmes jeux nationaux. Pour l'île de Shamian, classée dans la liste des « Monuments de la République Populaire de Chine » en 1996, tous les bâtiments ont été repeints. D'après le gouvernement local, c'est la mesure la plus simple pour « maintenir la vitalité de la ville⁵⁸⁹ » étant donné son budget limité. Les frais des travaux sont payés par: le gouvernement communal, l'arrondissement et les propriétaires concernés⁵⁹⁰. Au début des travaux, le maire a préparé un budget de 200 millions de Yuans, tandis que les arrondissements ont aussi présenté des budgets réservés à cet usage⁵⁹¹.

Les travaux sont mis en chantier depuis septembre 2000. Ils sont divisés en deux phases: une phase d'essai de septembre 2000 et mars 2001 et une phase d'application des principes à grande échelle. En juillet 2001, moment où a eu lieu la réunion sur place pour le projet « de ravalement », les travaux ont été réalisés sur plus d'une moitié des bâtiments de la liste (1697 sur 3080 au total). Sur la rive droite de la rivière, située en face du centre ville, les travaux de 62 bâtiments ont été achevés, qui « constituaient la ceinture architecturale correspondant au paysage fluvial⁵⁹² ». A la fin de septembre 2001, tous les travaux concernant le réaménagement des façades et des toitures-terrasses ont été réalisés. Selon les statistiques du gouvernement local, 6745 bâtiments ont été ravalés, contre 3080 dans le

⁵⁸⁷ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit.*, Canton, 2002, p58

⁵⁸⁸ HUANG Hua Hua, *le discours du 27 juillet 2001, op.cit.*, Canton, 2002, p89

⁵⁸⁹ LIN Shu Shen, *op.cit.*, Canton, 2002, p193

⁵⁹⁰ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit.*, Canton, 2002, p58

⁵⁹¹ HUANG Hua Hua, *le discours du 27 juillet 2001, op.cit.*, Canton, 2002, p97

⁵⁹² HUANG Hua Hua, *le discours du 27 juillet 2001, op.cit.*, Canton, 2002, p98

premier plan, atteignant un coût total de 800 millions de yuans⁵⁹³.

Après l'achèvement des travaux « de ravalements des façades », le gouvernement local a proposé le projet de « d'aménagement des toitures-terrasses en jardins » en 2002, en continuité des premiers travaux. En suivant la désignation des dirigeants locaux, le projet est devenu un des chantiers les plus importants en 2002. L'accent a été mis sur le réaménagement des toitures-terrasses le long du boulevard périphérique intérieur, aux alentours des trois grandes tours (le *Citic Plaza*, le *Garden Hotel*, le *Canton Hotel*) ainsi que dans les quartiers situés sous la route desservant l'aéroport de Canton. Quatre propositions ont été mises en œuvre à l'égard de la situation existante: le revêtement en briques multicolores pour l'isolation thermique, la mise en place de jardins sur la toiture-terrasse, la végétation des toitures inaccessibles et l'implantation de bacs à fleurs aux acrotères. En vue d'encourager les propriétaires à investir eux-mêmes pour ces aménagements devaient être profitables à ces derniers. Le maire a promis d'offrir le soutien technique et la gestion suivante.

Les travaux n'ont malheureusement jamais abouti. En 2009, une nouvelle étude est lancée pour accueillir les jeux asiatiques de 2010. Selon le projet, 81 axes routiers devraient être réaménagés avant l'ouverture des jeux. Les bâtiments situés le long du fleuve et des axes routiers semblent vétustes en dépit du ravalement effectué en 2000. Les travaux consistent dans le ravalement des façades, l'installation de fenêtres en aluminium, l'ajout de toits en pentes, et ils comportent le réaménagement de l'environnement des alentours, dont l'aplanissement des routes, l'élargissement des voies d'accès pour les pompiers, la construction de jardins, etc. Les bâtiments situés dans un périmètre défini seront mis en chantier au cours de la deuxième moitié de 2009. Cette fois, le projet a été défini comme un réaménagement « quatre-en-un », qui améliora les façades, la végétation, la situation des voiries, ainsi que le paysage⁵⁹⁴. En ce qui concerne l'objectif et les méthodes, le projet est comparable à celui élaboré dix ans plus tôt. Aussi, à la veille d'un grand événement, le projet de 2009 a mis l'accent, sur le bouleversement de la physionomie dans un court terme. Evidemment, aux yeux des dirigeants locaux, les travaux réalisés en 2000 étaient devenus un exemple à se réapproprier.

Or, le « ravalement » a subi une grande critique de la part des architectes et des urbanistes. Ils s'y sont opposés, de même que certains citoyens et propriétaires concernés. Le projet, plus précisément le mouvement d'embellissement des façades, dirigé déterminé uniquement par le gouvernement local, est critiqué pour sa qualité esthétique et la qualité des travaux. La couleur des peintures, les éléments ornementaux ajoutés, dont la plupart sont déterminés par les dirigeants. Autrement dit, c'est un choix selon le goût des dirigeants locaux, mais il n'y a guère eu d'étude profonde ni de conception détaillée par des professionnels. Par conséquent, les patrimoines de l'île de Shamian ou des autres quartiers touristiques sont repeints de couleurs diverses, en rose, jaune ou vert. Les critiques abondent, évoquant de vulgaire les couleurs des ravalements. Les couleurs originelles du béton et de la pierre ont

⁵⁹³ CHENG Xiao Zhen, HU Li, *Guangzhou Tou Ru Zi Jin Ba Yi Duo Yuan Ban Liang Cheng Shi (Canton a investi plus de 800 millions yuans au projet d'aménagement urbain)*, in *Information Times*, le 27 octobre 2002.

⁵⁹⁴ Voir les nouvelles du Guangzhou Television, le 7 mai 2009, rapporteur : ZHONG Xing Xing

été recouvertes, sans laisser de chance de les remettre dans leur état d'origine⁵⁹⁵. De plus, le « ravalement » n'est pratiqué que sur les façades le long du fleuve ou de l'axe routier, alors que les autres façades de bâtiments identiques restent encore vétustes. C'est aussi ce qui a évoqué les plus grandes critiques. Quant à la qualité des travaux, le projet a poursuivi un objectif à court terme, et la qualité de conception et de réalisation n'était pas garantie. En 2004, trois ans après l'achèvement des travaux, certains ornements rajoutés se sont détachés, provoquant même des accidents sur les piétons. Quant à l'aménagement des toits en pente, qui, selon le gouvernement local, devait résoudre le problème d'étanchéité des toitures et d'isolation thermique, il changeait la physionomie des toitures-terrasses. Aux yeux des architectes, l'ajout de toits en pente n'est pas le seul moyen de traiter les problèmes d'étanchéité, d'isolation thermique et de paysage. Il y aurait d'autres solutions, comme la création de toitures plantées ou l'implantation d'équipements d'énergie solaire. Le projet a fait ajouter des toits en pente pour tous, sans aucune considération des situations diverses⁵⁹⁶ ».

Le budget des travaux reste encore la question en suspens. Pour les bâtiments figurant dans la liste, les propriétaires sont obligés de payer les frais des travaux, sauf la partie prise en charge par le gouvernement local, ce qui a fait l'objet de critiques des citoyens. En juillet 2007, les dirigeants locaux, comme LIN Shu Shen et HUANG Hua Hua, ont dénoncé le fait que le gouvernement investirait plus de dix milliards de yuans pour le réaménagement, comprenant l'aménagement de jardin, le ravalement des façades, etc.⁵⁹⁷ Cependant, sans règlements fixés, la promesse des dirigeants locaux ne pouvait pas garantir à elle seule le budget d'entretien. Selon un rapport de *Nanfang Daily* du 14 septembre 2004, quatre représentants de l'Assemblée populaire communale ont proposé d'établir un fonds spécial, réservé aux travaux d'entretien. Mais, selon le bureau du territoire de la ville, les travaux de « ravalement » mis en œuvre sont uniquement de l'ordre de l'ornement, et appartiennent exclusivement aux propriétaires. De ce fait, il serait évident que les propriétaires doivent se charger des frais d'entretien. Par contre, les représentants pensent que l'exécution des travaux est déterminée et dirigée totalement par le gouvernement local. C'est en raison de sa demande d'amélioration du cadre de vie urbaine que les travaux ont été réalisés. Ce n'est pas une exigence émanant des propriétaires eux-mêmes et leur accord n'a été sollicité d'avance. Dans ce cas, la proposition, la gestion, ainsi que l'entretien doivent être à la charge du gouvernement, sinon, ils seront trop lourds pour les propriétaires. Le comité de construction communale a expliqué que les travaux ont augmenté la valeur des bâtiments ; par conséquent, les propriétaires qui en profitent devraient se charger des frais d'entretien avec des subventions offertes par le gouvernement local. Cependant, le manque de capitaux

⁵⁹⁵ Voir la critique de TANG Guo Hua, professeur de l'université de Canton, in *Jiu Cheng Gai Zao Yu Wen Hua Chuan Cheng Zhi Shamian Kun Jing (L'aménagement de la vieille ville et l'héritage de la culture, Shamian se tombe dans la gêne)*, les auteurs de l'article : HE Shan, CHEN Wen, Chen Zhi jie, WANG Xiang, in *New Express*, le 9 novembre 2007

⁵⁹⁶ Le critique de GU Meng Chao, l'expert de l'association de la société d'architecte de la Chine (Architectural Society of China), voir HU Xue Liang, Zhang Tie, *Ge Di Ping Gai Po Re Chao Zhong You Yin You (Il existe les inquiétudes dans la vague d'ajouter les toitures en pentes sur les toitures-terrasses)*, in *Le Quotidien du Peuple*, Pékin, le 16 février 2004

⁵⁹⁷ PAN Heng Nian, JIANG Yong Zhong, *Shi Ling Dao Miao Ping Chuan Yi Dai Mao (Les critiques des dirigeants locaux sur les Habillage et coiffage pour les bâtiments)*, in *New Express*, Canton, le 27 juillet 2001.

pour l'entretien des équipements de la ville ne permet pas de débloquer des fonds d'entretien pour l'instant. De ce fait, il a conseillé que le département de la gestion des logements réalise les examens et les réparations par quartier, et que les propriétaires prennent en charge les frais d'entretien avec le gouvernement⁵⁹⁸.

Les travaux de lumière

Outre les travaux de ravalement des façades et des toitures, l'exécution des travaux d'éclairage du projet intitulé : « un quartier et trois bordures » devient prioritaire. Les rives de la rivière des Perles se voient alors valorisées. Les travaux de lumière consistent tout d'abord à remplacer un grand nombre de lampadaires. Selon le rapport de LI Zhuo Bin du 9 février 2001, le nombre de lampadaires dans les quartiers importants a doublé par rapport aux normes nationales après les travaux. A leurs yeux, ces travaux ont amélioré le confort des piétons et ont amélioré la physionomie nocturne de la ville, notamment pour les quartiers fluviaux. Les dirigeants ont rattaché les travaux à la stimulation de l'économie urbaine. De plus, d'après LI Zhuo Bin, les habitants des villes de la Chine du sud préfèrent l'activité de nuit. Une fois le confort amélioré, les habitants aiment se promener dans les rues, la consommation est stimulée, le secteur de la vente au détail et du tourisme s'est bien développé⁵⁹⁹. Le nouveau paysage de nuit, suite à cette nouvelle mise en lumière des rives, a en plus favorisé les voyages en bateau de nuit, a constaté HUANG Hua Hua⁶⁰⁰.

Pour les rives de la rivière des Perles, les travaux d'éclairage ont été mis en œuvre tout d'abord sur les ponts et les repères architecturaux, du fait d'un budget limité. Après l'achèvement de cette première phase, les dirigeants ont trouvé que les rives ne présentaient pas de vue d'ensemble, bien que certains secteurs soient assez jolis la nuit. Comme l'a montré LI Zhuo Bin, les rives en face du centre ville, comme celles de Fangcun, qui étaient réservées à l'industrie à ce moment-là, ont nécessité l'installation d'éclairages supplémentaires. Etant donné leur manque de tours et de repères architecturaux, il a été proposé de disposer l'éclairage sur de grands arbres ou sur les façades le long du fleuve⁶⁰¹. Voici le discours de HUANG Hua Hua au cours de son inspection dans l'arrondissement de Fangcun en janvier 2001 : « Dans la réunion annuelle de World Association of Major Metropolises en 2000, les invités ont apprécié que Canton ressemble à Los Angeles le jour, et à Paris la nuit. Je ne suis pas d'accord. En fait, la rive de Fangcun n'est pas comparable à Paris. ...Parmi les trois rives situées autour de l'estuaire de Bai-er, celle de Fangcun est la plus obscure, seul le tube néon des « dentifrices Heimei » est éclairé. De ce fait, nous devons accentuer les travaux de lumière cette année. Nous n'avons pas de budget suffisant pour aménager toute la rue d'une longueur plus de quatre kilomètres. Cependant, nous

⁵⁹⁸ Voir, CHEN Jie Na, WANG Chang Geng, XU Fen Na, REN Wen, *Chuan Yi Dai Mao Gong Cheng Jiu Jing You Shui Lai Wei Hu (Qui doit charger l'entretien des travaux « les Habillage et coiffage pour les bâtiments » ?)*, in *Nanfang Daily*, Canton, le 14 septembre 2004.

⁵⁹⁹ LI Zhuo Bin, *op.cit.*, Canton, 2002, p265

⁶⁰⁰ HUANG Hua Hua, *Huang Hua hua Tong Zhi Zai Sheng Wei Sheng Zheng Fu Ling Dao Jian Cha Yan Shou Guangzhou San Nian Yi Zhong Bian Gong Zuo Xian Chang Ban Gong Hui Shang De Hui Bao (Le discours de Huang Hua hua dans le réunion de l'inspection des dirigeants supérieurs de la province sur le projet « La transformation moyenne en trois ans »)*, le 29 octobre 2001, in, Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p115

⁶⁰¹ LI Zhuo Bin, *op.cit.*, Canton, 2002, p265

pouvons mettre en chantier en premier les travaux du quai d'un kilomètre de long. La première phase comporte l'aménagement de la promenade le long du fleuve, comprenant la construction d'une balustrade en pierre et de lampadaires, les espaces verts, le dallage de la promenade et de la place. En même temps, il est nécessaire de disposer certains tubes néons sur les toitures. A la suite de ces mesures, les moins coûteuses, le contraste entre la rive et celle du centre ville sera diminué⁶⁰².

Le projet « transformation moyenne en trois ans » est arrivé à terme en 2002, mais les travaux de lumières se sont poursuivis. Dans la planification du paysage des quartiers fluviaux du centre ville approuvée en décembre 2004, le réseau de lumière est considéré comme une partie importante de la planification du paysage. Il est pris en compte avec l'orientation, la restructuration des fonctions et l'organisation de l'espace public. Tous sont conçus comme un ensemble. A la suite de cette planification, il y a encore « la planification des travaux de lumière le long de la rivière des Perles⁶⁰³ », ainsi qu'une série de projets urbains pour les quartiers emblématiques⁶⁰⁴. Tous les projets ont intégré la conception de la lumière dans l'ensemble du projet, que ce soit la rénovation du vieux quartier après le déplacement industriel, ou la construction de nouveaux quartiers à l'est. Dès lors, les travaux de lumière dirigés auparavant par le gouvernement local dans un objectif à court terme seulement, sont transformés de plus en plus en « projet officiel » avec la participation de spécialistes. Quant à la méthodologie, elle ne résidait plus dans les propositions simples au gré des dirigeants locaux, mais elle pratiquait les méthodes de conception dans la planification de la rive.

Or, l'objectif des travaux de lumière n'a pas provoqué un changement radical. La constitution de la silhouette fluviale dans la nuit amène à poursuivre la physionomie

⁶⁰² HUANG Hua Hua, *Huang Hua hua Tong Zhi Shi Cha Fang Cun Qu Gong Zuo De Zong Jie Jiang Hua (Le discours de bilan de Huang Hua hua au cours de l'inspection de l'arrondissement de Fang Chun)*, le 3 janvier 2001, in, Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p83

⁶⁰³ Reçu par la commission du Bureau de la planification de Canton, le GuangZhou Urban Planning & Design Studio s'est engagé à établir la planification des travaux de lumière pour les rives de la rivière des Perles. Elle s'agit d'un quartier linéaire, allant de l'estuaire de Baier à l'extrême est de l'île de Pazhou, avec une longueur d'environ 17 kilomètres, une largeur entre 600 et 2000 mètres, et une superficie de 24 kilomètres carrés. Basé sur l'analyse de la situation existante du quartier, le projet est destiné à définir l'orientation générale des travaux. En considérant la caractéristique du paysage et l'occupation du sol, l'étude sur l'éclairage des architectures, des jardins et des places, des ponts et des voiries, des bandes publicitaires a été faite et les règlements correspondant à chaque élément ont aussi été proposés. Le projet a déposé ses résultats définitifs le 24 novembre 2006.

⁶⁰⁴ La Planification générale du paysage des quartiers fluviaux le long de la rivière des Perles (la partie du centre ville), qui est établie par GuangZhou Urban Planning & Design Studio en 2004, a défini les secteurs importants le long du fleuve. En même temps, Canton a poussé la mise en œuvre de six projets de paysage au bord du fleuve, comprenant la construction de passerelles en bois, l'aménagement des quais. A part ceux-ci, les projets correspondent aux objectifs divers de chaque site. Sur la place de Gangwan, il a intégré la conception d'une grande tour de bureaux. Sur le site du Musée mémorial du Généralissime Sun Yat-sen, il a pris en compte la conservation du patrimoine. Plus concrètement, devant le musée, il y aura un grand espace ouvert, bien intégré dans le paysage de tout le quartier, au bout du pont Jiangwan. La superficie du projet atteindra près de 60 mille mètres carrés. Il a rajouté d'ailleurs des éclairages sur les ponts et des éclairages cinétiques sur les rives.

Quant au chenal sud, d'une longueur d'environ 4 kilomètres et d'une surface de 180 hectares, il y a quelques grands projets à la suite du déplacement des grandes industries, dont le réaménagement de la rue Gexin, le réaménagement de l'entrepôt Taiban, ainsi que le projet destiné à réorganiser le paysage de tout le chenal sud. Pour ceux-ci, ils ont pris en compte la conception des lumières.

moderne de la ville. A partir d'un dispositif d'éclairages sur les bâtiments publics et les ponts dont le propriétaire est le gouvernement lui-même -, les travaux sont mis en œuvre ensuite sur les tours appartenant aux sociétés publiques ou privées, comme les banques et les bureaux. En juillet 2008, le comité de construction municipal a proposé le « but de lumière ». Il veut éliminer tous les « points obscurs » sur les rives. De ce fait, toutes les tours de logements situées à proximité de la rivière des Perles devraient disposer de points lumineux.

Au fur et à mesure de l'élargissement du périmètre touché par les travaux, de plus en plus de critiques ont été soulevées. Les travaux de ravalement des façades et des toitures des bâtiments sont critiqués tant par la qualité esthétique que par la qualité même de réalisation, tandis que les travaux de lumière, avec les expertises intégrées, ont provoqué des critiques autour de l'abus de droit du gouvernement local. Selon l'interview rapportée dans le *New Express* du 14 juillet 2008, trois personnes politiques⁶⁰⁵ ont donné leur avis⁶⁰⁶. D'après elles, les quartiers fluviaux sur lesquels les travaux de lumière ont mis l'accent ont représenté la physionomie de la ville. Dans cette perspective, les villes occidentales ont fait des travaux comparables en vue de renforcer leur particularité historique et naturelle ; tel est le cas de la Tour Eiffel et de la Seine pour Paris. Quel type de ville est Canton ? Comment se présente sa physionomie urbaine au monde ? Toutes ces questions ont servi à déterminer si elle justifie ou pas ces types de travaux, et s'ils sont vraiment urgents pour le développement de la ville. Cependant, ces travaux de lumière ont accentué la pénurie d'électricité aux heures de pointe, certains quartiers connaissent toujours des problèmes d'éclairage, ce qui influence directement la vie quotidienne. Ensuite, c'est sur l'objectif du projet de « transformation moyenne en trois ans » que les représentants ont lancé de vives critiques. A leurs yeux, il y a encore un bon nombre de problèmes à résoudre, en ce qui concerne l'éducation et les assurances sociales par exemple. Dans ce cadre, l'argent du contribuable est utilisé pour améliorer la physionomie urbaine. Bien qu'ils aient produit une image moderne pour les visiteurs, il ne s'agit pas d'une véritable prospérité. De plus, pour ces types de travaux dirigés par le gouvernement local, toute la procédure, que ce soit le budget, la conception ou encore la réalisation, n'a pas été délibérée par les représentants de l'Assemblée populaire de la commune. Sans l'accord des citoyens, ils ont interrogé la légitimité de ce public politique. En ce qui concerne les travaux de lumière, le gouvernement veut dès lors les mettre en œuvre sur tous les logements situés le long du fleuve. S'il doit passer par les procédures en premier pour obtenir l'accord des propriétaires, quelle position auront les pouvoirs publics par rapport au droit des propriétaires ? Comment le gouvernement respectera-t-il les façades appartenant aux particuliers ? Quelle sera la limite d'exécution du pouvoir administratif ? Toutes ces questions restent en suspens. Finalement, les trois personnes politiques ont fait part de leurs inquiétudes pour la qualité esthétique des travaux de lumière, en dépit de la participation des experts. A leurs yeux, l'avis des dirigeants locaux a produit quand même une influence considérable, de la

⁶⁰⁵ Ils sont WANG Ze Chu, conseiller du gouvernement provincial ; LI Gong ming, membre de la neuvième Conférence consultative politique du peuple de la province ; ZENG De Xiong, le représentant de l'Assemblée populaire municipale.

⁶⁰⁶ YIN Hui, *Guang Liang Gong Cheng Bi Xu Zheng Qiu Ming Yi (Les travaux de lumière faut-il demander l'avis populaire)*, in, *New Express*, Canton, le 14 juillet 2008.

conception à la réalisation. Certains concepteurs proposent des solutions exagérées. Ici, de la façade à l'intérieur, tous ont réfléchi les lumières en stimulant les sens⁶⁰⁷. À l'égard de la qualité esthétique, ils pensent que le désir d'un effet scintillant et brillant va provoquer des réactions. Ils conseillent alors aux fonctionnaires de procéder à une analyse basée sur une connaissance plus profonde de l'esthétique du paysage. La question est de savoir quelle image le paysage de nuit doit présenter pour refléter l'aspect le plus charmant de la ville.

Le fleuve et le mouvement

Dans le mouvement ayant pour but l'embellissement de la ville, le rôle de la rivière des Perles a toujours été mis en avant. Les quatre modèles proposés que les dirigeants cantonais ont référencés, dont celui de Dalian, de Shanghai, de Qingdao et de Xiamen, possèdent tous un bord de l'eau⁶⁰⁸. Aux yeux de HUANG Hua Hua, en profitant de cet avantage, elles ont créé des « points excités » le long de la berge, c'est-à-dire des sites importants bien conçus. À cet égard, il demande de concentrer la conception des rives sur quelques dizaines de kilomètres de long, en vue d'obtenir un effet remarquable⁶⁰⁹.

Pour les directeurs locaux qui ont dirigé le mouvement d'embellissement, les savoirs basés sur l'expérience des visites sont beaucoup plus intuitifs que les théories abstraites ; ils ont donc élaboré les principes à travers tout le processus du mouvement. Basé sur les savoirs, le point de vue concernant le rôle du fleuve dans le mouvement a évolué au fur et à mesure. À leurs yeux, le waterfront, que ce soit le bord du fleuve, de la mer ou du lac, a l'avantage du paysage naturel et culturel. En profitant de cet avantage, il doit se transformer en espace public et en sites touristiques. À cet égard, le waterfront vise non seulement les habitants locaux mais aussi les visiteurs. Il devient une des fenêtres les plus importantes pour présenter la physionomie de la ville. Améliorer les images urbaines a pour objectif d'obtenir un triple soutien : celui des dirigeants supérieurs, des investisseurs extérieurs et des habitants locaux ; c'est justement le but fondamental du mouvement d'embellissement.

Dans ce cadre, les rives et les quartiers fluviaux y ont attaché la plus grande importance. En tant que partie principale d'un quartier et de trois bordures », les méthodes pratiquées, comme « le ravalement des façades et des toitures des bâtiments », les travaux de lumière, ont toutes été mises en œuvre en premier au bord du fleuve. En fait, l'aménagement a commencé par le contrôle de la qualité environnementale. Les équipements pour accueillir et traiter les eaux usées des canaux aboutissants au fleuve sont construits depuis la fin des années 1990. À la suite de ces travaux, la qualité de l'eau du fleuve est passée d'en dessous

⁶⁰⁷ Par exemple, certains concepteurs ont proposé qu'il puisse présenter la physionomie de Xiguan (le vieux Canton) par la lumière. Il s'agit de faire les dessins en tubes néon qui scintillent dans le ciel. D'après LI Gong Ming, il semble que l'idée soit mauvaise car cela constituera une image étrangère, avec des couleurs trop variées. C'est une façon exagérée par rapport au paysage au goût délicat des alentours. Il craint que cela produise un effet contraire. Si on fait référence au monde entier, comme Paris, Londres, il n'y a aucun cas comparable de ces travaux de lumières, avec de grands dessins scintillants. En tant que gouvernement local, il est très dangereux d'avoir une telle tendance, a-t-il constaté. Voir, YIN Hui, *op.cit.*, in *New Express*, le 14 juillet 2008.

⁶⁰⁸ Parmi ces quatre villes, Dalian, Qingdao et Xiamen sont situées au bord de la mer, tandis que Shanghai est au bord du fleuve Huangpu.

⁶⁰⁹ HUANG Hua Hua, *Le discours du 26 septembre 2000*, in Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p54

du niveau V au niveau IV⁶¹⁰. En même temps, deux cents millions de yuans ont été investis dans l'aménagement des rives du centre ville⁶¹¹. Le projet a concerné quatre aspects principaux : les balustrades, la voie piétonne, l'aspect paysagé et l'éclairage. Une série de réglementations des travaux a été proposée. La voirie doit être appliquée en asphalte, et les lignes doivent être retracées. Les rues et les passages piétons sont pavés en briques, et doivent être accessibles aux aveugles. Les balustrades le long du fleuve sont construites en granite. Quant à l'éclairage, quelques centaines de lampadaires ont été remplacés avec une luminance presque deux fois supérieure à la norme nationale. Les ornements des tubes néon ont été disposés, principalement sur les rives en face du centre ville. D'ailleurs, comme les autres quartiers importants figurant sur la liste, dans un rayon de 200 mètres à partir du fleuve, les colporteurs, les bandes publicitaires, les auvents, les palissades contre les voleurs, tous les éléments qui produiraient une influence négative pour la physionomie ont disparu ou ont été réaménagés. Les débarcadères réservés aux marchandises ont été détruits, tandis que ceux qui sont destinés à recevoir les passagers ont été conservés et réaménagés. Un bon nombre d'espaces verts et de jardins sont édifiés dans un court terme, dont la plupart sont situés aux alentours des repères ou du patrimoine architectural. D'après LU Rui Hua, les places, les statues et les petites architectures sont les éléments principaux qui entrent dans la « constitution des apogées par rapport à la scène fluviale⁶¹² ».

Bien que le bord du fleuve soit considéré comme un des sites les plus importants, l'objectif et les méthodes pratiquées ici n'ont pas de différence par rapport aux autres. Comme il a montré le texte publié par le bureau qui a pris en charge le mouvement, c'est le comité de la construction municipale qui dirige ce mouvement, tandis que les coordonnateurs sont constitués par les bureaux qui s'occupent des affaires maritimes, des équipements hydrauliques, de la planification, de l'administration sanitaire, de l'extension des voiries, du verdissement, de l'électricité, des télécommunications et aussi des chaînes de télévision⁶¹³. Avec la coordination des organismes du gouvernement municipal, ainsi que la diffusion par les intermédiaires officiels, il espère éliminer tout ce qui a produit une influence négative sur la physionomie du fleuve. En fait, la situation existante est due soit au manque de lois et de règlements adaptés, soit à une gestion malheureuse en dépit des règlements. Elle est née à partir de la considération de l'intérêt individuel des propriétaires. Le mouvement réalisé n'a pas modifié l'origine qui a fait naître la situation, par contre, il a été engagé avec des mesures qui produiront des effets plus rapidement. Autrement dit, la caractéristique la plus importante de ce mouvement réside dans la poursuite d'un effet à court terme mais sans

⁶¹⁰ Selon les normes de la qualité des eaux de surface, qui a reçu la sanction le 26 avril 2002 par le Bureau environnemental, l'eau de niveau IV destinée à l'usage industriel et à l'usage de loisir sans contact directement avec les corps humains, tandis que l'eau de niveau V destinée à l'usage d'agriculture et au cours d'eau du paysage. Si la qualité d'eau est le plus mauvais, défini au niveau moins V, elle a perdu presque toute usage possible, ni à l'usage d'agriculture ni au cours d'eau du paysage.

⁶¹¹ Concrètement, le rayon se limite à l'ouest au pont Renmin, à l'est à l'usine de farine de Yuanchun. Sa rive a une longueur de plus de 26 kilomètres.

⁶¹² LU Rui Hua, *Le discours du 29 octobre 2001*, in *Le comité pour créer la ville civilisée ed., op.cit.*, Canton, 2002, p26

⁶¹³ *Guangzhou Shi Cheng Shi Jian She Guan Li San Nian Yi Zhong Bian Gui Hua (La planification de la « transformation moyenne en trois ans »)*, le 9 mai 2000, in, *Le comité pour créer la ville civilisée ed., op.cit.*, Canton, 2002, p308

considération d'une amélioration radicale du système. Il s'est fait l'écho de besoins d'ouvrages au cours du mandat de chaque gouvernement.

Le projet, à un moment donné, concentré autour de « fragments », est regardé comme un bon modèle, avec les expériences précieuses et les méthodes efficaces dont on doit hériter. Comme l'a généralisé LU Rui Hua, le mouvement, qui a commencé en 1998, a amélioré rapidement la cadre de vie urbaine. Il a en effet produit un changement évident. Les planifications dans les périodes diverses ont produit des morceaux incohérents au bord du fleuve, mais le projet les a intégrés vers un des paysages les plus dignes et fiers⁶¹⁴. Les dirigeants supérieurs ont apporté leur appréciation du beau. LI Peng, qui avait dit à la fin de 1997 que Canton n'avait pas une image correspondant à une métropole, a loué en 2001 le fait que « la physionomie de la ville s'est améliorée sans cesse⁶¹⁵ ». Sans aucun doute, le projet a réalisé son objectif fixé au début du projet, qui visait à l'amélioration de l'image du centre ville, notamment le long du fleuve.

Après ce mouvement, le gouvernement s'est engagé dans le réaménagement des quartiers fluviaux dans un plus grand périmètre. Les projets de cette époque ont considéré le fleuve comme un axe écologique et un axe structurant du paysage⁶¹⁶. Ils ont subi une double influence de la part de spécialistes et des dirigeants locaux. Dans un cadre où le gouvernement local reste encore l'acteur principal, les expertises ont contribué à chercher plus de légitimité et de possibilités de réalisation pour son idée. Mais les critiques des spécialistes concernant la réalisation sont intégrées dans une certaine mesure, en profitant de leur participation à l'enjeu.

Dès le lancement du mouvement, une série de projets urbains concernant le quartier fluvial a été effectuée à Canton. Parmi eux, il y a le projet du paysage le long de la rivière des Perles, en 1998, dont la conception s'étend sur trois sections des rives du centre ville⁶¹⁷. Il y a encore le plan de conservation du quartier de Shamian, en 2000, qui a proposé l'idée de sauvegarder l'ensemble, d'utiliser raisonnablement et d'aménager progressivement le quartier patrimonial national. Il y a les planifications établies en plus dans le cadre du grand déplacement des industries fluviales, comme celui concernant le paysage de la rive droite, le Musée Mémorial du Généralissime Sun Yat-sen, en 2004, la planification de l'estuaire de Bai-er, en 2004⁶¹⁸. A part ces projets concernant en particulier les quartiers fluviaux du centre ville, il y en a un bon nombre qui sont concentrés sur les rives des nouveaux quartiers urbanisés, comme celles de la nouvelle zone de Zhujiang, celles des alentours du centre d'expositions de Pazhou ou, encore plus loin, celles de l'embouchure de la rivière des Perles, qui est situé à plus de 60 kilomètres du centre ville. En complément de la restructuration dans la ville, les nouvelles rives ont suivi le principe d'éviter la même erreur que celle du

⁶¹⁴ LU Rui Hua, *op.cit.*, in, Le comité pour créer la ville civilisée ed., *op.cit.*, Canton, 2002, p25

⁶¹⁵ LI Zhuo Bin, *op.cit.*, Canton, 2002, p260

⁶¹⁶ LI Zhuo Bin, *op.cit.*, Canton, 2002, p261

⁶¹⁷ Les trois sections sont, celle entre l'île Shamian et le quai Changdi, celle entre la place Haizhu et le nouveau quartier Jiangwan, celle allant jusqu'au parc de l'île Haixinsha.

⁶¹⁸ LIN Shu Shen, *Gui Hua Guang Zhou (Planifier Canton)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2006, p96

centre existant. Ici, un bon nombre d'œuvres des architectes chinois et étrangers ont été mises en scène.

Le colloque international sur les waterfronts dans le nouveau millénaire⁶¹⁹, lancé en décembre 2000 à Canton, a souligné l'importance attachée au waterfront et à l'expertise du gouvernement local. A la suite de l'évaluation des résultats du consultant international concernant l'embouchure de la rivière des Perles, des experts chinois et étrangers ont pris la parole dans ce colloque concentré autour du développement du waterfront et de la physionomie urbaine de Canton. Comme nous l'avons montré dans la partie consacrée à l'analyse de l'exploitation de Nansha, les influences des urbanistes et des architectes dans le colloque et même dans le processus de conception des projets, sont concentrées en particulier sur la théorie et la morphologie urbaine. Mais en tout cas, la révision de la manière de développer un waterfront au cours de la dernière décennie a été stimulée par les professionnels.

Dès lors, les dirigeants ont reconnu l'influence considérable de waterfront sur la physionomie urbaine et même sur l'économie de la ville. Comme l'a montré LI Zhuo Bin, il faut bien profiter des rives que Canton possède déjà : « On n'implante plus les bâtiments au pied de l'eau, donc à l'intérieur des voiries. Dans ce cadre, les piétons n'ont pas de vue sur le fleuve. En vue de changer cette situation, on a planifié les voiries le long du fleuve, tous les bâtis existant seront déplacés. ... La particularité la plus remarquable de Canton est définie désormais vers la ville au bord du fleuve (même de la mer)...Le plan fonctionnel des quartiers fluviaux du centre ville est aussi restructuré. Le chenal nord a été transformé au fur et à mesure en axe de tourisme et en paysage, tandis que son rôle concernant le transport est réduit. C'est la tendance mondiale. ... En tant qu'axe du paysage, les équipements culturels et publics principaux y seront installés. L'axe fluvial prolonge l'extrémité du sud-est de la zone nouvelle de Zhujiang à l'embouchure de la rivière⁶²⁰ ».

En suivant cette idée, le gouvernement a proposé, d'une part, d'implanter plus d'équipements publics le long du fleuve ; d'autre part, de prendre ce modèle en construisant des rues commerçantes au bord de l'eau.

Pour le premier, l'île d'Er-sha et la nouvelle zone de Zhujiang sont les exemples types. Sur l'île d'Er-sha, un terrain réservé aux pavillons selon la planification de 1985, a été racheté par le gouvernement local bien que le bail ait déjà été cédé à un exploitant privé. La salle de concert Xinhai et le musée d'art de Guangdong y sont installés au début des années 1990. Quant à la nouvelle zone de Zhujiang, la planification, dont la première édition a été établie en 1992, a aussi été ajustée en 2002, en particulier pour les secteurs situés au bord du fleuve. Comme l'a montré HUANG Hua Hua, on ne doit pas construire encore des logements au bord du fleuve, mais accueillir là des tours et de grands équipements publics très remarquables. Aujourd'hui, des espaces verts d'une largeur de cent mètres ont été implantés sur leurs rives ; le paysage étant mis en valeur, on pourra alors établir une conception architecturale. Pour les façades le long du fleuve, s'intégrant aux bâtis, le verdissement et les voiries, la conception devront être pris en compte, en particulier la vue des voyageurs

⁶¹⁹ Le nom officiel est: The international symposium on urban waterfronts in the new millennium

⁶²⁰ LI Zhuo Bin, *op.cit.*, Canton, 2002, p262-263

installés à bord du bateau touristique du fleuve⁶²¹. En fait, ces quartiers fluviaux sont replanifiés en suivant ces principes. A part un grand espace vert et un jardin au bord du fleuve, l'opéra et la bibliothèque ont été installés au point de rencontre de l'axe central et du fleuve. Le nombre de tours de logements, défini par l'ancienne planification, a évidemment été diminué.

Pour le second, ce qui a été accentué par LIN Shu Shen dans le discours de la réunion sur place pour le projet « ravalement des façades et des toitures des bâtiments » de juillet 2001 ressort dans ce texte : « Pour l'aménagement de la rue Yanjiang, rue située le long du fleuve qui est comparable au Bund à Shanghai, je pense qu'il est obligatoire de la transformer en une rue commerçante, servant aux visiteurs extérieurs notamment. Les magasins situés au rez-de-chaussée peuvent être des bars, des restaurants, des magasins de souvenirs, pour qu'ils deviennent des coins de détente pour les visiteurs...On a payé un grand prix pour détruire les bâtis qui ont une influence négative, qui constituaient déjà un beau paysage. Mais cela n'est pas suffisant. On a besoin de prospérité économique, ainsi que de l'appréciation du beau. Certaines idées ont été proposées de réserver les rives à la promenade publique, c'est sans doute une proposition intéressante. Mais on doit essayer de freiner les efforts, pour retrouver la prospérité dans les années 1930. En l'occurrence, la ville obtiendra une nouvel apogée à visiter, et en même temps le revenu du gouvernement local augmentera⁶²² ». En 2002, le maire de l'arrondissement a dénoncé plus concrètement l'orientation de la rue Yanjiang, dont la partie ouest est occupée par les débits de boissons. Dans les années suivantes, quatre rues remplies de ces établissements ont fait leur apparition en même temps, dont trois sont situées sur les rives autour de l'estuaire de Bai-er. En fait, la planification concernant l'estuaire de Bai-er, en 2004, a défini les orientations rassemblées, comme la rue de détente, la rue des bistros, et même une ceinture de détente et un paysage fluvial. Tous ont pour objet de transformer les rives du centre ville en un axe « avec le paysage fluvial de la Chine du sud, représentant à la fois la culture régionale, convenant au commerce, au tourisme, aux activités de loisirs, de détente et de gastronomie⁶²³ ». Dernier de ces projets, c'est la révision pour lutter contre le phénomène existant faisant que les berges sont occupées par des logements hauts de gamme ou des clubs réservés aux riches ; elles ne sont donc pas ouvertes aux activités publiques, en réalité. D'après ZHANG Ting Wei, diviser les rives en lotissements et transférer les baux aux exploitants est une manière qui manque de perspicacité, car, bien que le gouvernement puisse obtenir plus de fonds par les transferts, mais à long terme, l'exploitation privée aboutira à perdre des visiteurs, et cela produira une influence négative sur l'économie urbaine. Ce point de vue a occupé une position de plus en plus importante parmi les chercheurs chinois, et même à l'intérieur du gouvernement communal, depuis la fin des années 1990 notamment. D'après nous, le commerce est sans doute une manière efficace pour attirer plus de visiteurs, cependant, l'ouverture au grand public est-elle égal à la commercialisation ? Ces types de rues commerciales réservées à la consommation deviennent-ils un cas contraire à l'égalité ? Car, si une grande partie des habitants et des visiteurs ne supporte pas le prix, le partage n'existe guère en réalité.

⁶²¹ HUANG Hua Hua, *le discours du 26 septembre 2000, op.cit.*, Canton, 2002, p53

⁶²² LIN Shu Shen, *op.cit.*, Canton, 2002, p196-197

⁶²³ LIN Shu Shen, *op.cit.*, Pékin, 2006, p97

5.2 Axe, limite ou liaison : le fleuve dans l'extension

5.2.1 Le modèle d'un grand succès : le nouveau quartier de Pudong à Shanghai

L'exploitation de Pudong, lancée à la fin des années 1980 et réalisée dès le début de la décennie suivante, a transformé en vingt ans les champs avec les petits villages situés au-delà du fleuve en un quartier tout nouveau, composé de grandes tours, d'une zone de technologie de pointe, mais aussi de grands équipements de transports, comme l'aéroport et le port. Pudong est devenu, sans aucun doute, un bel exemple de l'ouverture de la Chine et du processus de la modernisation de Shanghai. Ce que nous voulons expliquer ici, est la signification de cette opération de franchissement du fleuve pour le vieux centre Puxi d'une part et pour le nouveau centre Pudong d'autre part. Le fleuve, qui était une limite de la zone urbanisée auparavant, constituait un obstacle naturel à l'extension ; quel rôle a-t-il joué dans ce processus d'exploitation ?

5.2.1.1 Pudong : la transformation de son orientation

- Au-delà du fleuve

Pudong est un quartier à l'est du fleuve Huangpu. Ce nom, apparu dans l'histoire locale dès le milieu de la dynastie Ming (environ XV^e siècle), est utilisé universellement depuis le XVII^e siècle. Pudong était spécifiquement identifiée, avant la première ouverture des années 1840, par son agriculture, son artisanat et sa saliculture. C'est le kapok et l'*Oryza sativa* qui étaient les produits agricoles les plus importants. La culture du kapok a favorisé le développement de l'activité de filage du coton. Stimulés par la fabrication du coton, certains bourgs de Pudong (comme Nanhui et Xiasha) ont prospéré dès le XV^e siècle. D'un autre côté, la saliculture s'est développée dans les bourgs situés au bord de la mer, comme Xiasha. Ce métier, qui a connu sa période de prospérité entre le XIV^e et le XV^e siècle, est tombé en déclin au cours du XVII^e siècle car l'envasement des rives a abouti à éloigner ces bourgs de la mer. A la fin du XVII^e siècle, presque tous les ateliers de saliculture ont disparu. Aux yeux de ZENG Zu An, la saliculture était la ressource économique principale de Pudong ; son déclin a donc influencé, dans une certaine mesure, le développement de l'économie du quartier⁶²⁴. En effet, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, Pudong n'était pas encore une ville florissante à laquelle les activités commerciales pouvaient s'attacher. Il n'y avait que de petits bourgs éparpillés au milieu des champs et servant aux villages alentours, comme dans les autres régions du delta du Yangzi. Le Puxi, juste en face, n'a guère eu d'influence sur son développement car il n'existait pas de moyen de liaison directe.

Après la guerre de l'opium, la ville de Shanghai a commencé à se moderniser. Dans le même temps, l'urbanisation de Pudong, ou plus précisément de son quartier fluvial, a commencé. Les premiers arrivants de la concession - les sociétés de commerce étrangères, les comptoirs - ont occupé les rives de Puxi, notamment celles situées au centre de la concession. A la fin du XIX^e siècle, avec la croissance de la société occidentale dont le secteur d'activité était le transport ou l'industrie, ils ont repoussé les limites des terres sous leur contrôle jusqu'au Yang-Shu-Pu, sur la rive est de la concession. Ensuite, sa puissance a atteint Pudong. Un grand nombre de docks et d'entrepôts y sont apparus, bien que ce ne soit

⁶²⁴ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p52

pas dans la sphère de la concession.

Le traité de Shimonoseki, en 1895, a donné au commerce occidental les droits d'exploiter les mines et de construire des usines. Dans ce cadre, beaucoup de comptoirs et de sociétés occidentaux ont décidé d'exploiter les bases de la rive du Huangpu ; c'est ainsi qu'une vague d'installation de docks et d'entrepôts a été lancée à Pudong. Jusqu'en 1926, 37 docks et entrepôts sont déjà installés sur sa rive. Petit à petit, certaines usines s'y sont installées l'une après l'autre. En premier, ce sont les ateliers de réparation des navires servant au transport sur l'eau. Ensuite, les industries légères, dont les propriétaires étaient des sociétés étrangères, mais aussi des sociétés chinoises, ont suivi. Ces dernières, pour la plupart, s'y sont installées dès 1895.

A cette époque-là, ni les autorités occidentales ni le gouvernement local n'ont cherché à établir une planification pour Pudong. Par contre, ce sont plutôt les propriétaires qui ont fait eux-mêmes le choix d'installer ici les industries, les entrepôts et les ports. Ils ont d'abord fixé leur choix du site à Yang-Shu-Pu, un quartier situé à la marge de la concession, ensuite à Pudong, sur la rive droite. A nos yeux, ces deux choix ont la même raison : les prix de ces deux quartiers fluviaux étaient beaucoup moins chers que ceux des secteurs fluviaux situés au centre des concessions. Dans la ville de Shanghai, à cette époque, Pudong n'était qu'un terrain de la banlieue ; c'est la raison pour laquelle son prix était beaucoup plus bas que celui de Puxi. Comme l'a montré le plan de répartition du prix du terrain à Shanghai en 1929, les prix les plus élevés indiqués pour le quartier fluvial de Pudong, étaient entre 5,000 et 10,000 taëls par mow, à peine comparable à ceux du quartier de Zhabei, le faubourg de Shanghai. Quant à Yang-Shu-Pu, la périphérie de la concession étant principalement réservée à l'industrie, son prix était entre 25,000 et 50,000 taëls par mow, de 5 à 10 fois celui de Pudong. Cette situation n'a pas connu de grand changement jusqu'en 1944, veille de la fondation de la République. Le prix le plus élevé de Pudong, c'est-à-dire sa rive, est proche de celui du faubourg de Puxi. Quant à l'intérieur de Pudong, son prix était au même niveau que celui d'un terrain non-urbanisé.

L'implantation d'un grand nombre de ports, d'entrepôts et d'usines à Pudong a favorisé la concentration de la population, notamment des paysans pauvres ou en faillite qui venaient de Shanghai mais aussi des provinces voisines (Jiangsu, Zhejiang, Shandong, Hubei, etc.) qui sont arrivés ici pour devenir des ouvriers. Ils se sont installés juste à côté de leurs lieux de travail - comme l'usine et le port -, dans des huttes construites par eux-mêmes. Les nouveaux quartiers résidentiels ont fait leur apparition d'abord au bord du fleuve, puis sont arrivés les équipements de service notamment les commerces. Finalement, ces quartiers sont devenus les nouveaux bourgs, comme Lu-Jia-Zui.

En vue de renforcer la liaison entre la partie nord et la partie sud du quartier fluvial, certains grands travaux ont été lancés à Pudong. En 1930, le gouvernement local a lancé le chantier de construction du grand boulevard de Pudong. Il est parallèle au fleuve et a une longueur d'environ 17 kilomètres. Livré en 1935, il s'est prolongé au nord jusqu'au bourg de Gaoqiao en 1944⁶²⁵. En effet, ce boulevard était l'axe de circulation nord-sud de la rive de Pudong. Aux yeux de ZENG Zu An, sa livraison a joué un rôle important pour le

⁶²⁵ Ce boulevard est constitué par la rue de Pudong Nan, le boulevard de Pudong et la rue de Dongtang.

développement futur du quartier fluvial, mais il a aussi marqué le premier pas de l'urbanisation de l'arrière-pensée de Pudong⁶²⁶. Cependant, d'après nous, ce rôle n'a été effectif que progressivement au cours de la dernière décennie du XX^e siècle, lorsque l'orientation de Pudong a été fixée. En revanche, le boulevard de Pudong a été perçu comme une démarcation dans les premières décennies après sa livraison. À l'ouest se trouvait une petite bande de territoire située le long de la rivière qu'on utilisait pour les activités portuaires, le stockage, le ravitaillement des navires et le déchargement des marchandises. Dans cette partie, le processus d'urbanisation a été poursuivi, tandis que l'autre partie est restée un vaste champ, sans aucun grand changement. Comme l'a montré Kerrie L. MACPHERSON, Pudong, mis à part le quartier fluvial, resta en-dehors du contrôle municipal et de ses avancées en matière d'infrastructures urbaines⁶²⁷.

Figure 3-8, Le prix du terrain de Pudong dans la première moitié du XX^e siècle



À gauche, le prix du terrain de Shanghai en 1929 ; à droite, le prix du terrain de Shanghai en 1944.

Source : ZHANG Wei, *op.cit.*, Shanghai, 2001, p99, p101



⁶²⁶ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p278

⁶²⁷ Kerrie L. MACPHERSON, *La zone nouvelle de Pudong et le développement urbain de Shanghai : une mise en perspective historique*, in, Christian HENRIOT, *Les métropoles chinoises au XXI^e siècle*, Ed. Arguments, Paris, 1995, p192

Figure 3-9, Pudong avant la fondation de la République

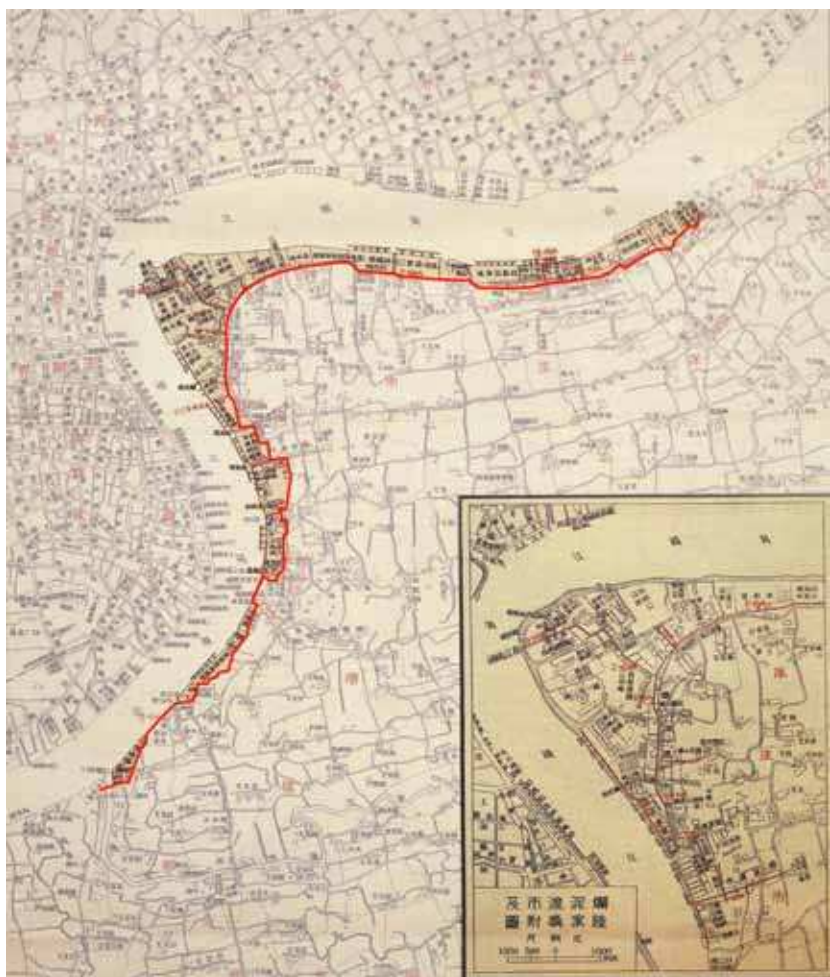


Le plan de Shanghai en 1943.

Les tâches en rouge sont les quartiers commerciaux, industriels ou les quartiers de fonctions mixtes. Les tâches en jaune sont les quartiers résidentiels.

Selon ce plan, la plupart de Pudong n'a pas été urbanisé à cette époque.

Source : ZHANG Wei, *op.cit.*, Shanghai, 2001, p68



Plan des lignes de trolleybus à Pudong.

La ligne rouge est la trace principale du fil électrique réservé au trolleybus. Dans une grande mesure, elle est sur la grand boulevard de Pudong. A l'ouest, ce sont des quartiers bien urbanisé, avec les industries, les ports et les entrepôts, tandis que la partie d'est restait le grand champ

Source : *Ibid.*, p128

En effet, bien que Pudong soit situé au bord de l'eau □ la mer à l'est et le fleuve à l'ouest □ il ne pouvait pas profiter de cet avantage géographique à cette époque-là. En revanche, l'eau devenait un grand obstacle qui a gêné son développement. Pour le côté de la mer, l'envasement, au fil du temps a constitué un lit marin solide de sable, et les navires ne

pouvaient même plus s'amarrer. Il n'était donc pas possible d'y implanter un port. Pour le côté du fleuve, le Huangpu restait toujours un obstacle difficile à franchir et la liaison entre les deux rives était compliquée. Le vieux centre Puxi, possédant une attraction très forte par rapport à Pudong, n'a guère produit d'influence positive. Pour cela, il y a deux raisons à priori. D'un côté, à cette époque-là, Puxi pouvait se développer indépendamment ; il n'avait donc pas besoin d'une extension vers Pudong. D'un autre côté, la liaison franchissant le fleuve restait très faible ; c'est la raison la plus importante. Le premier bac à moteur a été mis en service en 1910 ; la direction qui s'est occupée du dossier concernant le bac a été établie à l'automne 1927, mais il n'y a eu que cinq lignes de bac jusqu'en 1945, le bac pour les véhicules n'existant pas.

En général, cet obstacle naturel constitué par le fleuve a empêché l'intégration de Pudong dans le développement global de Shanghai. Comme l'a fait remarquer Kerrie L. MACPHERSON, en l'absence de moyens de franchissement adéquats, la rivière fut « et reste » un obstacle⁶²⁸, bien que la proximité du fleuve lui ait offert une chance de développer l'industrie et les transports. A la même époque, Shanghai, - qui a pris le Bund à Puxi comme centre - avait un port fluvial et maritime desservant l'intérieur des terres et accueillant à la fois le cabotage côtier et les transports transocéaniques. En 1937 par exemple, près de 43% du trafic chinois de marchandises y a transité. Quant à Pudong, d'après LU Xing Long, la construction spontanée par les propriétaires privés, notamment dans les quartiers fluviaux, était le prélude à l'urbanisation. Cependant, les usines dispersées n'ont pas constitué une zone industrielle spécifique, ni un grand quartier résidentiel avec ses services. En revanche, les logements construits par les ouvriers eux-mêmes juste à côté de leur usine, ont constitué à Pudong un grand bidonville. Une grande partie d'entre eux sont restés les plus mauvais habitats jusqu'à la fin des années 1970, bien que des améliorations aient été apportées dans les années suivantes⁶²⁹.

Dans le siècle suivant, Pudong était toujours orienté vers un quartier portuaire-industriel, jusqu'aux années 1980 où un grand tournant a été amorcé.

⁶²⁸ Kerrie L. MACPHERSON, *op.cit.*, Paris, 1995, p192

⁶²⁹ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p227

Figure 3-10, Trois versions du schéma directeur de Shanghai en 1946



La première version à gauche, la deuxième au milieu, et la troisième à droite.

Source : ZHUANG Lin De, ZHANG Jing Xiang, *op.cit.*, Nankin, 2002, p224-226, Analysé par l'auteur.

- Le désir d'une extension franchisée

A partir d'une idée irréalisable

C'est SUN Yat-Sen qui a proposé le premier l'exploitation de Pu-dong. D'après lui, la résolution de la « question chinoise », source potentielle de conflit international plus dangereux encore que les Balkans, était intimement liée à deux grands impératifs : réaliser l'unification politique et développer l'économie pour faire pièce aux divisions internes et à l'impérialisme étranger. Partant du principe que les orientations prises par les chinois pouvaient être profitables au développement de Pudong, et pour en finir avec l'humiliation ressentie par les chinois face à la présence étrangère à Shanghai, il pensait qu'il serait bien de créer une municipalité chinoise forte qui finirait par absorber les concessions étrangères. C'est dans cette perspective qu'en 1920, il avait présenté ses idées pour le développement du « Grand port de Pudong » comme un des moyens les plus opportuns de la « reconstruction nationale » de la Chine⁶³⁰. Il a lancé l'idée d'un « grand port de l'Orient », construit en eau profonde au bord du Pacifique et servant d'avant-port à une ville remodelée par le détournement des eaux du Huangpu et le rattachement physique de Pudong au quartier du Bund. Aux yeux de son auteur, ce projet devait permettre de résoudre les problèmes d'envasement auxquels était en permanence confronté le port fluvial et, à terme, d'amener la disparition des concessions étrangères en les privant de leur accès au trafic maritime.

Bien que jugé « irréalisable », le projet de SUN (canal, nouveau Bund, etc.) pour Pudong est néanmoins considéré « utile à la recherche pour la future planification urbaine de Shanghai⁶³¹ ». Ce projet a mis l'accent sur la liaison entre la ville et son fleuve. Autrement dit, il a cru que le centre ville découlerait du port. Comme dans toute métropole commerciale, il y avait beaucoup de métiers dépendants du commerce, le devenir de la ville aurait alors possédé une relation étroite avec la qualité de son port. La construction du port aboutirait à la prospérité de la ville. Dans cette optique, il a joué de son influence sur le « plan de grand Shanghai » lancé en 1929. Ce dernier a proposé de construire des débarcadères en aval du fleuve, mais avec la perspective que, dans le futur, le port devrait se déplacer vers l'embouchure, à Wusong. Ces deux plans ont souligné le fait que Shanghai était motivée par le port.

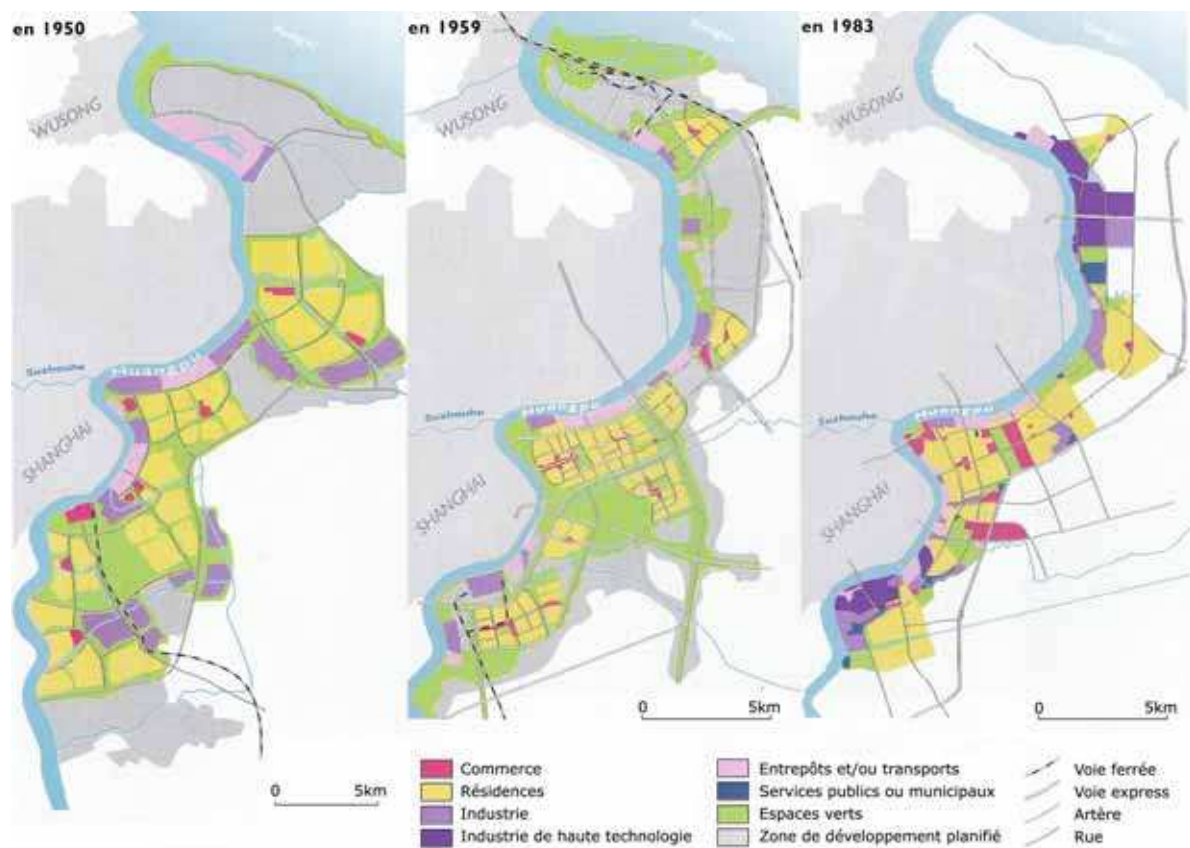
L'idée de SUN a par la suite été évoquée par les urbanistes du Guomindang à diverses reprises, en particulier en 1946, lors de l'élaboration du schéma directeur de Shanghai. A ce moment-là, les concessions n'existaient plus, il n'y avait donc plus d'obstacle administratif à une planification globale de toute la ville. Le schéma directeur, établi par des experts - comme le chef du département de la construction, ZHAO Zu Kang -, a connu successivement trois versions. Ce plan, influencé par l'idée de la faire devenir une ville fonctionnelle, a divisé Shanghai en un centre ville et diverses parties en développement, séparées par des espaces verts. Dans la première et la deuxième version, Pudong, orienté essentiellement vers l'habitation, faisait parité du centre ville avec le Puxi. Dans la troisième, Pudong et Puxi étaient toutes les deux relativement indépendantes, avec des

⁶³⁰ Voir Kerrie L. MACPHERSON, *op.cit.*, Paris, 1995, p195

⁶³¹ Kerrie L. MACPHERSON, *op.cit.*, Paris, 1995, p199

zonages. A Pudong, Lu-Jia-Zui, en prenant le Bund comme modèle, aurait une zone commerciale au cœur et des habitations aux alentours. Quant à l'amont et à l'aval, ils seraient développés en zones indépendantes avec une mixité de fonctions, comme les ports, les industries, mais aussi les résidences et les équipements de services. Dans ce schéma, l'écart entre les deux rives du Huangpu était décrit comme « hautement dommageable » pour la vitalité économique de la ville, Le schéma évoquait donc la relocation massive des docks et entrepôts à Pudong et ce, malgré les surcoûts induits pour les livraisons en ville⁶³². Dans cette optique, la troisième version avait des similarités par rapport à la planification de Pudong réalisée en 1991, notamment pour les principes de la distribution des fonctions. En comparaison avec ce que SUN a proposé dans les années 1920, elle a hérité de SUN l'idée d'une extension franchissant le fleuve, et de l'établissement d'un grand port à l'aval du Huangpu. C'est en effet un plan qui sert de « tremplin » dans l'évolution de la planification de Pudong.

Figure 3-11, Le plan d'aménagement de Pudong (1950-1983)



Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.*, Paris, 1999, p36

Ville satellite industrialisée, ou centre multifonctionnel bien intégré

L'idée de SUN a été oubliée pendant l'ère maoïste, jusqu'au début des années 1980, époque où les cadres l'ont timidement ressuscitée. Par contre, dans un cadre où tout le pays - de la ville au village - était entraîné rapidement par la grande vague de l'industrialisation,

⁶³² Kerrie L. MACPHERSON, *op.cit.*, Paris, 1995, p202

Pudong n'a pas modifié son parcours vers une cité industrielle, parcours entamé à l'époque des concessions. L'établissement d'une planification de Pudong a été évoqué successivement en 1953, 1959 et 1983 dans l'agenda du gouvernement de Shanghai. Bien que ces trois plans aient été élaborés à des époques différentes – les deux premiers dans le contexte de l'industrialisation, alors que le dernier l'a été après l'ouverture et la réforme économique –, ils ont poursuivi des principes semblables. Il s'agissait d'effectuer un contrôle sévère et une série de réhabilitations sur le vieux centre ville d'une part, et la construction successive, selon le schéma directeur, des cités-satellites de la banlieue d'autre part. Dans cette optique, l'exploitation de Pudong était une étape de coordination pour la ville de Shanghai, c'est-à-dire que les quartiers fluviaux de Pudong, qui étaient autrefois urbanisés, étaient considérés comme une partie de la ville et, en même temps, il n'y avait plus d'extension vers l'intérieur. Un grand projet, consistant à déplacer certaines usines et plus d'un million d'habitants de Puxi à Pudong, serait réalisé ; ainsi, Puxi serait moins dense et aurait plus d'espace pour les rénovations. A la suite de cette logique, le plan a défini une zone d'exploitation au bord du fleuve. Il a mis l'accent sur la construction d'industries et d'habitations. Il a conçu parallèlement les ponts et les tunnels pour franchir le Huangpu.

Ces types de projets sont critiqués par LU Xing Long comme signes de « l'exploitation avec une ambition modérée⁶³³ » alors qu'ils ne pouvaient même pas être réalisés à cause du manque de capitaux. Certains travaux ont été mis en chantier grâce à l'investissement de l'état dès les années 1950, dans le contexte de l'économie planifiée. Ces fonds étaient réservés à la construction de dizaines de sociétés, grandes et moyennes, dirigées par l'état, notamment dans le domaine des industries lourdes, comme la construction de navires, la fabrication de matériaux de construction, la sidérurgie, la pétrochimie, et certaines industries légères comme l'industrie textile. En même temps, les docks, les entrepôts, mais aussi d'autres équipements logistiques ont été implantés. Parmi ces travaux, celui qui aurait eu la plus grande influence pour l'exploitation de Pudong à la fin du XX^e siècle, est la livraison du premier tunnel de la rue Dapu. Il a résolu, dans une certaine mesure, le problème du franchissement du fleuve. Quant à l'intérieur de Pudong, il a encore gardé un paysage de village agricole, sans grande différence par rapport à la situation du siècle précédent.

Pudong, dynamique urbaine

D'après ZENG Zu An, l'exploitation de Pudong a été inspirée par le plan de SUN⁶³⁴, en dépit de son idée irréaliste, du moins de nos jours, de reproduire un canal sur la rive sud. En tant que cité industrielle pendant un demi-siècle, Pudong a tourné une nouvelle page depuis la fin des années 1980, en profitant de l'extension de la ville vers l'est. Quelques années après le lancement de l'exploitation de Pudong, Françoise GED a décrit ce qu'elle a vu sur les deux rives de Huangpu, notamment le nouveau paysage de la rive est :

A Pudong – qui signifie « l'est du fleuve » - le plat paysage, industriel jusqu'alors, a pris de la hauteur et s'est converti aux affaires. La Bourse s'y est installée en 1994, l'une des

⁶³³ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p228

⁶³⁴ ZENG Zu An, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p266

premières à avoir ouvert en Chine communiste après celle de Shenzhen, près de Hong Kong. Lu-Jia-Zui, emplacement privilégié lové dans l'anse du fleuve Huangpu, a pris modèle sur la Défense qui est d'une superficie équivalente. Les premiers gratte-ciel construits en 1994-1995 manquent de grâce ou d'originalité et, seule encore, la tour Jin Mao ouverte en 1999 s'en détache avec un raffinement que pourrait lui envier le lourd tripode de béton de la « Perle de l'Orient », la tour de télévison. En face, sur la rive ouest du Huangpu, le Bund — appellation anglo-indienne signifiant « quai » - façade urbaine et vitrine prestigieuse de la ville sur plus d'un kilomètre, a perdu de sa superbe, en dépit de la restauration de ses édifices classés où désormais toute publicité est strictement contrôlée. La longue avenue a renoncé à sa voûte de platanes et a banni l'accès direct au fleuve ; la promenade piétonnière, rythmée par le mugissement des sirènes que s'échangent les trains de péniches, domine désormais le fleuve, dont les berges sont interdites aux badauds comme à l'accostage des bateaux. La voie ancienne se retrouve engloutie sous le flux automobile d'une voie rapide et les flots de voitures surgissant des viaducs et des rues rendent toute traversée périlleuse⁶³⁵.

Comme il a démontré le gouvernement local, cette extension est conçue à la fois comme un moyen de créer un nouveau pôle économique international et un moyen de résoudre les graves problèmes d'urbanisme freinant les progrès de Shanghai. En effet, l'exploitation de Pudong est un choix commun de Shanghai et de l'État à une époque spécifique, avec des circonstances économiques particulières. Shanghai, en tant que centre économique, financier et du commerce extérieur de tout le pays depuis l'époque des concessions, a gardé sa prédominance à long terme dans la valeur de production industrielle, mais aussi pour le volume d'import-export, depuis 1949. Cependant, elle n'était pas à l'avant-garde de la réforme au cours de la première décennie de l'ouverture, car, d'une part elle était plus proche de la capitale — en comparaison avec les ZES de l'extrême sud - sur le plan géographique, d'autre part, en remettant à l'État une grande partie du revenu local, elle avait un rôle de pivot par rapport à l'économie de l'État. Par conséquent, à la fin des années 1980, les provinces comme Jiangsu et Guangdong ont mieux profité de l'ouverture et de la réforme. Elles ont dépassé Shanghai l'une après l'autre. Par ailleurs, Shanghai attirait beaucoup moins de capitaux étrangers car, en comparant avec les ZES, elle ne pouvait pas offrir aux investisseurs des conditions aussi avantageuses, comme les allègements fiscaux, les facilités de dédouanement et les investissements locaux dans la construction d'équipements de base. A la suite de cette différence de politique, les investissements directs réalisés à Shanghai de 1978 à 1990 ne s'élèvent qu'à 2,2 milliards de dollars américains (contre plus de 12 milliards à Guangdong)⁶³⁶. Face aux menaces qui pesaient sur la prédominance de Shanghai, elle a adressé au gouvernement central une demande de réforme. Pour le gouvernement central, les problèmes existants ont produit une influence considérable sur les revenus des sociétés de Shanghai et les profits remis à l'État se sont retrouvés à un niveau assez bas. Il a donc approuvé la réforme dans une certaine mesure pour Shanghai, en vue de renverser la situation.

⁶³⁵ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p5

⁶³⁶ D'après Sung Yun-Wing, *Dragon head of China's economy*, in Yeung Y. M. et Sung Yun-Wing, ed., *op.cit.*, Hong Kong, 1996, p180

En 1984, l'Etat a annoncé les premières villes devant bénéficier de l'ouverture. Il s'agissait d'une liste de quatorze villes portuaires parmi lesquelles figurait Shanghai. Parallèlement, l'Etat a désigné les villes qui bénéficieraient de conditions avantageuses, qui « pourraient délimiter une zone spécifique, avec des frontières précises, réservée au développement économique et technologique⁶³⁷ ». A la suite de cette politique, quelques zones de développement ont été construites aux alentours du centre ville de Shanghai, comme Hongqiao, Minhang et Cao-He-Jing. Entre 1985 et 1988, la fiscalité de Shanghai a également été réformée. Cependant, d'après Marie-Claire BERGERE, ces demi-mesures se révéleront sans grande efficacité⁶³⁸. Comme l'a fait remarquer LU Xing Long, ces zones de développement économique et technologique, qui avaient une superficie de 0.65 à 5 kilomètres carrés, étaient toutes petites par rapport au périmètre de la ville. Elles ne pouvaient pas apporter un changement radical pour Shanghai⁶³⁹.

En fait, Shanghai avait besoin d'une grande zone nouvelle pour relancer le développement de la ville. Pour le choix du site, il y avait plusieurs propositions. CHEN You Hua les a résumées en une trilogie de plans : « franchir vers l'est », « monter au nord » ou « descendre au sud ». Par « franchir vers l'est », il faut entendre l'exposition de la zone de Pudong ; par « monter au nord », l'extension vers les régions de Jiangwan, de Wusong et de Baoshan ; par « descendre au sud », l'exposition vers le nord de la baie de Hangzhou⁶⁴⁰, et enfin, par « entrer sur l'île de Congming ». C'est aussi une question sur l'extension de la ville. Comme l'a fait remarquer Françoise GED, différents modes de formalisation induits par les différentes gestions de la ville se sont entrecroisés sur le territoire de Shanghai, d'abord ville chinoise puis partagée entre plusieurs autorités chinoises et occidentales, puis régie par un gouvernement nationaliste⁶⁴¹. La question que les autorités shanghaiennes se posent en 1989, celle des scénarios possibles de développement, est restée longtemps en suspend. La ville doit-elle se développer sur elle-même, s'étendre sur son pourtour ouest de manière contrôlée ou franchir le fleuve Huangpu afin de créer un nouvel ensemble urbain en vue de récupérer son ancienne prééminence ?⁶⁴²

Tableau 3-2 : Comparaison des quatre plans d'extension⁶⁴³

Plan	Avantage
Le plan « franchir vers l'est »	Pudong dispose des conditions favorables pour la construction d'un port, pour le transport maritime ainsi que pour le transport fluvial sur le Yangzi. Lu-Jia-Zui occupe une place très importante, à une distance de la largeur du Huangpu, avec le Bund, l'ancien centre financier et commercial de l'époque

⁶³⁷ Ce sont les « Economic & Technological Development Zone »

⁶³⁸ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p432

⁶³⁹ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p222

⁶⁴⁰ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p349-350

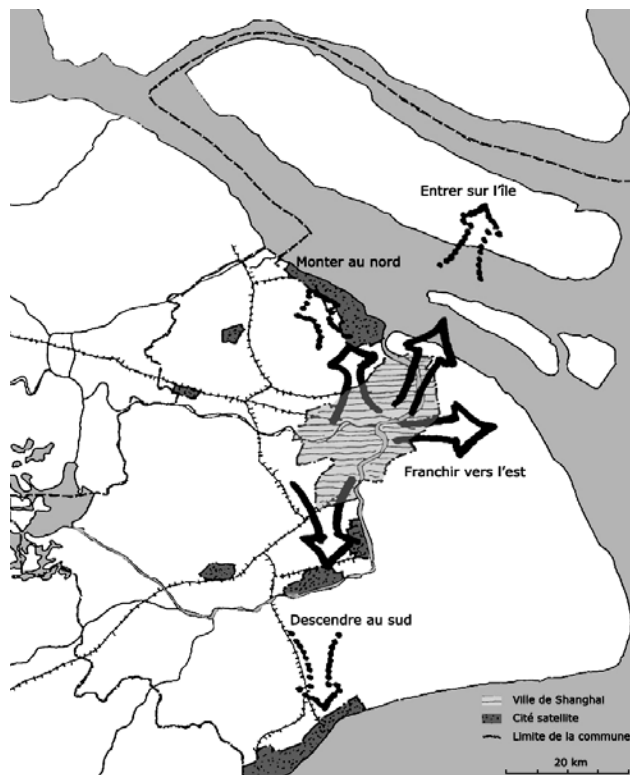
⁶⁴¹ Françoise GED, *Gestion du désordre et pathologie de croissance, Shanghai*, in, Pierre CLEMENT, Sophie CLEMENT-CHARPENTIER, Charles GOLDBLUM (eds), *Cités d'Asie*, Parenthèses, Cahiers de la recherche architecturale, Marseille, n°35-36, 1994, p199

⁶⁴² *Ibid.*

⁶⁴³ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p349-350, et LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p223, rédigé par l'auteur.

	<p>coloniale.</p> <p>Cette zone fera partie intégrante de la ville une fois que le problème de la traversée du fleuve aura été résolu. En fait, on y a déjà achevé une base assez solide d'équipements urbains, par exemple deux tunnels traversant le fleuve ont été mis en service.</p>
<p>Le plan « monter au nord »</p>	<p>En tant que zone d'exploitation en 1928, il présente aussi des conditions favorables à l'implantation d'un port : tout proche du Huangpu, il offre des conditions propices aussi bien à l'entrée et à la sortie qu'à l'ancrage des bateaux lourds, au transport fluvial vers l'intérieur aussi bien qu'à la liaison entre transports par terre et par eau.</p> <p>Certains équipements sont déjà construits, comme la voie de chemin de fer reliée aux réseaux nationaux.</p> <p>C'est aujourd'hui une base sidérurgique. Chaque jour, entre 300 000 et 400 000 personnes se déplacent entre ici et le centre ville, ce serait donc un moyen efficace de rééquilibrer l'extension vers le nord.</p>
<p>Le plan « descendre au sud »</p>	<p>En évitant le problème d'ensablement que connaît l'actuel port, il a des atouts pour la construction d'un port. Il permettrait en plus à Shanghai de passer du statut de port fluvial à celui de port maritime.</p> <p>Le réseau ferroviaire y est assez développé, grâce à la construction de la ville satellite de Jinshanwei.</p>
<p>Le plan « entrer sur l'île »</p>	<p>En profitant de sa situation à l'embouchure du Yangzi, l'île de Congming peut développer les affaires concernant le port et le transport sur l'eau. Equipée selon les normes de première classe, l'île sera orientée vers un port franc moderne.</p>

Figure 3-12, Quatre plans d'extension



Source : CAO Shu, *Op.cit.*, Paris, 1995, p 349-350, et LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p223, analysé par l'auteur.

Ces quatre plans avaient tous une condition naturelle favorable à la construction du port. En profitant de cet avantage, l'idée traditionnelle consistait à développer les secteurs dépendant du port, comme le transport sur l'eau, la logistique et certains types d'industries. C'est en effet la véritable logique qui a abouti aux cités-satellites industrielles depuis 1949. Cependant, le plan de Pudong a mis l'accent sur un autre point fort : la proximité de Lu-Jia-Zui et du Bund à Puxi, le vieux centre urbain. Il a souligné aussi que cet avantage sera plus profitable si l'obstacle du fleuve était franchi. Les deux quartiers pourraient donc former un ensemble de centre d'affaires relié par le Huangpu. En effet, le franchissement du Huangpu, d'une largeur d'environ 500 mètres, ne semble plus impossible en considérant le niveau de technologie de cette époque. Le premier tunnel a été livré en 1970. Les ponts de Wuhan et Nankin ont aussi servi de référence. Le premier, livré en 1957, et le deuxième, en 1968, ont permis de franchir le Yangzi, dont la largeur est de plus d'un kilomètre.

Dans cette optique, les trois autres plans, soit s'étendre à l'amont du Huangpu, soit vers la baie Hangzhou, ou encore plus loin sur l'île de Congming, ont proposé des villes nouvelles beaucoup plus loin du centre ville existant⁶⁴⁴. Bien qu'ils puissent développer des villes nouvelles avec la mixité de fonctions diverses – mais pas plus que les cités-satellites industrielles des trente dernières années –, elles resteraient plutôt des villes relativement indépendantes en dehors de Shanghai. C'était loin du rêve du gouvernement local qui préférait un « inner-new-city », c'est-à-dire une nouvelle zone urbaine à l'intérieur de la ville.

Dans l'optique du gouvernement local, qui avait un besoin urgent d'une restructuration et d'un changement radical de l'aspect physique, Pudong avait les avantages suivants. En premier, il bénéficiait d'une bonne situation géographique, au bord du fleuve et de la mer. Sur le côté maritime, il disposait d'un littoral de 65 kilomètres de long, dont celui de Wai-Gao-Qiao, qui convenait pour construire des ports en eau profonde, libres de glaces tout au long de l'année. Du côté du fleuve, il avait une rive de 80 kilomètres, équipée de plus de 80 docks qui traitaient 40 pour cent du volume total des ports de Shanghai. Il pense donc que Pudong avait un grand potentiel au niveau du transport sur l'eau⁶⁴⁵. En deuxième, Pudong possède une grande surface de terrains à exploiter (de quelques centaines de kilomètres carrés), à proximité du centre ville (moins de 20 kilomètres). Il n'y avait pas de vieille ville en pleine contradiction, comme Puxi, mais un grand territoire avec une faible densité du bâti et peu de population, tous les critères favorables à l'installation d'une nouvelle zone à exploiter. Enfin, les ponts et les tunnels en construction ou en projet reliaient Pudong à Puxi, ce qui résoudrait le problème historique le plus important de Pudong⁶⁴⁶.

Ces discours concernant les avantages de Pudong ont prouvé un changement d'interprétation du rôle du fleuve. En effet, le fleuve était considéré comme allié plus que comme un obstacle à cette époque-là. D'après LU Xing Long, d'une part, la rive et le

⁶⁴⁴ Si on prend la gare de Shanghai comme repère du centre ville, le port de Wusong, pour le plan « monter au nord », est à 20 kilomètres ; le bourg de Jinshanwei, pour le plan « descendre au sud », à 60 kilomètres ; l'île de Congming, pour le plan « entrer sur l'île », à 45 kilomètres.

⁶⁴⁵ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p226

⁶⁴⁶ XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir, *op.cit.*, Shanghai, 2007, p587

littoral seraient intégrés dans le système de transport, d'autre part, en ce qui concerne la relation Puxi-Pudong, avec les parcs d'orientations diversifiés, l'exploitation de Pudong permettrait de restructurer le plan de disposition économique de Shanghai et elle pourrait être transformée en une ville complexe avec des fonctions plus variées⁶⁴⁷.

Enfin, les trois premiers - on ne parle plus de l'exploitation de l'île - ont été réalisés à la fin des années 1980. Pour celle-ci, CAO Shu pense que l'exploitation de la nouvelle zone de Pudong fait bien partie du projet d'expansion du centre-ville, du point de vue de la signification et de la fonction, parallèlement, l'exploitation de l'« aile sud » du Yangzi et celle de l'« aile nord » de la baie de Hangzhou sont également conçues en tant que parties intégrantes du nouvel aménagement des villes satellites de Shanghai. C'est pourquoi, ni le plan « monter au nord », ni celui « descendre au sud » ne peuvent remplacer celui de l'exploitation de Pudong ; et réciproquement, ce dernier n'est pas en mesure d'assumer les diverses fonctions auxquelles répondent les deux autres⁶⁴⁸.

Pudong a donc attiré à nouveau l'attention du gouvernement local. Cette fois-ci, la logique qui sous-tend le projet Pudong ne consiste plus à déplacer les industries et les populations de Puxi vers Pudong. Autrement dit, Pudong n'est plus une simple solution à l'extension urbaine ou à la dédensification du vieux centre. Le gouvernement a décidé d'y implanter certaines zones économiques, réservées en particulier au secteur de la haute technologie, au secteur tertiaire, au traitement et au façonnage de marchandises pour l'exportation, aux industries de substitution d'importation, dans le but de provoquer le développement économique de Shanghai. Son objectif, comme l'a montré le « schéma de stratégie du développement économique à Shanghai », est de favoriser la restructuration de l'économie locale, mais le plus important est de retrouver la position de Shanghai à l'époque des concessions en tant que centre économique de tout le pays, et de plus grand centre de commerce international de la côte ouest du Pacifique, ainsi que centre financier⁶⁴⁹. L'exploitation de Pudong a joué sans doute un rôle beaucoup plus important que les deux autres projets réalisés, par rapport à la ville de Shanghai d'aujourd'hui.

D'une mesure locale à la stratégie favorisée par l'état

Pour rendre compte de la « nouvelle zone de Pudong » - son nom officiel -, il faut l'aborder selon deux points de vue. Tout d'abord, le plan de développement de Pudong représente un effort de planification urbaine à l'intérieur de la région métropolitaine de Shanghai. En second lieu, il s'insère dans un plan de développement régional bien plus vaste, destiné à accélérer, à terme, le développement de toute la région que constitue le bassin du fleuve Yangzi⁶⁵⁰.

Au milieu des années 1980, le gouvernement local de Shanghai a lancé une étude de faisabilité sur l'exploitation de Pudong. Le concept « retrouver le rôle en tant que centre économique et que chef-lieu d'import-export » en était le point de départ, ce qui a été

⁶⁴⁷ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p224

⁶⁴⁸ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p353

⁶⁴⁹ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p223, p229

⁶⁵⁰ Jack F. WILLIAMS, *La tête du dragon : Pudong, Shanghai et la Chine vers le XXIe siècle*, in, Christian HENRIOT, *op.cit.*, Paris, 1995, p209

officiellement souligné en premier par le schéma de stratégie du développement économique à Shanghai en 1984. En 1986, le gouvernement local a réorienté Pudong dans le schéma directeur qui a été remis au Conseil des Affaires d'Etat, vers une base industrielle avec des certaines d'habitations en une zone nouvelle mixte, accueillant les secteurs variés de l'industrie, du commerce, de la finance et des services. La réponse du Conseil des Affaires d'Etat de la même année a formulé qu'il devrait concentrer la planification de la nouvelle zone de Pudong en vue de la transformer en une cité moderne⁶⁵¹.

Nous trouvons dans ce processus le changement de l'orientation de Pudong. Il est devenu le contenu principal, alors qu'il n'était qu'un sujet de coordination dans l'ancien schéma directeur. L'importance de l'exploitation de Pudong atteint le même niveau d'aménagement que celui de Puxi. Dans le discours officiel, la relation entre les deux est que son exploitation provoquerait l'aménagement de Puxi, comme l'a remarqué Françoise GED ; l'expression populaire le traduit par « meubler Pudong pour désengorger Puxi », en écho à l'adage « mieux vaut un lit à Puxi qu'une chambre à Pudong »⁶⁵². En même temps, la base économique de Puxi serait consolidée en soutenant l'exploitation de Pudong.

L'exploitation de Pudong a alors été lancée en tant que stratégie importante de l'autorité locale. En 1987, le département qui s'occupe de l'étude et de l'organisation de la consultation a été formé. NI Tian Zeng (1937 - 1992), architecte et maire adjoint de Shanghai de 1983 à 1992, a su être le chef d'orchestre du projet de l'extension urbaine. Dès février 1987, il réunit une commission d'experts pour définir le projet d'ensemble de Pudong : programmation, procédures et modes de financement, réglementations, instances à mettre en place, échéancier. L'avant-projet de la planification de Pudong a été dressé en août 1987. Un axe de desserte nord-sud et trois zones prioritaires sont fixés. En mai 1988, le gouvernement local a organisé un séminaire international pour l'exploitation de Pudong dans lequel les experts chinois et étrangers ont donné beaucoup de conseils pour ce projet. La même année, le conseil des affaires d'Etat approuva un nouveau « schéma directeur d'aménagement de Shanghai » décrivant, parmi « ses grandes lignes d'orientation », « l'expansion et le réaménagement de la rive est de la rivière Huangpu ». Cependant, pour LU Xing Long, le projet de Pudong, à cette époque, en tant que stratégie locale, a été conditionné dans son déroulement par la limite de la puissance locale sur le plan financier, matériel ou des ressources humaines. Autrement dit, dans un cadre où les capitaux locaux étaient limités, certains projets manquaient de fonds même après le lancement, alors que la vitesse du déroulement du projet n'était pas satisfaite⁶⁵³.

L'année 1990 a marqué un tournant important.

Depuis la fondation de la République, en 1949, en tant que ville la plus grande de la Chine, le développement de Shanghai a été déterminé, dans une grande mesure, par son orientation définie par l'état. Dans la fin des années 1950, le deuxième plan quinquennal a montré que les bases industrielles du côté maritime devraient être mieux exploitées et développées, à

⁶⁵¹ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p229-230

⁶⁵² Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p47

⁶⁵³ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p229-230

l'inverse du principe du premier plan qui avait préféré construire les industries dans les provinces intérieures. En profitant de ce principe, la distribution de l'investissement a été modifiée, et les capitaux pour Shanghai ont été augmentés en conséquence. Avec ces fonds, Shanghai a pu commencer la construction industrielle à grande échelle. Elle s'est transformée d'un centre économique et financier avant 1949, en un centre industriel de premier plan. Quant à l'exploitation de Pudong, après un demi-siècle, c'est aussi grâce au fort soutien de l'état accordé à Shanghai que son déroulement s'est débloqué. Lorsque la réforme est entrée dans une nouvelle époque, au début des années 1990, Shanghai a été définie comme le centre de la réforme. De plus, il a été choisi comme la « tête du dragon⁶⁵⁴ », qui sera non seulement la clé de voûte de la revitalisation de Shanghai mais aussi un point de départ pour le développement futur du bassin inférieur du fleuve Yangzi. De ce fait, comme l'a montré Kerrie L. MACPHERSON, les caractéristiques morphologiques de Shanghai et les stratégies proposées pour faire face à ses problèmes propres □ site, infrastructures de communication, pression démographique, statut administratif et politique □ ont, dans une large mesure, à la fois influencé mais aussi été influencées par les politiques nationales soucieuses de s'attaquer aux problèmes jumeaux du développement économique et des relations de la Chine face à l'économie mondiale. C'est dans ce contexte historique que le projet de Pudong prend tout son sens⁶⁵⁵.

En février 1990, DENG Xiao Ping, en visite à Shanghai, a approuvé l'utilisation de fonds supplémentaires pour l'aménagement de Pudong ainsi que la création d'une zone économique spéciale. Il a compris que l'exploitation de Pudong et la revivification de Shanghai auraient un rôle plus important dans le développement du bassin du Yangzi, et même de tout le pays. Ensuite, le gouvernement local a une nouvelle fois rendu compte de la demande d'exploitation de Pudong, qui proposait d'élargir la zone d'exploitation jusqu'à l'embouchure du fleuve et de la transformer en une zone moderne de haut niveau⁶⁵⁶. Il montrait à ce moment-là une ambition ardente. Le 18 avril, LI Peng, Premier ministre, déclare que le Comité Central du Parti et le Conseil des Affaires d'Etat ont accepté le plan de Shanghai concernant le développement et l'ouverture de la zone économique de Pudong. La pratique des politiques dans les autres zones économique et technologique et aussi certaines politiques dans les ZES ont été approuvées dans leur principe à Pudong, car l'accélération de l'exploitation de Pudong était devenue une stratégie importante lancée par l'Etat. Elle est devenue en plus « une mesure importante pour approfondir la réforme⁶⁵⁷ ». Le 30 avril, le maire adjoint HUANG Ju annonce dix mesures économiques et fiscales pour favoriser l'investissement. Elles sont adoptées par la Municipalité avec l'accord du gouvernement central. Le 5 mai, le Bureau de développement de Pudong est inauguré par LI Peng ; le 10 septembre, les réglementations et les propositions d'aménagement de Pudong sont présentées lors d'une conférence de presse en présence du maire, du vice-président de la Banque de Chine et du directeur de l'administration générale des Douanes. Le lendemain, les trois sociétés de développement des trois zones prioritaires, Lu-Jia-Zui, Wai-Gao-Qiao et Jinqiao, sont créées.

⁶⁵⁴ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p433

⁶⁵⁵ Voir Kerrie L. Macpherson, *op.cit.*, Paris, 1995, P192

⁶⁵⁶ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.* Shanghai, 1999, p263

⁶⁵⁷ XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir., *op.cit.*, Shanghai, 2007, p587

En octobre 1992, le 14^{ème} Congrès National du Parti Communiste chinois, basé sur la conception des stratégies d'ouverture de DENG Xiao Ping, a déclaré officiellement un plan d'ouverture du bassin du Yangzi, comprenant huit régions et vingt-huit villes, de Shanghai à la province de Sichuan. L'ouverture de Shanghai et du delta du Yangzi et de ses alentours étaient la partie capitale de ce plan. Selon ce plan, Shanghai serait, dans un terme le plus court possible, développé en un centre international de l'économie, de la finance et du commerce, ce qui provoquerait la mutation du delta et, au sens plus large, de tout le bassin du Yangzi. Comme l'a remarqué FEI Xiao Tong, que ce soit en considérant l'évolution dans l'histoire ou bien sa condition géographique, la Chine devrait mettre l'accent sur le bassin du Yangzi pour renforcer son développement économique. Le Yangzi sera un grand dragon qui provoquera le développement de l'économie chinoise, et Shanghai sera la tête du dragon⁶⁵⁸.

Désormais, l'exploitation de Pudong est passée d'une mesure locale à la stratégie de l'état. Comme l'a montré Françoise GED, la décision politique de 1990 de lancer la nouvelle zone de Pudong en créant un environnement attractif pour les investisseurs permet à Shanghai de partir sur de nouvelles bases. Le mot d'ordre alors lancé par ZHU Rong Ji, maire de Shanghai, « redresser Shanghai, développer Pudong, servir le pays, s'ouvrir au monde », annonce l'ampleur du programme : Pudong sera-t-il l'avenir de Shanghai ?⁶⁵⁹.

En outre, la promotion de la nouvelle zone de Pudong est effectuée par un des protagonistes les mieux placés pour ce faire, ZHU Rong Ji, qui se rend à Hong Kong, Singapour et dans six villes américaines en 1990, puis dans six villes européennes l'année suivante. Il impose alors l'usage de l'anglais aux cadres de direction des organismes officiels de Pudong afin de privilégier les échanges directs avec les investisseurs étrangers. A l'automne 1991, le plan d'aménagement de l'Institut d'urbanisme de Shanghai, au 1/50 000^e, est défini⁶⁶⁰. Pour la première fois, la Municipalité dresse un plan d'aménagement d'ensemble à Pudong, sur un territoire vaste comme la ville existante en se dotant administrativement des outils nécessaires à sa place de pionnier, en incluant le développement économique dans une perspective urbanistique d'ensemble, là où les villes voisines limitent l'apport étranger à des secteurs spécifiques et délimités⁶⁶¹.

En 1993, la nouvelle zone de Pudong, avec un vaste terrain, a été formulée officiellement. Une nouvelle page est tournée.

Aux yeux de XIONG Yue Zhi, l'exploitation de Pudong n'est pas seulement une mesure pour moderniser la ville, ni pour internationaliser son économie urbaine, ni pour élever une seule ville. Par contre, sa vraie signification et la plus importante, est de construire une « plate-forme chinoise » dans le cadre de la division internationale du travail et de l'accroissement des flux internationaux de capitaux. Par cette plate-forme, on pourrait tirer profit au maximum des ressources internationales variées d'une part ; d'autre part, on pourrait renforcer à plus grande échelle la force de radiation de l'économie à l'intérieur du

⁶⁵⁸ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p221-222

⁶⁵⁹ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p45

⁶⁶⁰ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p47-48

⁶⁶¹ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p47

pays et, en même temps, diversifier l'industrie autant que possible⁶⁶². A cet égard, Shanghai a défini son objectif stratégique pour les dix années à venir. Il s'agit de la transformer en un des centres internationaux de l'économie, de la finance et du commerce jusqu'à l'année 2000. Quant à Pudong, il fait l'objet d'une évolution vers une nouvelle zone modernisée de classe mondiale, avec des fonctions variées, répondant aux exigences du marché international⁶⁶³.

Figure 3-13, Le plan d'aménagement de Pudong de 1991



Source : Christian HENRIOT, ZENG Zu An, *op.cit.*, Paris, 1999, p37

- La réalisation

En janvier 1993, une étape administrative importante a été franchie avec la redéfinition du territoire urbain de Shanghai : la partie urbaine de Pudong est alors partagée entre trois arrondissements de Puxi-Huangpu, Nansi et Yangpu-, le reste de son territoire relevant des districts ruraux, comme le comté de Chuansha et le district de Minhang. Le Bureau de développement de Pudong, placé directement sous la tutelle de la Municipalité et présidé par l'un des vices-maires, doit donc contrôler l'aménagement d'un territoire dont la gestion locale est partagée entre cinq unités administratives dépendant, hiérarchiquement, à un degré moindre, de la Municipalité. Une telle division de la nouvelle zone de Pudong

⁶⁶² XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir., *op.cit.*, Shanghai, 2007, p587

⁶⁶³ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p267

contredit la volonté de ZHU Rong Ji de simplifier les procédures et freine les prérogatives du Bureau de développement. La nouvelle zone de Pudong, d'une superficie de 522.75 km², soit le double de la superficie de la ville en 1985, est placée sous l'égide d'une Commission nationale.

Deux ans après le lancement officiel, le pari fait par la Municipalité de Shanghai semble gagné. La construction de Pudong est commencée par les équipements de base, dont le franchissement du Huangpu est un des projets les plus remarquables. C'est la prémisse la plus importante en ce qui concerne la valorisation de l'avantage de la proximité de Pudong et du centre ville, qui était son premier atout par rapport aux trois autres projets déjà mentionnés ci-dessus. Comme l'a montré Kerrie L. MACPHERSON, la traversée aisée du Huangpu était vitale pour l'amélioration qualitative et la croissance quantitative de l'activité portuaire déplacée : elle stimulerait le développement de Pudong et allègerait les problèmes de circulation dans le centre de Puxi⁶⁶⁴.

En fait, les études sur les méthodes de franchissement, comme les tunnels et un métro, ont déjà été lancées trente ans avant l'exploitation, dans les années 1960, ce qui a permis la livraison du premier tunnel de la rue Dapu en juin 1971. En décembre 1988, l'ouverture du tunnel de la rue Yan'an a matérialisé l'axe de développement est-ouest du schéma directeur. Dès que le projet de Pudong a reçu le soutien du Centre, les capitaux énormes investis se sont ajoutés au travail avec zèle des cadres locaux pour que la plupart des équipements de franchissement (dont trois ponts, un tunnel et une ligne de métro) soient livrés. Parmi eux figure la construction du pont Nanpu, à laquelle peu d'experts croyaient fin 1989 en raison du déplacement de nombreuses habitations et usines qui laissait craindre de longues tractations. Deux ans plus tard, en novembre 1991, un autre ouvrage d'art conçu par les ingénieurs shanghaiens, le pont Yangpu, est mis en service. Ces ponts viennent refermer le boulevard périphérique intérieur qui reliera le vieux centre-ville de Puxi au nouveau centre d'affaires de Pudong qui est le quartier de Lu-Jia-Zui. En 1994, la mise à double voie du tunnel de la rue de Yanandong a été mise en chantier. En profitant de ce projet livré en 1996, un accès plus direct du centre ville de Puxi à Lu-Jia-Zui de Pudong a été offert. En 2005, avec les quatre ponts et six tunnels, le passage de Puxi au Pudong se fait en moins de dix minutes, contre deux ou trois heures auparavant⁶⁶⁵.

Les projets de cette époque en ce qui concerne les équipements de franchissement sont rassemblés à l'intérieur du boulevard périphérique intérieur. Au fur et à mesure du développement de Pudong, le franchissement de la proche banlieue, notamment du côté nord-est du périphérique, qui a accueilli les industries, est devenu progressivement très problématique. Lorsque de plus en plus habitants de Puxi ont déménagé vers Pudong, la charge du réseau de transport a été aussi augmentée. En outre, les habitants domiciliés dans les nouveaux quartiers résidentiels au sud-ouest de Puxi qui sont implantés au cours de l'aménagement de cette partie -, sont obligés de faire un détour s'ils veulent aller à Pudong. LU Xing Long a montré aussi, en 1999, le retard de développement du bac. D'après lui, le bac, en tant que seul vecteur pour les vélos et les cyclomoteurs, devrait

⁶⁶⁴ Kerrie L. MACPHERSON, *op.cit.*, Paris, 1995, p202

⁶⁶⁵ XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir., *op.cit.*, Shanghai, 2007, p589

accélérer son développement dans un cadre où ces derniers restent encore des moyens principaux de transport de *Shanghai*⁶⁶⁶. Cependant, ce n'est plus le cas aujourd'hui car, d'une part le rayon parcouru a été augmenté en accompagnant l'extension urbaine, alors qu'ils semblent insuffisants pour une distance plus longue; d'autre part, ils sont menacés, notamment en ce qui concerne les vélos, par la croissance rapide des véhicules. S'ajoutant au développement des autres moyens de transport en commun, notamment les métros qui franchissent le fleuve, le bac a perdu totalement sa position en comparaison avec d'autres équipements. On peut s'interroger sur la raison fondamentale de ce changement. Est-ce le retard du bac lui-même qui a obligé de plus en plus de citoyens à l'abandonner, ou encore le fait qu'il soit déjà incapable de s'adapter à l'extension de la ville ? Quel rôle jouera-t-il dans le développement urbain ? Ces problèmes seront discutés dans le chapitre prochain concernant le projet du bord de l'eau.

A part les équipements de franchissement, des équipements de base à Pudong ont été parallèlement effectués, dont l'élargissement de la rue Yanggao, un axe principal routier, à la fin de l'année 1992. Il y avait aussi la construction des usines d'électricité, des usines d'eau potable, des usines d'assainissement d'eau et des usines de gaz. Un autre projet principal était l'établissement du port. Le nouveau port de Wai-Gao-Qiao, mis en chantier depuis 1993, était une composante de la zone de libre-échange de Wai-Gao-Qiao, une des quatre zones de Pudong. Ce projet est considéré en plus comme une mesure importante pour valoriser son atout du transport maritime. Les premiers docks se sont étalés le long du littoral, d'une longueur d'environ 9000 mètres. Avec quatre débarcadères qui pouvaient accueillir les bateaux jaugeant plus de dix mille tonnes, leur capacité de traitement a atteint 2.4 millions de tonnes par an. La deuxième phase des travaux des équipements de base a commencé à la fin des années 1990. Avec un investissement de 5950 millions de Yuan, elle s'est concentrée en particulier sur la construction de l'aéroport, du port en eau profonde et du port de l'information (*Pudong International Information Port*). A part ceux-ci, les projets réalisés ont comporté la deuxième ligne de métro, le boulevard périphérique extérieur, la Tour Jin Mao et le centre de conférences international (*Shanghai international convention center*).

D'après l'Agence de planification urbaine, les deux idées maîtresses du projet étaient « d'une part, la coordination et la répartition des communications et, d'autre part, une occupation des sols selon un schéma précis »⁶⁶⁷ Le plan d'aménagement de Pudong de 1990 prévoit une division en cinq zones, parmi lesquelles Lu-Jia-Zui est défini comme le centre. L'extension sera faite en premier le long de l'axe nord-sud, constitué de la rive du Huangpu autrefois, puis développée vers l'hinterland. L'aménagement des cinq zones a été doté d'orientations spécifiques en trois étapes, sur une superficie totale de 177 km², et séparées les unes des autres par une large ceinture verte de 2 à 3 km, au sein desquelles trois secteurs, Lu-Jia-Zui, Jinqiao et Wai-Gao-Qiao, représentant 57 km², sont considérés comme expérimentaux. La phase préparatoire, de 1990 à 1995, est consacrée à l'élaboration des plans d'urbanisme détaillés, à la construction des infrastructures de base et à l'essor des activités industrielles. Parallèlement, des réserves foncières sont constituées pour permettre

⁶⁶⁶ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p237

⁶⁶⁷ Kerrie L. MACPHERSON, *op.cit.*, Paris, 1995, p202

l'extension graduelle du secteur tertiaire.

Figure 3-14, La réalisation du projet de Pudong



1899



1992



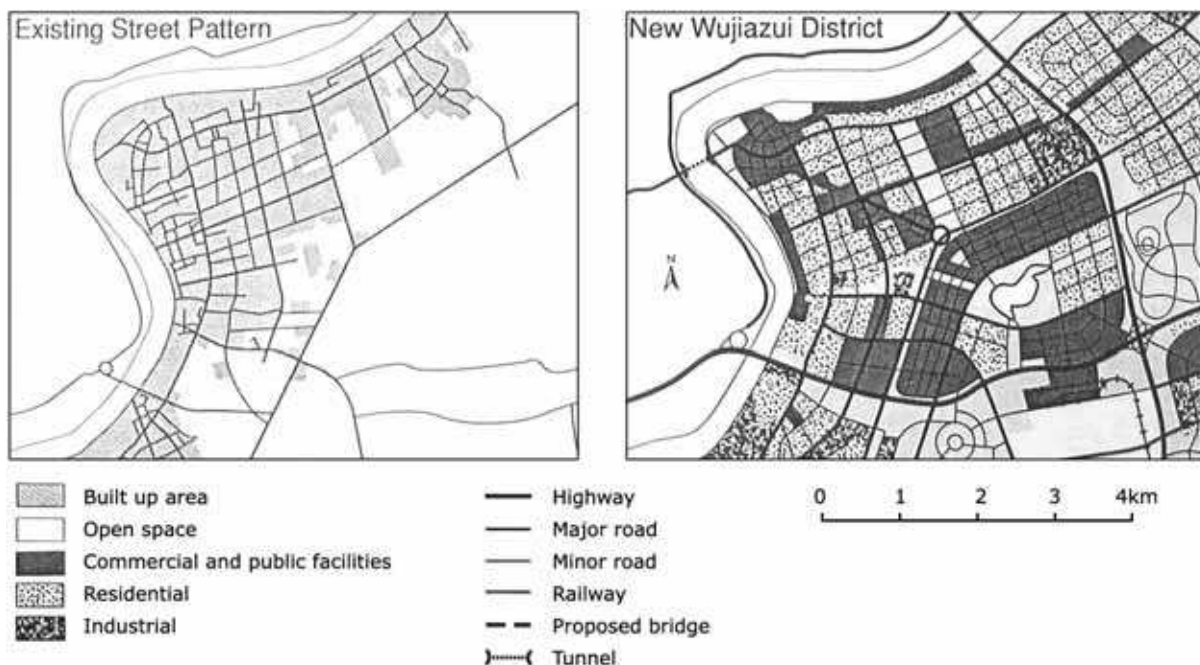
1999

A gauche, l'image de Lu-Jia-Zui dans les différentes époques.

Source : Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p485

Ci-dessous, la morphologie de Lu-Jia-Zui avant et après l'exploitation.

Source : Christian HENRIOT, *op.cit.*, Paris, 1995, p216



Quatre pôles secondaires ont été livrés en 1995, parmi lesquels le pôle de Lu-Jia-Zui, le nouveau centre, est le plus remarquable. Avec un rôle magnifique qui envisage de lui faire jouer la « Tête du dragon », il est réservé aux fonctions financières, commerciales, de

services à l'exportation, de communications, de parc des expositions, etc., une extension en fait des fonctions assumées par le Bund de Puxi. Aux yeux des agences d'architecture étrangères, Lu-Jia-Zui doit avoir toutes les caractéristiques d'un vrai quartier vivant, comprenant un centre d'affaires, des commerces de détail, des centres culturels et des logements pour environ 500 000 personnes⁶⁶⁸. Si le Bund a représenté la prospérité d'hier de Shanghai, Lu-Jia-Zui, sorte de « Manhattan Shanghaien⁶⁶⁹ » où, face à l'éclectisme architectural de Puxi, jailliront d'étrincelants gratte-ciel modernistes, a marqué alors un repère dans le processus de modernisation de la ville.

En dehors de Lu-Jia-Zui, les quatre autres zones de la rive de Pudong se caractérisent toutes par la place dominante accordée au secteur secondaire : le port, la construction navale, la verrerie et d'autres industries nouvelles. A l'est de Lu-Jia-Zui, la zone d'exportation de Jinqiao est appelée à devenir une ville industrielle nouvelle, entièrement planifiée, qui se spécialisera dans les industries tournées vers l'exportation et le secteur tertiaire. La zone des technologies de pointe de Zhangjiang, située dans la partie centrale de Pudong, est destinée à devenir la future « *Silicon Valley* »⁶⁷⁰. Au nord-est de Pudong, sur l'estuaire du Yangzi, la zone de libre échange de Wai-Gao-Qiao sera la première zone de ce type en Chine. Elle est rattachée à la zone portuaire du même nom. Cette dernière est située à côté d'un nouveau port en eau profonde. En effet, le port fluvial ne répond plus aux exigences de Shanghai, donc un port maritime à l'embouchure du Yangzi a été mis en chantier.

5.2.1.2 Franchissement du fleuve : une idée répandue

Lorsque l'exploitation de Pudong a été mise en chantier, elle a été souvent présentée dans la presse occidentale comme une décision brutale ou irraisonnée. En octobre 1990, la presse en langue anglaise se fait l'écho du manque d'enthousiasme des investisseurs potentiels et de leur suspicion vis-à-vis de l'emprise du régime et de sa bureaucratie, dénonçant le manque d'audace du programme et le protectionnisme exercé par les banques chinoises. Les potentialités du site sont difficilement accessibles par manque de liaisons franchissant les 500m du Huangpu et par manque d'infrastructures de base et d'équipements. De même, nombre de Shanghaiens se montrent méfiants envers un projet qui semble imposé par Pékin.

Toutefois, l'extension urbaine à Pudong est en fait le fruit d'espoirs et d'esquisses, renouvelés périodiquement depuis le début du siècle. Pour cela, Marie-Claire BERGERE énonce qu'en dépit des références faites aux rêves de ceux qui chérissaient les nobles idéaux de construction d'une nation moderne, les réalisations sont différentes sur bien des points du projet de SUN Yat-sen, mais témoignent de la même confiance dans l'avenir de Shanghai et affirment aussi la nécessité de faire appel à l'investissement international⁶⁷¹. En six mois, plus de 1 300 délégations se rendent à Pudong, ce qui permet de mesurer l'impact considérable de la campagne de presse menée par les défenseurs du projet⁶⁷².

Pour le projet gigantesque de Pudong, c'est le gouvernement local, avec le fort soutien du

⁶⁶⁸ Jack F. WILLIAMS, *op.cit.*, Paris, 1995, p 215

⁶⁶⁹ *Ibid.*

⁶⁷⁰ *Ibid.*

⁶⁷¹ Marie-Claire BERGERE, *op.cit.*, Paris, 2002, p437

⁶⁷² Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p48

gouvernement Central, qui est à l'initiative du projet et qui en assure le suivi et la direction. L'idée classique depuis la fondation de la République, que le gouvernement était l'acteur principal pour les villes satellites dans le cadre de l'économie planifiée, est ici dépassée. Pudong est née dans un contexte différent, où la réforme et l'ouverture, ainsi que le développement de l'économie de marché sont une réalité. En effet, un tel projet, qui nécessite une aussi grande somme d'investissements pour le franchissement du fleuve, en particulier pour les travaux de la première phase, semble impossible à réaliser dans un court terme de dix ans sans les forts soutiens du gouvernement local et de l'état. Le profit de la réforme de la gestion du terrain, lancée par l'état depuis la fin des années 1980 est un autre facteur décisif pour l'aboutissement du projet. Désormais, le terrain pouvait être cédé, de plus en plus de logements privatisés à la fois. Dans ce cadre, Pudong a obtenu un apport considérable par la cession à durée déterminée des terrains.

L'objectif que le gouvernement de Shanghai a fixé pour l'exploitation de Pudong de retrouver un centre économique et d'un chef-lieu à l'échelle nationale et internationale. Sur cet aspect, Pudong a eu un grand succès, puisqu'il est considéré comme un bon exemple par rapport à la restructuration. Le cas de Shanghai a bien inspiré les autres villes fluviales dont la plupart ont affiché une volonté d'extension. Celles-ci ont hésité sur le choix de sites en zone urbaine, mais le succès de Pudong leur a confirmé l'idée du franchissement. Dans une échelle plus petite, le cœur de Pudong, Lu-Jia-Zui, a offert un modèle pour l'implantation d'un nouveau centre modernisé au bord de l'eau. Cependant, en ce qui concerne l'autre objectif de Pudong, c'est-à-dire provoquer le développement du bassin du Yangzi et en plus de tout le pays, Christian HENRIOT montre que les efforts d'aménagement régional ont échoué en Chine à cause du manque d'autonomie réelle laissée aux acteurs économiques et les entreprises et des rivalités bureaucratiques⁶⁷³.

- L'exemple de Nankin et Hangzhou

En ce qui concerne le développement du franchissement, nos trois autres sites d'étude ne peuvent pas vraiment être comparés à celui de Pudong. A Canton, la rivière des Perles a une largeur comprise entre 180 et 400 mètres depuis le milieu du XIX^e siècle. A Tianjin, le fleuve Hai a une largeur plus petite, moins de 200 mètres. Par conséquent, pour ces deux villes, les deux berges du fleuve ont eu une exploitation parallèle dès la première ouverture. A Wuhan, bien que le fleuve Yangzi qui la traverse soit très grand (plus d'un kilomètre), il a fusionné en fait trois villes indépendantes (Hanyang, Wuchang et Hankou) depuis les années 1930, dont chacune a une orientation diverse. D'après WANG De Hua, l'armurerie de HanYang, construite depuis 1889 et développée vers une grande société complexe avec 3000 employés, a favorisé l'intégration de ces trois villes⁶⁷⁴. En dépit de son site principal au bord du fleuve Han, ses logements pour les employés sont établis à Hankou, de l'autre côté du fleuve, ce qui a créé une liaison notamment pour les deux rives du fleuve de Han, qui est beaucoup plus petit que le Yangzi. En outre, c'est la raison politique qui a poussé ce regroupement. Le gouvernement central du Guomindang a été pris comme capitale en 1923,

⁶⁷³ Christian HENRIOT, *Réforme économique et décentralisation en Chine populaire : le cas de la région économique de Shanghai*, Revue d'études comparatives est-ouest, Paris, vol 22, n°1, 1991, p57-92

⁶⁷⁴ WANG De Hua, *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Shi Gang (The outline of city planning history of China)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2005, p 137

lui donnant alors officiellement le nom commun de Wuhan, en dépit d'une situation géographique où le fleuve de Yangzi reste encore un obstacle difficile à franchir à cause de sa largeur.

Pour faire l'étude de l'influence du modèle de Pudong sous l'angle du franchissement du fleuve, nous voulons donc discuter ici des autres cas en dehors de notre terrain. A la suite de Shanghai, un grand nombre de villes fluviales a proposé le développement par franchissement du fleuve, y compris Nankin et Hangzhou. Elles ont, en suivant le parcours de Pudong, construit des zones nouvelles de l'autre côté du fleuve dont la largeur est d'au moins un kilomètre. Notre analyse de ces cas sera concentrée sur la liaison entre le modèle et les suiveurs, en particulier sous l'angle de la logique de l'auteur, mais pas sur les projets dans ces villes eux-mêmes.

Hangzhou

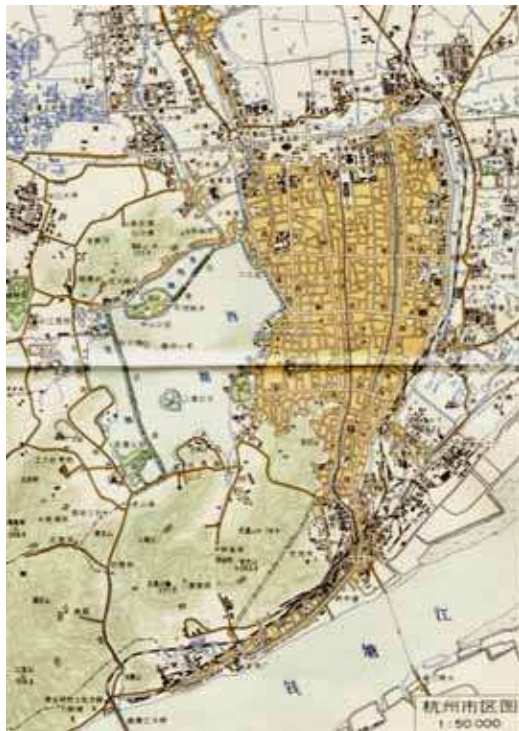
Hangzhou n'était pas une ville fluviale dans l'histoire. En fait, elle s'est étendue autour du lac de l'Ouest, vers le nord et vers l'est. Comme choix pour son développement, elle a adopté enfin la stratégie d'un développement en franchissant le fleuve, qui a été notifiée officiellement en 1997, dans le Rapport d'activité du gouvernement. Plus concrètement, le rapport a présenté l'idée de l'exploitation du quartier fluvial entre le premier et le deuxième pont de Qianjiang, « en s'inspirant des expériences de certaines métropoles pour le franchissement du fleuve⁶⁷⁵ ». Bien qu'il n'ait pas précisé quelle ville était sa référence, le succès de son voisin seulement distant de 200 kilomètres, Pudong à Shanghai, lui a offert sans doute un modèle. Cette stratégie a été concrétisée dans le schéma directeur de Hangzhou pour la période de 1996 à 2010. La direction pour le futur est aussi précisée, vers l'est en se développant le long du fleuve, et en même temps vers le sud en franchissant le fleuve. De cette manière, la distribution du plan pourrait être modifiée d'une extension en nappe, autour d'un seul centre, en une structure en grappes.

Quant à l'objectif du développement par franchissement du fleuve, XU Guo liang a un propos clair et concret. « Au XXI^e siècle, les villes chinoises du côté maritime auront des conditions de plus en plus favorables pour attirer les investissements, une structure corporative parallèlement ajustée, de manière à constituer une aire urbanisée avec une force économique considérable. A cet égard, Hangzhou est entré dans une nouvelle époque... La zone au bord du fleuve Qiantang, en possédant une grande ressource touristique, ainsi qu'une facilité de transports, aura un fort potentiel. Elle pourra devenir une vitrine en favorisant le développement local d'une économie axée sur l'exportation. Elle offrira en plus une possibilité de participer à la concurrence internationale. Elle a donc besoin d'une réflexion de fond, en particulier sur l'orientation et la fonction du quartier fluvial, ce qui jouera un rôle important pour bien valoriser ses ressources et ses avantages. ... Dans le delta du Yangzi, Hangzhou doit renforcer sa position en tant que ville centrale de l'aire du sud. Elle essaie de devenir un pionnier pour l'innovation technique et pour la restructuration de ses industries. ... L'extension le long et en franchissant le fleuve amènera, sans aucun doute,

⁶⁷⁵ XU Guo Liang, *Hangzhou Cheng Shi Qian Tang Jiang Yan An Gong Neng Ding Wei Tan Tao (L'analyse de l'orientation du quartier au bord du fleuve Qiantang)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 1999, p61-64

une nouvelle dynamique à la ville. Les quartiers fluviaux auront une influence considérable sur la restructuration et l'amélioration des fonctions urbaines de la ville. Cela constituera une base solide pour l'entrée dans une nouvelle époque, et notamment, pour consolider la position de Hangzhou dans le delta du Yangzi⁶⁷⁶»

Figure 3-15, Hangzhou : l'état d'aujourd'hui et la planification



A gauche, la ville de Hangzhou avant 2001
 Au-dessous, la planification de Hangzhou en 2002,
 source : FENG Yu Feng, WU Wei, *op.cit.*, 2002,
 Shanghai, p20



En tant que chef lieu de la province de Zhejiang, Hangzhou a été considérée, sous un angle traditionnel, comme un centre économique, politique et culturel. Cependant, au fur et à mesure du développement rapide des petites et moyennes villes, sa position ne semble plus inébranlable, ce qui a été considéré par le gouvernement local comme la raison principale produisant un effet négatif sur son développement. A leurs yeux, en profitant de la coopération entre la ville de Hangzhou et le port de Ningbo, le deuxième grand port du delta du Yangzi, les avantages des deux villes se sont complétés mutuellement, mais leur puissance effective d'aujourd'hui reste insuffisante pour pousser le développement économique de toute la province. A cet égard, elle a mis l'accent sur l'importance de l'exploitation d'un nouveau quartier fluvial. Elle a cru que la nouvelle zone urbanisée, avec ses fonctionnalités et sa distribution repensée, pourrait être une dynamique urbaine pour toute la ville, même pour la province⁶⁷⁷.

En analysant ce discours, l'objectif de l'extension vers le fleuve, et encore plus loin, du franchissement du fleuve, s'est apparenté à celui de Pudong à Shanghai. Tous les deux ont l'objectif d'une restructuration de la ville, en matière de fonction et d'espace à la fois. Lorsque l'avenir du fleuve et de ses quartiers fluviaux dans la ville a été discutée entre les

⁶⁷⁶ *Ibid.*

⁶⁷⁷ *Ibid.*

chercheurs chinois, l'analyse a commencé par celle du contexte de la région du côté maritime et du delta du Yangzi. Comme l'ont remarqué FENG Yu Feng et WU Wei, Hangzhou est obligée de développer sa compétence vis-à-vis de la concurrence et de la coopération à la fois, vers Shanghai, la capitale du delta, et Ningbo, le voisin de la même province. Dans ce cadre, l'exploitation d'une nouvelle zone à grande échelle, urbanisée et modernisée à court terme, est considérée comme la mesure principale. Pour réaliser une telle extension, un ajustement des limites de la ville est nécessaire. Dans ce cadre, les comtés et les petites villes autonomes des alentours ont été fusionnés à la grande ville adjacente. Hangzhou a fait le même choix. En février 2001, elle a « absorbé » Xiaoshan pour qu'elle puisse s'étendre sur la rive sud de Qiantang⁶⁷⁸.

Pourquoi Hangzhou a-t-elle fait un tel choix en dépit du fait qu'elle n'était pas du tout une ville fluviale à travers l'histoire ? Dans les yeux du gouvernement local, les quartiers fluviaux avaient les points forts suivants: en premier, ils profitent d'un réseau de transport très développé. Le grand pont lui a offert un réseau routier efficace et elle dispose du fleuve en plus pour le transport sur l'eau. A cet égard, il pensait qu'Hangzhou avait son propre avantage dans les aspects du paysage, de l'environnement et de la ressource de l'eau contre Shanghai, tandis que ses conditions de transport et sa situation géographique n'étaient pas fortement inférieures. De plus, il est possible d'attirer des investissements étrangers via Shanghai. Dans cette optique, la nouvelle zone en face du vieux centre est orientée vers l'installation de sociétés de hautes technologies, contrairement à Xiasha, qui est située en aval du fleuve et qui servira en particulier à l'industrie mécanique, électroménagère, alimentaire et biochimique en agrégeant les industries déplacées du centre ville. A la suite de cette opération, les terrains du centre ville de Hangzhou pourraient être disponibles pour les secteurs tertiaires, qui auraient une rentabilité plus élevée, correspondant à leur prix⁶⁷⁹. La pollution du centre ville serait diminuée parallèlement. Deuxièmement, les quartiers fluviaux ont une ressource et des qualités paysagères, ce qui leur offre une base solide pour le développement du tourisme. En l'occurrence, elle est orientée vers une zone touristique avec des équipements modernes (comme le terrain de golf) dans le plan du gouvernement, en miroir du lac de l'ouest, qui était très connu pour son paysage pittoresque. Ils sont orientés en plus vers l'habitation haut de gamme⁶⁸⁰.

⁶⁷⁸ Pékin a intégré le comté de Fangshan dans le rayon de la ville en 1986. Désormais, il y avait de grandes villes qui ont fait le même choix successivement, comme Shanghai, Wuhan, Canton, Nankin, Hangzhou, etc. L'ajustement du rayon administratif lancé par le gouvernement local est devenu une matière principale pour l'extension des grandes villes chinoises. Elle est différente par rapport à l'étalement urbain, car, après ce type d'extension, la vieille ville et les parties étendues sont devenues une aire urbanisée plus qu'une seule ville. Autrement dit, ce sera une agglomération autour d'une ville centrale. Si cette ville centrale et ses aires d'extension sont assez grandes, elles peuvent alors devenir enfin une aire métropolitaine.

Depuis février 2001, Hangzhou a fusionné les anciennes villes de Xiaoshan et de Yuhang. Elles sont intégrées dans la zone administrative de Hangzhou, donc sa superficie s'est agrandie à 3068 kilomètres carrés, contre 683 kilomètres carrés auparavant.

Voir FENG Yu Feng, WU Wei, *Jian Li Yu Da Du Shi Qu Jian She Guan Li Xiang Xie Tiao De Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Ti Xi* □ *Yi Hangzhou Shi Wei Li (Construire un système pour l'établissement du schéma directeur correspondant à l'administration d'une aire métropolitaine, en prenant Hangzhou comme exemple)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2002, p17-22

⁶⁷⁹ XU Guo Liang, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p61-64

⁶⁸⁰ *Ibid.*

En conclusion, la rive du Qiantang est considérée comme ayant un avantage spécial et un bon potentiel, ce qui correspond aux besoins du gouvernement local qui a besoin d'une dynamique urbaine. Elle a été considérée comme le meilleur emplacement pour attirer les investissements étrangers. En plus, Hangzhou voulait augmenter la proportion et améliorer la qualité de ses secteurs tertiaire. Elle a donc implanté la zone centrale d'affaires (CBD) au bord du fleuve, et a été prise comme centre de cette nouvelle cité. Car elle est considérée comme la zone à même de profiter au mieux de sa situation géographique: la facilité de transport, notamment la liaison routière avec Shanghai, qui offre aussi un paysage naturel. Aux alentours, des équipements touristiques réservés en particulier à la grande société étrangère, et des habitations de première classe seront installés. En tant que quartier aux fonctions mixtes, il est dans la première phase d'exploitation⁶⁸¹.

Nankin

Nous revenons ici au cas de Nankin, qui est toujours confrontée à la question de savoir comment s'agrandir depuis les dernières trente années. Ce problème s'est accentué dans un cadre où le développement économique rapide était très gourmand de terrains.

Nankin, ayant des fonctions variées, était une ville centrale de production et d'échanges pour la région au début des années 80. A la même époque, elle a établi son schéma directeur en prenant une structure radio-concentrique avec plusieurs roades. La planification a été ajustée dans les années 1990, dans un cadre où le secteur de la production s'est développé très rapidement, et a demandé à la ville de renforcer son rôle de centre d'échanges et du commerce. La ville servait donc essentiellement à la production et au commerce. Les terrains expropriés à cette époque sont pour la construction industrielle et l'exploitation immobilière. La direction de l'extension a été modifiée cette fois-ci, le fleuve Yangzi étant défini comme axe principal. En effet, Nankin est confus pour le choix de la manière de l'extension ce qui a lancé un grand débat durant dix ans, alors que le centre urbain planifié a changé sa situation géographique tantôt vers le sud-ouest, tantôt vers le nord-est. Elle a enfin mené une politique de développement des quartiers fluviaux en franchissant le Yangzi dès les années 1990, mais ces parties sont restées des bourgs n'ayant pas intégré la ville-mère jusqu'en 2000.

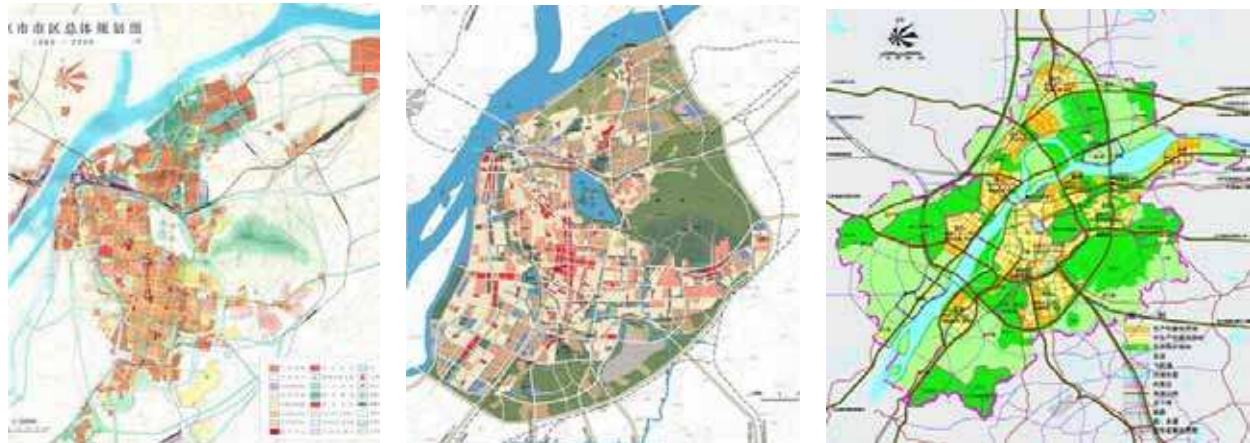
Depuis l'année 1992, la ville de Nankin a eu un rapide développement, notamment dans le secteur financier, informatique et technologique. En tant que centre de production mais

⁶⁸¹ Le centre urbain existant de Hangzhou, au bord du lac de l'ouest, est orienté vers les fonctions du tourisme, du commerce et des loisirs. Quant au nouveau centre au bord du fleuve, provoqué par l'installation du gouvernement de Hangzhou, un bon nombre de départements divers du gouvernement local y arriveront, enfin un quartier réservé à l'administration sera constitué. En même temps, des équipements haut de gamme des loisirs et du tourisme seront construits. Un parc de bureaux avec une bonne qualité mais basse densité s'y implantera. Il offrira aux sociétés internationales un lieu convenant aux grandes réunions ou à la conférence annuelle. Il est orienté, en fait, vers un rôle de perfection et de complémentarité avec le CBD de Shanghai. Pourtant, pour éviter un quartier déserté le soir, il faut y ajouter certains logements et équipements commerciaux. En général, ce sera un centre au niveau de la ville. Il possédera des fonctions diverses de finances, d'administration, de commerces, d'expositions, de loisirs, de tourisme, etc. Il sera le centre d'affaires de la région, en occupant aussi une place dans le système d'affaires autour du CBD de Shanghai.

Voir ZHAO Wan Liang, SHUN San, HE Hai Tao, *Hangzhou Shi jiang Bin Xin Zhong Xin Cheng Shi She Ji Ji Jia Gou (La structure pour le projet du nouveau centre urbain au bord du fleuve à Hangzhou)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2001, p19-21

aussi de services, son centre ville a été transformé d'une zone d'activité mixte en un centre tertiaire. C'est-à-dire qu'ici la proportion des secteurs tertiaires et d'habitations a été bien augmentée quant à la distribution des fonctions. En même temps, les autres fonctions sont réparties dans la proche banlieue. Un grand nombre de terrains ayant appartenu auparavant aux villages des alentours ont été expropriés pour loger la population et les sociétés déménagées du centre ville. Ils étaient les nouvelles aires urbaines dans le processus de l'extension. La ville avait une superficie de 144 km² en 1997, contre 102 km² en 1977.

Figure 3-16, Nankin : l'histoire et la planification

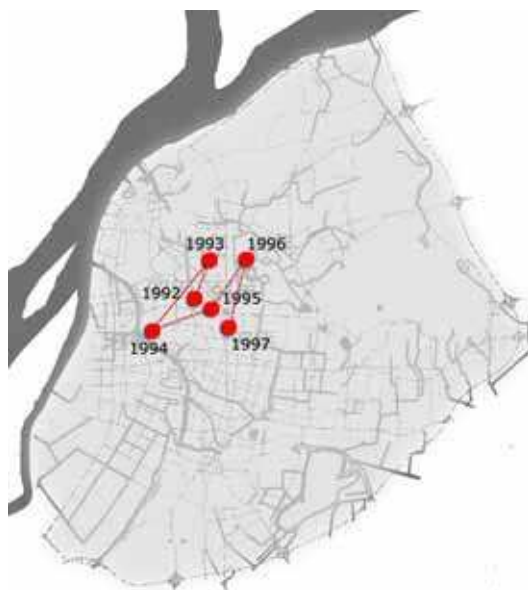


A gauche, la planification de Nankin en 1983 ; au milieu, la planification en 1995 ; à droite, la planification de villes nouvelles le long de Yangzi et à la rive droite en 2001.

Source : Les deux premières sont présentées dans l'exposition du bureau de la planification de Nankin, lancée en 2004

La dernière est figuré dans le site officiel du bureau de la planification de Nankin, <http://www.njghj.gov.cn/>, présenté le 8 juin 2006. Rubrique : le schéma directeur de Nankin (1991-2000), révision en l'année 2001

Figure 3-17, Le centre urbain planifié de Nankin entre 1992 et 1997



Source : HE Liu, CUI Gong Hao, *op.cit.*, Shanghai, 2000, p58, analysé par l'auteur.

Aux yeux des urbanistes, il existe deux problèmes dans l'extension de la ville. D'une part, le vieux centre est trop chargé et la disposition des fonctions n'est pas correcte. En effet, il doit être réservé aux fonctions qui correspondent plus au prix de son terrain. D'autre part, les nouveaux parcs de hautes technologies et les cités universitaires sont construits partout dans la banlieue. La dispersion a abouti à un grand coût pour la première phase de construction. La ville manque d'une direction principale de son extension. La conséquence a été une mise en concurrence négative des différents parcs⁶⁸². Toutes ces raisons ont favorisé de nouveau le réajustement du schéma directeur.

Dans ce cadre, dans le dernier ajustement du schéma directeur basé sur l'édition de 1990, l'accent a été remis en 2001 sur une extension le long du fleuve. Il a proposé un regroupement de l'industrie dans des zones de développement économique et technologique, ainsi qu'un regroupement des nouveaux projets dans les nouveaux quartiers. Selon ce schéma, l'aire urbanisée sera agrandie jusqu'à la rive gauche du Yangzi. Elle a bien dépassé la limite des 120 km² définie dans l'ancienne édition. Elle a défini une conception de la « zone nouvelle urbanisée », et a précisé quatre zones nouvelles au sud, à l'est et en franchissant le fleuve Yangzi. Parmi elles, la nouvelle zone d'Hexi, en aval du fleuve, était le projet le plus important. Il est orienté vers une nouvelle zone centrale pour l'activité publique. Il sera chargé des fonctions mixtes des affaires, du commerce, de la culture et des loisirs. Il deviendra un nouveau centre ville comparable au Xinjiekou, le centre existant. Pour le gouvernement local, l'exploitation de la rive gauche améliorera l'image de la ville et élèvera en même temps sa capacité de concurrence. A la suite de ce principe, les deux comtés et les deux arrondissements de la rive gauche ont été fusionnés en deux nouveaux arrondissements (Pukou et Liuhe). Pukou, qui a une histoire de 2300 ans, est devenu pour la première fois un arrondissement de Nankin. Selon HE Liu et CUI Gong Hao, ce fusionnement administratif favorisera le développement futur de la rive gauche. Avec la construction des équipements de transports, comme les ponts et le métro, Nankin est entré dans une nouvelle époque du franchissement du fleuve⁶⁸³.

A Nankin, comme à Pudong, le franchissement du fleuve a été considéré par le gouvernement local comme une exigence objective pour favoriser un développement équilibré. En parallèle, il aura des influences positives sur la restructuration de l'espace urbain, l'amélioration des fonctions de la ville, mais aussi sur l'accélération de l'urbanisation et de la modernisation. En un mot, il améliorera la capacité de concurrence de Nankin⁶⁸⁴. Dans cette nouvelle édition du schéma, il y avait les références de Pudong à Shanghai et de Hangzhou. Toutes les deux ont mis l'accent sur les secteurs de l'industrie et des services. Quant à Nankin, il a proposé, en plus de l'existant, d'implanter un port moderne sur la rive gauche. Ce port est orienté vers un complexe intégrant les services, les

⁶⁸² Voir ZHANG Luo Cheng, ZHU Tian Ming, *Nanjing Cheng Shi Fa Zhan Yu Bu Ju Si Lu Tan Tao (L'analyse de l'idée sur la planification et le développement de la ville de Nankin)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°6, 2005, p76-79

⁶⁸³ HE Liu, CUI Gong Hao, *Nanjing Cheng Shi Kong Jian kuo Zhan De Te Zheng Yu Ji Zhi (Les caractéristiques et le mécanisme de l'extension de l'espace urbain à Nankin)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2000, p56-60

⁶⁸⁴ *La réflexion de la politique du franchissement du fleuve à Nankin*, source : (le site officiel du comité d'experts pour la consultation des politiques de Nankin)

échanges et le stockage. En plus, il a décidé de développer le secteur de la production sur la rive gauche, notamment les industries lourdes comme l'industrie pétrochimique et les industries de l'acier et de la fonte, ainsi que le secteur de la haute technologie et le secteur du tourisme. Comme l'a montré CHEN Ding Rong, le chef du bureau de la planification de Pukou, le principe de ce développement par franchissement du fleuve était « la coordination de l'industrialisation, de l'urbanisation et de la fonctionnalisation⁶⁸⁵ ». L'arrondissement de Pukou est orienté vers un centre secondaire pour la nouvelle aire urbaine, parallèlement à un nouveau quartier relativement indépendant avec des fonctions variées⁶⁸⁶.

- L'influence du modèle de Pudong

Selon une recherche de HU Jun, le niveau d'urbanisation de la Chine atteindra plus de 50% en 2020⁶⁸⁷, contre 28% en 1993. Cette urbanisation massive est liée au besoin impératif de développement économique⁶⁸⁸. D'après YANG Chun Xia, c'est à la fin du XX^e siècle dans le cadre de cette extension des villes et de recherche de nouveaux terrains, que le principe de franchissement du fleuve est apparu et que la plupart des projets de franchissement ont été lancés. En effet, pour les villes fluviales, lorsque les terrains du centre ville ne permettaient pas de répondre à ce besoin d'extension, elles sont allées chercher des terrains disponibles de l'autre côté du fleuve. Ainsi est apparu le mécanisme du franchissement du fleuve. Ce mécanisme s'explique aussi par le marketing urbain et la rude concurrence que se livrent les villes chinoises. Etant plus sur un mode de concurrence que de coopération, les villes chinoises ont été obligées d'améliorer sans cesse leurs compétences pour pouvoir obtenir plus d'investissements (notamment des investissements étrangers) et de talents. Dans ce contexte de concurrence effrénée pour attirer les investisseurs, les villes ont préféré la solution qui consistait à construire une nouvelle zone urbanisée plutôt que d'aménager la vieille ville, solution qui aurait nécessité plus de temps.

Le projet de Pudong à Shanghai, réalisé progressivement dans les années 1990, est à l'avant-garde de ce type d'exploitation par franchissement. Il a répondu à deux besoins : d'une part, l'extension urbaine, d'autre part, la restructuration de l'industrie et de l'espace. Son succès a forcément inspiré les autres villes qui se sont lancées la décennie suivante dans la même politique : Nankin et Hangzhou en sont deux cas différents.

Comme l'a généralisé WANG Xing Ping, les urbanistes chinois ont cru que la croissance par franchissement du fleuve pourrait produire les résultats positifs suivants :

Premièrement, améliorer le moyen existant de la croissance urbaine, c'est à dire l'extension en nappe. Du nom chinois de « Tan Da Bing » (faire une grande galette), ce type d'extension se caractérise par son mono-centre et son étalement continu. A cet égard, les projets de franchissement du fleuve ont correspondu à un désir d'implantation de villes

⁶⁸⁵ L'interview de CHEN Ding Rong, chef du bureau de la planification de Pukou, source : http://www.jspk.gov.cn/jianshexinxi/baimad/2007-02-11/jianshexinxi_20070211141704_361.html, le site officiel de l'arrondissement de Pukou.

⁶⁸⁶ La planification de Pukou, source: le site officiel de l'arrondissement de Pukou.

⁶⁸⁷ HU Jun, *Zhong Guo Cheng Shi, Mo Shi Yu Yan Jin (Les villes chinoises, modèle et mutation)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1995, p162

⁶⁸⁸ YANG Chun Xia, *Cheng Shi Kua He Xing Tai Yu She Ji (La conception de la forme urbaine pour les villes franchissant du fleuve)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2006, p 42

nouvelles, comme on l'a remarqué dans le schéma de Hangzhou, qui voulait constituer le nouveau centre de l'autre côté du fleuve.

Deuxièmement, offrir à la ville plus de terrains fluviaux. L'exploitation par franchissement, en profitant à la fois du niveau technique et de l'ajustement des limites administratives, a effacé les obstacles jadis infranchissables. La ville a ainsi obtenu plus de terrains disponibles au bord de l'eau, réservés aux ports et aux industries dépendant du port, déplacées du centre ville. Suite à cette mesure, les rives du centre ville ont pris plus de valeur, et ont pu être réorientées vers les secteurs tertiaires. Cette mesure a donc eu un double avantage pour le gouvernement local. Celui d'obtenir ces champs à prix bas pour les vendre aux enchères après avoir construits les équipements nécessaires pour les zones nouvelles ou le réaménagement du centre ville. C'est la mesure principale du « marketing urbain », qui financera les projets suivants.

Troisièmement, faciliter le contrôle global du gouvernement local. Ceci afin d'éviter que les constructions déjà ou en cours de lancement par les promoteurs privés dans les quartiers fluviaux de la proche banlieue se fassent sans ordre. Autrement dit, le gouvernement local préfère une exploitation Top-down à une démarche bottom-up⁶⁸⁹.

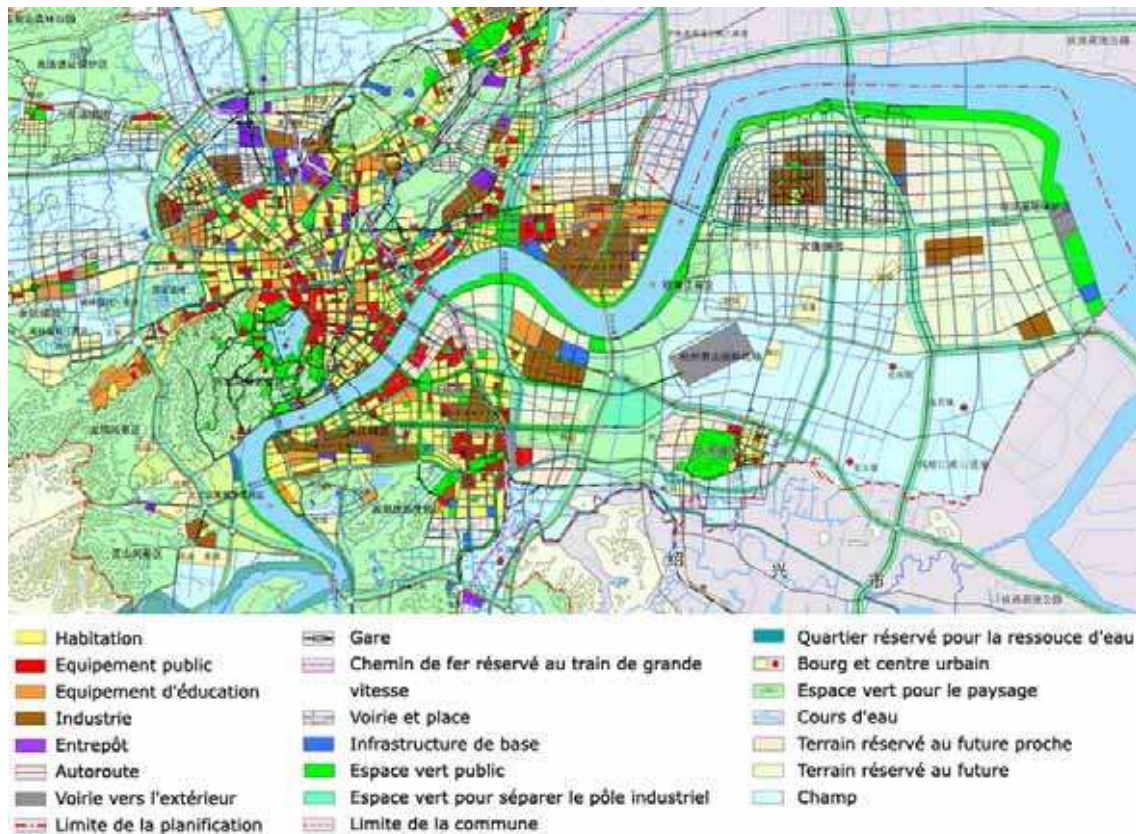
A nos yeux, l'exploitation de Pudong n'a pas seulement rempli les trois objectifs indiqués. Il s'agissait aussi d'obtenir une dynamique urbaine pour le développement économique de la ville, et d'améliorer en plus la compétence de la concurrence, ce qui est le plus important. En fait, ces facteurs n'ont pas de liaison évidente avec le franchissement.

En effet, dans la deuxième moitié des années 1990, après que DENG Xiao Ping ait stimulé la réforme et l'ouverture en 1992, cette politique d'implantation d'une nouvelle zone urbanisée est devenue à la mode dans les grandes villes mais aussi dans les petites villes et même celles ne se situant pas au bord d'un fleuve, ont considéré que l'implantation d'une nouvelle zone urbanisée, que ce soit un centre d'affaires avec l'installation d'un secteur financier et de services, un parc industriel réservé aux sociétés de haute technologie, ou encore une cité universitaire réunissant plusieurs universités et départements de la recherche, était également une dynamique importante par rapport au développement et à la restructuration urbaine.

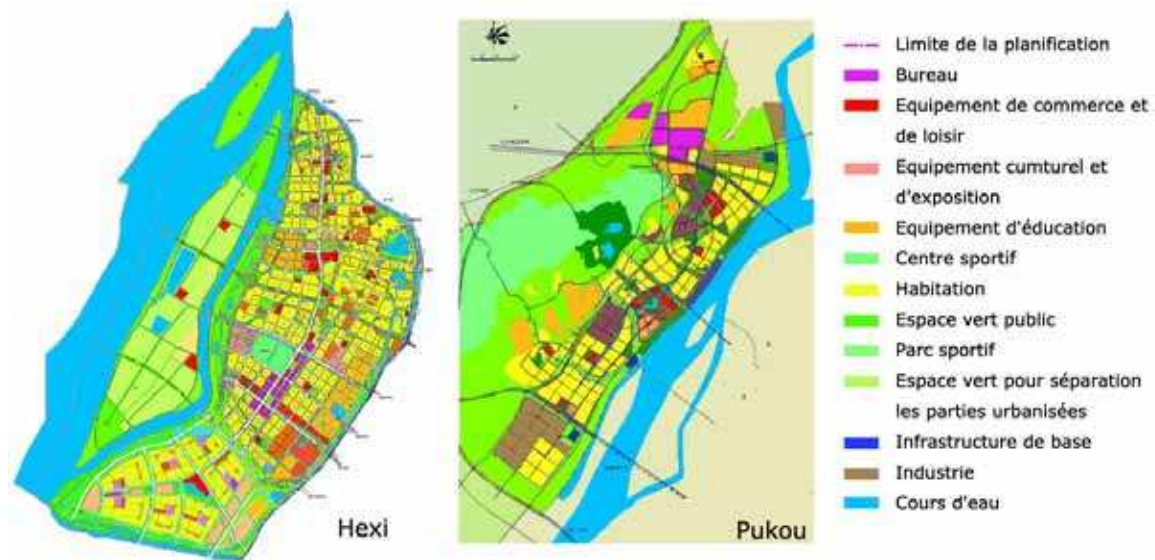
Dans le cas de Shanghai, c'est grâce à la proximité du vieux centre, que Pudong a pu être mis en avant dans la comparaison des quatre projets. Quant à Hangzhou, elle a poursuivi la même politique du franchissement. La planification de la nouvelle zone ressemblait à celle de Pudong, en particulier dans l'optique de la distribution des fonctions. Un centre d'affaires au bord du fleuve a été implanté, en écho à celui de Lu-Jia-Zui au centre de Pudong, dans un cadre où toutes les villes tentent de stimuler le développement du secteur tertiaire.

⁶⁸⁹ Voir WANG Xing Ping, *Wo Guo Bin Jiang Da Du Shi De Kua Jiang Fa Zhan (A study on the span river expansion of riverfront cities in China)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2006, p91-95

Figure 3-18, Les secteurs implantés au bord de l'eau, le cas de Hangzhou et Nankin



Le schéma directeur de Hangzhou, Source : le site officiel du Bureau de planification de Hangzhou, <http://www.hzplanning.gov.cn/>



La planification du district Hexi et celle du district Pukou de Nankin. Source : Elles sont présentées dans l'exposition du bureau de la planification de Nankin, lancée en 2004.

En même temps, les trois zones de Pudong, à part celle de Lu-Jia-Zui, ont été orientées, soit en parc industriel, soit en aire portuaire avec des services et des habitations coordonnées. On remarque que Shanghai n'abandonne jamais le développement du secteur secondaire, en

revanche, ce dernier a toujours occupé une position cruciale dans l'exploitation. Quant à Hangzhou, le gouvernement local a mis autant l'accent sur le rôle de la fabrication dans l'étude de l'orientation des nouveaux quartiers fluviaux. Pour sa part, la distribution raisonnable du secteur secondaire au bord de l'eau est constituée d'une partie importante d'exploitation. C'est la base de la logique que l'avancement et la prospérité du secteur secondaire soient une condition nécessaire pour la croissance économique de la ville⁶⁹⁰. Par conséquent, à part le centre d'affaires, Hangzhou a distribué les parcs industriels en amont et en aval du fleuve. D'après les acteurs, ils peuvent valoriser l'avantage du fleuve pour le transport et aussi pour la production. Dans cette optique, le modèle de Pudong n'a pas été suivi à Nankin, ou bien, on peut dire que ce modèle a été divisé en deux. L'un est la ville nouvelle de Hexi, située en amont du fleuve, au sud de la ville. Il est orienté vers un secteur tertiaire, et en même temps vers une ville nouvelle qui présentera l'image moderne de Nankin. Nous pouvons y trouver l'influence de Lu-Jia-Zui. L'autre est la cité nouvelle de Pukou, située de l'autre côté du Yangzi. Elle a proposé le slogan d'un « développement coopératif avec l'industrialisation, l'urbanisation et la fonctionnalisation ». Elle est orientée vers une base avancée de production, un parc de haute technologie et un quartier résidentiel moderne. Son orientation est en fait proches de Jinqiao et Zhangjiang à Pudong.

En outre, la valeur du terrain était un des éléments qui déterminait la future fonction installée et la manière de l'exploiter. YANG Chun Xia a pris le modèle de Ernest Watson Burgess (Concentric ring model) pour expliquer la différence de prix des terrains urbanisés. Ceux qui étaient les plus proches du centre ville auraient un prix plus élevé. Pour le cas de Shanghai, ville étalée le long du fleuve, le Bund, son vieux centre développé depuis l'époque des concessions, est situé juste au bord du Huangpu. Pour sa part, bien que Pudong soit de l'autre côté et manque d'une liaison directe avec Puxi, sa proximité du centre ville aurait provoqué un franchissement tel que la valeur potentielle pouvait compenser ou même dépasser son coût. Dans cette perspective, l'échec du premier essai de Nankin est dû en partie à la grande distance entre le centre ville et la nouvelle zone de l'autre côté du Yangzi. Autrement dit, ce n'était pas le bon moment pour tenter l'exploitation par franchissement, car la ville au début des années 1990 n'avait pas encore un assez grand besoin de terrains aussi lointains. Par conséquent, l'enthousiasme et les investissements du gouvernement local n'ont pas eu de retombées économiques. Le nouveau quartier reste « l'île isolée » de l'autre côté du fleuve en dépit de certains projets réalisés.

L'extension urbaine a été favorisée aussi par la réforme de la gestion du terrain et la privatisation du logement, introduits à la fin des années 1980. Comme il a fait remarquer Françoise GED, la vente de droits d'utilisation du sol devait être le fer de lance de l'économie chinoise pendant les années 1990 et permettre de soutenir la croissance ainsi que la construction de logements pendant les vingt années à venir. Elle a créé un système où le pouvoir municipal reste concentré entre les mains d'un petit groupe de dirigeants, la mise en œuvre réussie des réformes dépendant de leur volonté et de leur capacité à tenir fermement les rênes des différents acteurs (agences municipales, société immobilières, entreprises, investisseurs étrangers, etc.) impliqués dans les opérations foncières et

⁶⁹⁰ XU Guo Liang, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p61-64

immobilières et attirés par la perspective de projets rapides⁶⁹¹. En fait, la nouvelle politique lancée en 1988, qui permet de transmettre le droit d'utilisation du sol, a favorisé l'exploitation des quartiers fluviaux. Le gouvernement a enclenché l'exploitation de la nouvelle zone par la construction des équipements de base au début et le déplacement de certains organismes gouvernementaux ensuite. En profitant de cette opération, les terrains que le gouvernement local a expropriés dans la zone auraient doublé leur valeur. Il vend alors le droit d'usage aux investisseurs privés, y compris les propriétaires de sociétés (des promoteurs pour la plupart), pour que les dépenses avant-projet et de la première phase puisse être récompensés. Pour ce point, nous aurons plus de discussions dans le chapitre suivant.

Aux yeux du gouvernement local et de certains chercheurs, c'est un bon modèle de marketing urbain, car il a renversé la situation d'auparavant, où les villes étaient obligées de dépendre des capitaux de l'état pour l'exploitation de la zone nouvelle. En profitant de cette réforme, les nouvelles zones peuvent débiter les constructions initiales dans un court terme. Comme l'a montré ZHANG Luo Cheng, le marketing urbain est considéré comme un moyen important pour éliminer le goulot d'étranglement du financement. Pour sa part, le marketing urbain est égal à une bonne gestion du terrain urbanisé, par laquelle le gouvernement local obtient plus de puissance de contrôle, alors que le prix est la manière la plus efficace d'ajuster la distribution des fonctions⁶⁹².

Pour l'exploitation par franchissement, l'obstacle le plus grand vient du manque de liaison entre les deux côtés. En même temps, c'est son atout, car l'autre côté du fleuve peut garder un grand nombre de terrains grâce à celle-ci. Cependant, les grands projets, comme la construction d'un pont ou d'un tunnel, ne peuvent pas être réalisés sans le soutien du gouvernement local, même si le niveau de la technologie a été amélioré. Le cas de Pudong nous présente ce processus : d'abord, le gouvernement local a décidé l'extension en franchissant le fleuve, ensuite la planification établie, les équipements de franchissement ont été construits, enfin ces dépenses ont été récompensées par la gestion du terrain. Il est un des premiers à avoir bénéficié de la réforme. A l'instar de ce modèle, Hangzhou peut, comme l'a montré XU Guo Liang, établir un système d'usage payé du terrain, contrairement à l'usage gratuit d'autrefois. En profitant de la variation de la valeur des terrains, les fonctions de la ville pourraient être redistribuées. En même temps, le gouvernement local pourrait obtenir des fonds pour les projets d'exploitation suivants⁶⁹³. Pour le projet du franchissement de Nankin, ZHANG Luo Cheng a aussi remarqué que les nouvelles zones auront un bon potentiel après la livraison des ponts. Ces plus-values seront la ressource pour la construction des équipements suivants⁶⁹⁴. Cependant, Pudong a obtenu de grands soutiens, non seulement du gouvernement local mais aussi du Central. Une fois que le problème du franchissement est résolu, la valeur des terrains peut augmenter rapidement, ce qui est la condition nécessaire pour maintenir la circulation des capitaux.

⁶⁹¹ Françoise GED, *Urbain et foncier à Shanghai, conflits et enjeux (1949-1994)*, in, Christian HENRIOT, *op.cit.*, Paris, 1995, p226, p243

⁶⁹² ZHANG Luo Cheng, ZHU Tian Ming, *op.cit.*, Pékin, 2005

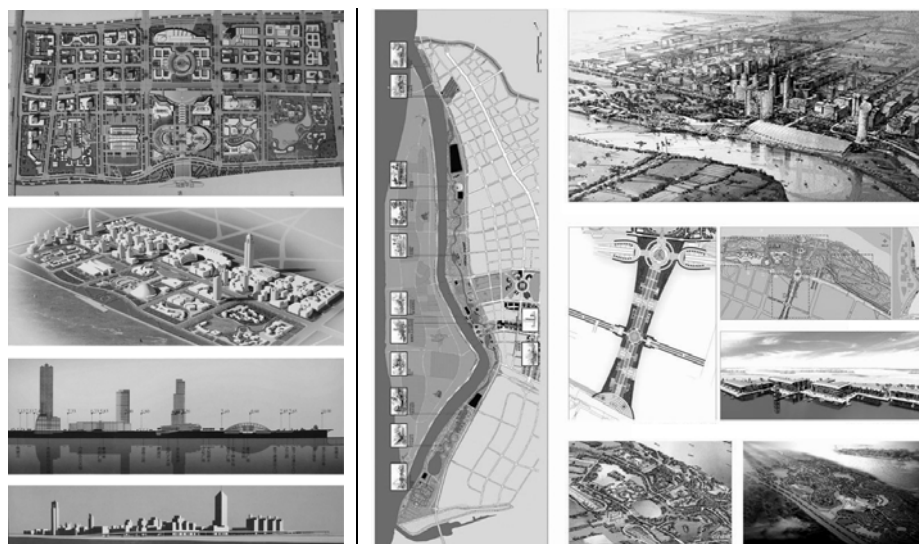
⁶⁹³ XU Guo Liang, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p61-64

⁶⁹⁴ ZHANG Luo Cheng, ZHU Tian Ming, *op.cit.*, Pékin, 2005

Quant à Nankin et Hangzhou, elles ont mis leurs espoirs dans un projet de franchissement spontané, lancé essentiellement par le gouvernement local. Sans des soutiens aussi forts du Central et des villes de la même province, si le modèle de Pudong peut être copié dans de tels quartiers fluviaux lointains du centre ville, il reste encore des questions en suspens.

Quant à la conception de l'espace urbain, la zone centrale d'affaires située au bord du fleuve a été considérée comme un représentant du nouveau portrait de la ville. L'image de Manhattan est sans doute une figure de la modernisation pour la majorité du gouvernement local de la Chine. Shanghai est aussi un bon modèle. Le fleuve Huangpu a relié le Bund d'un côté, un emblème de la prospérité d'hier, et le Lu-Jia-Zui, un représentant du mérite d'aujourd'hui de l'autre côté. A Nankin, le modèle de Lu-Jia-Zui a bien prolongé la nouvelle zone de Hexi. Lui aussi situé au bord du fleuve, il est orienté vers le centre d'affaires, contre la zone portuaire-industrielle de Pukou de l'autre côté du Yangzi. A Hangzhou, les concepteurs essaient de relier par un grand axe le vieux centre ville avec le nouveau centre d'affaires au bord de l'eau. Selon leur concept, un contraste entre le côté du lac d'ouest et celui du fleuve sera établi. Le premier est caractérisé par la tradition, l'histoire, le pittoresque, quand le dernier est remarqué par l'ouverture, la modernité et l'image urbaine. Comme l'a montré XU Guo long, le bord de Qiantang sera un lieu-clé pour constituer l'image nouvelle de Hangzhou⁶⁹⁵. D'après nous, le fleuve a offert sans doute un angle spécifique pour présenter l'image de la ville, mais dans le cas de Hangzhou, qui était une ville entourée du lac d'ouest dans l'histoire, par opposition à Shanghai qui étalait sa ville le long du fleuve depuis le XIX^e siècle, la coexistence et la liaison de ces deux villes semble rester dans le catalogue illustré plus que dans la réalité.

Figure 3-19, Les nouveaux quartiers fluviaux dans la planification de Hangzhou et de Nankin



A gauche, le projet du nouveau centre au bord de Qiantang, à Hangzhou. Source : ZHAO Wan Liang, SHUN San, HE Hai Tao, *op.cit.*, Shanghai, 2001, p19-21

A droite, le projet du nouveau centre au bord de Yangzi, à Nankin. Source : le site officiel du bureau de la planification de Nankin, <http://www.njghj.gov.cn/>

⁶⁹⁵ XU Guo Liang, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p 61-64

5.2.2 L'exploitation de l'embouchure

Comme il a remarqué GONG Qing Yu, les villes chinoises ont connu quatre périodes depuis la fondation de la République, celles des années 50, des années 60-70, des années 80-90 et l'époque après 2000. Dans ce processus, bien que les stratégies et les modèles de villes se soient améliorés sans cesse – soit la cité satellite industrielle ou la zone d'industries minières dans les années 50-70, soit de nouveaux quartiers depuis les années 80, ou encore des cités universitaires depuis les années 90 – elles ont toujours subi l'influence du modèle « ville nouvelle », en dépit des objectifs et des pensées dominantes diverses. Dans les dernières années, un bon nombre de grandes villes ont implanté de nouvelles zones urbanisées en-dehors de la ville existante, en vue de s'adapter à la volonté d'une urbanisation accélérée et de l'industrialisation. En général, les villes chinoises d'aujourd'hui ont non seulement des caractéristiques de « villes classiques au temps du socialisme », mais aussi des spécialités en tant que « villes du temps du post-socialisme ». Autrement dit, au sein d'une pleine mutation, elles sont particulières⁶⁹⁶.

Shanghai a agrandi son centre ville de manière à exploiter le franchissement du fleuve, alors que l'exploitation en aval ou à l'embouchure du fleuve, comme à Canton, Wuhan et Tianjing, d'après nous, est suivie du modèle « ville nouvelle » ci-dessous. Elles ont suivi la même logique des années 60-70 pour la cité industrielle-portuaire. En profitant des sites en eau profonde, elles ont essayé de développer des villes nouvelles orientées vers l'industrie concernant le port, notamment l'industrie lourde. Dans le cas de Canton, cette logique s'est manifestée plus évidemment. Du port d'Huangpu entre les années 50 et 80 au port de Nansha après 2000, elle a adopté ici une extension vers l'embouchure du fleuve. Ces deux ports, en dépit de l'époque différente de construction et d'objectifs divers, étaient des villes nouvelles sur la base d'un grand port. Cette extension vers des eaux de plus en plus profondes s'est adaptée à la conteneurisation, autrement dit, à la tendance que la taille des navires devenait de plus en plus grande. Mais elle a manifesté aussi le propos que la ville poursuivait son parcours d'industrialisation en employant le fleuve. C'est un résultat important dans la concurrence inter villes et dans le marketing urbain, à nos yeux. D'autre part, ce modèle a déterminé l'axe d'extension de la ville, c'est-à-dire une extension linéaire vers l'aval du fleuve. Bien qu'elle soit décrite comme une extension en grappes avec l'axe fluvial et multi-centres dans la planification stratégique, le fait est que ce type d'extension a enfin abouti à une grande zone urbanisée dans les années 80-90, sans aucune perturbation. Nous nous demandons donc si ce type d'extension est le même par rapport à l'extension radio concentrique de Shanghai, en dépit d'une morphologie spatiale différente. Quel est la vraie signification du fleuve dans la zone urbanisée ? Est-il un axe matériel ou plutôt un axe abstrait, existant en particulier dans le schéma et le mémoire ?

5.2.2.1 Un exemple typique : le port de Nansha à Canton

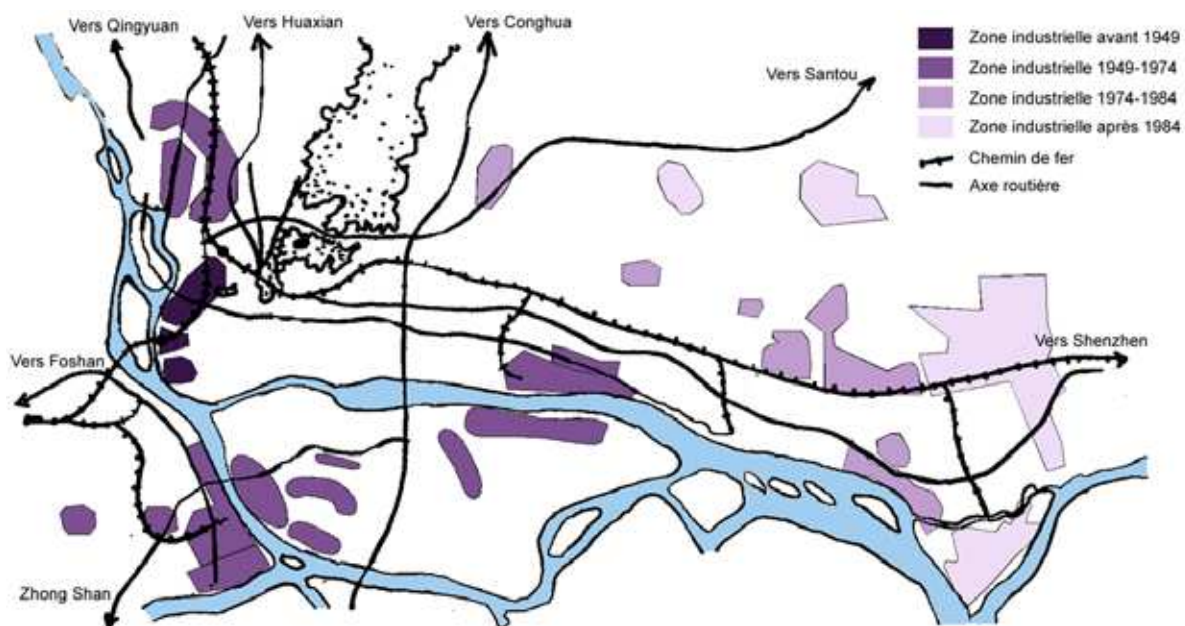
- Histoire : développement de la ville nouvelle portuaire-industrielle

Dans les années 50-80, Canton, bien qu'elle soit une ville portuaire orientée essentiellement

⁶⁹⁶ GONG Qing Yu, *Zui Shu Jin Xian Dai Cheng Shi Gui Hua De Chuan Tong, Cong She Jing Chuan Tong Dao Xin Cheng Mo Xin (Tracing the modern urban planning « tradition », from « social & economic tradition » to « new town models »)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°2, 1999, p17-20

vers le commerce extérieur, a été submergée par la marée de l'industrialisation, comme la majorité des villes chinoises à la même époque. Elle était un cas typique de l'industrie de transformation, c'est-à-dire que, n'étant pas d'une ville produisant du matériel ni des combustibles, toutes ses industries dépendaient donc du transport. Par conséquent, le transport a joué un rôle aussi important par rapport à la distribution industrielle dans le plan. Au début du XX^e siècle, les propriétaires étrangers et les bourgeoisies nationales ont implanté des usines au bord du fleuve, notamment à proximité du domaine portuaire, comme l'estuaire de Bai-er et le débarcadère de Tianzi, pour qu'ils puissent valoriser l'avantage du transport sur l'eau. Certaines grandes industries, comme la construction navale, ont été installées aux alentours du port extérieur, le Huangpu, dans la proche banlieue de la ville. Dès que les transports routiers et ferroviaires ont occupé une position de plus élevée, certaines industries se sont regroupées à proximité de la gare et du grand carrefour. Le quartier industriel de Xicun, créé dans les années 30, le quartier orienté vers l'industrie sidérurgique de l'estuaire de Bai-er des années 50 et le quartier de l'industrie pétrochimie à Huangpu des années 70, tous ont profités du transport fluvial en même temps que du transport ferroviaire. En général, la distribution de l'industrie à Canton a correspondu au développement des grands axes fluviaux et territoriaux⁶⁹⁷.

Figure 3-20, Les quartiers industriels de Canton



Source : ZHOU Xia, *op.cit.*, Pékin, 2005, p125, et XIE Shou Hong, *op.cit.*, Pékin, 2004, p142, analysé par l'auteur

Canton a établi quatorze plans entre 1949 et 1980. Ils ont obéi à un principe commun, celui de réaménager le vieux centre en respectant la disposition existante de la ville, et de développer en même temps les cités satellites industrielles de la proche banlieue. Elle a mis l'accent sur le contrôle sévère de l'extension de la ville existante d'une part, et la

⁶⁹⁷ CHEN Dai Guang, *Guangzhou Cheng Shi Fa Zhan Shi (L'histoire de la ville de Canton)*, Ji Nan Da Xue Chu Ban She, Canton, 1996, p393

planification d'un « réseau de villes » dans un périmètre plus grand d'autre part. Ce principe a été réalisé dans une grande proportion. Selon le schéma directeur de 1984, le dernier schéma qui a suivi ce principe, Canton, comportait trois zones principales. A part le vieux centre, il y avait deux zones nouvelles : l'une était la zone de Tianhe, orientée vers le secteur de l'éducation, du sportif et de la recherche ; l'autre la zone d'Huangpu, orientée vers le port et l'industrie lourde. Le plan montrait que ces trois zones « devraient être séparées par des champs en vue d'éviter de constituer une grande zone urbanisée sans aucune perturbation, et qu'elles seraient reliées par les axes routiers pour qu'elles forment un ensemble organique ». Aux yeux des urbanistes de cette époque-là, ce plan de disposition pouvait bien valoriser les axes ferroviaires, routiers et fluviaux existants⁶⁹⁸.

En fait, il existait un grand débat sur la direction de l'extension de Canton dans les années 80 : soit une seule zone nouvelle en aval du fleuve, soit deux zones parallèles, l'une en amont au nord et l'autre en aval au sud⁶⁹⁹. La direction vers l'aval est devenue un choix inévitable, dans la mesure où le port recherche une eau plus profonde, et le gouvernement attachait une grande importance à la logistique et à l'industrialisation. Aux yeux de XIE Shou Hong et CHEN Dai Guang, c'est le rétablissement d'un port en aval qui a déterminé le déplacement de l'industrie de l'ouest vers l'est⁷⁰⁰. Par contre, d'après nous, la vraie raison est la détermination du gouvernement local qui a préféré implanter les industries aux alentours du port, y compris les industries lourdes dépendant du port, comme l'industrie pétrochimie, mais aussi certaines industries de hautes technologies qui n'ont pas une relation étroite. Dans cette optique, l'origine de l'idée a été aussi influencée par le modèle de la « ville nouvelle ». Cependant, ce n'est pas une vraie ville nouvelle avec des fonctions mixtes, relativement indépendante par rapport à la ville-mère ; en effet, elle est orientée vers l'industrie, en dépit de certaines habitations, et d'un secteur tertiaire qui ont en fait pour objectif d'apporter un meilleur service à la production.

Huangpu, en tant que zone industrielle-portuaire, est la plus importante pour la ville de Canton. A la suite de cette situation, le schéma directeur de 1984 a proposé un zonage indépendant sur la base de la zone industrielle-portuaire de Huangpu. D'après nous, sa logique n'a pas une grande différence par rapport à celle de Nansha d'aujourd'hui. Autrement dit, Nansha est, dans une certaine mesure, la copie de Huangpu. Il est réalisé à condition que Canton ait la possibilité de franchir la limite existante en ce qui concerne le système administratif, et d'exploiter une ville nouvelle dans un plus grand périmètre avec une capacité économique plus élevée.

Au début du XX^e siècle, Huangpu, en dépit de son avantage d'une eau plus profonde par

⁶⁹⁸ Le bureau de la planification de Canton, l'institut de la recherche et de la planification de la ville de Canton, *Guangzhou Chengshi Zong ti Gui Hua (Le Schéma directeur de Canton)*, 1985, p5

⁶⁹⁹ En 1990, le Bureau de la planification de Canton révisé le schéma directeur établi en 1980. A ce moment-là, l'extension urbaine a été sévèrement limitée dans le périmètre de la ville. La ville ne pouvait pas s'agrandir vers le sud, car Panyu restait un comté relativement indépendant. Par conséquent, le schéma directeur de 1990 a proposé une extension vers le nord. Cependant, il existait au nord une ressource en eau et l'agriculture était protégée. L'extension vers le nord est limitée en plus par le terrain réservé au nouvel aéroport. Cette proposition a donc provoqué de grandes controverses. La révision du schéma a commencé en 1989, et n'a pu être finie qu'au bout de sept ans, en 1996. Finalement, il n'a pas obtenu la ratification du Conseil des affaires de l'État. Voir XIE Shou Hong, *op.cit.*, Pékin, 2004, p110

⁷⁰⁰ Voir XIE Shou Hong, *op.cit.*, Pékin, 2004, p139-140, et CHEN Dai Guang, *op.cit.*, Canton, 1996, p392

rapport au port intérieur de l'estuaire Bai-er, était trente-cinq kilomètres plus loin du centre ville. En tant que port extérieur de Canton, il possédait quelques industries. SUN Yat-sen a proposé, dans le « Plan d'activité économique » (Shi Ye Ji Hua), de s'appuyer sur un des trois grands ports nationaux. Un projet concernant le port de Huangpu a été proposé dans les années 30, qui était l'époque d'or sous le chef de province CHEN Ji Tang. Le vieux port de Huangpu est livré en 1938, mais à cause d'un manque de capitaux et des guerres incessantes, le port n'était pas bien équipé. En 1949, la capacité de chargement et de déchargement annuel du port de Canton ne dépassait pas 300 milles tonnes. Il possédait quatorze lignes fluviales.

Le vieux port d'Huangpu a été réemployé en octobre 1950, après sa restauration. A cette époque-là, le port et ses travaux sont devenus les mesures les plus importantes pour soutenir l'industrialisation de Canton, une ville qui manquait de ressources principales. Dans les années 50, trois débarcadères ont été construits : ils pouvaient accueillir les navires d'une jauge de dix mille tonnes. A la suite d'une série de travaux d'amélioration et d'expansion dans cette décennie, Canton est devenu le centre du transport maritime de la Chine du sud, avec une capacité annuelle de chargement et de déchargement de 13 969 000 tonnes⁷⁰¹. Dans les années 60-70, malgré la révolution culturelle, les travaux du port d'Huangpu n'ont pas été perturbés. En 1973, un nouveau domaine portuaire a été exploité. Deux ans après, le nouveau port, avec ses cinq postes d'amarrage en eau profonde, a été livré. En même temps, le vieux port a été réaménagé totalement.

Depuis l'ouverture en 1978, Canton, en tant qu'avant-garde de la réforme économique, a obtenu une croissance importante pour le commerce. Elle a repris sa position cruciale dans le commerce d'import-export. En réponse au développement des porte-conteneurs, le port d'Huangpu a exploité trois nouveaux postes d'amarrage pouvant accueillir des navires jaugeant 25 milles tonneaux, dont deux sont réservés aux porte-conteneurs.

Pour répondre aux besoins croissants du trafic de marchandises, le port de Canton a été créé en 1987, à la suite de la réunion du port de la ville et de celui d'Huangpu. A l'origine, ces derniers dépendaient respectivement de la province et du Ministère des Transports. Dans une logique de décentralisation, l'actuelle entité relève du Bureau des Transports du Guangdong, avec un contrôle seulement partiel de Pékin. Différentes compagnies maritimes sont placées sous l'égide du Port. Certaines administrent les diverses zones portuaires ; d'autres ont un rôle sectoriel (conteneurs, transport de passagers, réparations mécaniques, section ferroviaire du port). Il faut distinguer au sein du port quatre pôles principaux qui se situent d'amont en aval dans l'ordre suivant : la ville de Canton, Huangpu, Xingang (le nouveau port) et Xinsha. Des déséquilibres existent entre ces zones portuaires. Leur volume d'activité varie suivant leur spécialisation (nature et mode d'emballage des produits) et leur implantation géographique, qui détermine tant le tonnage des bateaux accueillis que la taille de l'entrepôt.

Quant au port de Xinsha, en tant que nouveau domaine portuaire, il a été créé 5 kilomètres en aval du port d'Huangpu. Il a été mis en chantier en 1986, la première phase ayant été livrée en 1990. A cette époque, les principales mesures prises par la Municipalité ont portées

⁷⁰¹ Les données de 1965. Voir LIN Shu Shen, *op.cit.*, Pékin, 2006, p114-115

sur le domaine des transports et la constitution d'une Zone de Développement Economique et Technique propre à la ville. Le nouveau port se trouve dans la Zone de Développement Economique et Technique de Canton, et son rayonnement dépasse largement la zone. Avec 18 millions de tonnes en 1991, il réalise l'essentiel du trafic maritime du complexe cantonais grâce à ses quais spécialisés : terminal pétrolier, quais d'importation de la houille, des céréales et des matériaux de construction, quais de conteneurs. Les bateaux qui y accèdent peuvent avoir un tonnage atteignant 35,000 tonnes. Depuis 1990, les navires de 50 ou 100 000 tonnes déchargent préalablement une partie de leur cargaison à Dayushan et gagnent ensuite le Nouveau Port. En 1992, les plates-formes pour conteneurs qui bordent les rives du Dongjiang étaient en cours d'extension. Le renforcement de ce pôle fait de lui le cœur du port de Canton, en lieu et place de la ville de Huangpu. Un tel rééquilibrage vers l'est était d'ailleurs renforcé par la construction d'une vaste zone portuaire de conteneurs plus en aval : Xinsha, dont les terre-pleins artificiels étaient destinés à des navires de 50 000 tonnes⁷⁰².

Comme l'a montré Thierry SANJUAN, au sud-est de la cité de Canton, les autorités municipales se devaient enfin d'avoir, elles aussi, un symbole de l'ouverture en la constitution d'une zone de développement. Les terres situées entre la Rivière des Perles, le Dongjiang et les axes ferroviaire et routier menant de Canton à Hong Kong proposaient idéalement des espaces agricoles disponibles pour une telle réalisation politique⁷⁰³. Le schéma directeur de 1984 a proposé d'implanter la zone de développement économique et technologique à proximité du port d'Huangpu. D'après les urbanistes, ce site avait une facilité pour les transports en profitant du port et du chemin de fer, et aussi d'un bon nombre de terrains à exploiter avec certains équipements de base. Selon la planification, cette zone serait « une nouvelle zone urbanisée et moderne, intégrant l'industrie et le secteur de haute technologie⁷⁰⁴ ».

Aux yeux du même auteur, cette Zone de Développement Economique et Technique de Canton a pour modèle la zone industrielle de Shekou. Par un aménagement de base du terrain, une politique fiscale privilégiée et la promotion des autorités de la capitale provinciale, la zone se veut un pôle d'attraction des industriels de moyenne et haute technologie, en lien direct avec les installations portuaires qu'elle abrite⁷⁰⁵. En matière de choix du site et de planification, la zone d'Huangpu a suivi le modèle de la « ville nouvelle », comme l'exploitation de Minhang à Shanghai. Ils ont construit une toute nouvelle cité industrielle sur la base d'un bourg ou d'un port existant.

En fait, au début des années 1990, ce n'était toujours qu'un demi-succès. Le choix du site a considéré la facilité des transports avec l'extérieur ; bien que située dans la cité de Canton, elle en est trop éloignée pour participer à son développement interne. La zone est distante du centre ville de 35 km, et le trajet entre ces deux points demandait encore une heure et demie de transport en 1992. A cette date, peu d'industries légères s'y étaient concrètement

⁷⁰² Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p210

⁷⁰³ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p211

⁷⁰⁴ Le bureau de la planification de Canton, l'institut de la recherche et de la planification de la ville de Canton, *op.cit.*, 1985, p15

⁷⁰⁵ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p211

installées et elles se concentraient dans le secteur de Gangqian. En fait, l'orientation vers le secteur de la haute technologie n'a pas une relation étroite avec le port. Le principe défini par le schéma directeur en 1984, qui a remarqué que les usines dans la ville s'y réinstalleraient en propriété en cas d'un besoin de déplacement, est réalisé en partie. Le monumental bâtiment administratif de la zone restait, lui, entouré essentiellement de friches que prolongeaient au loin des champs toujours cultivés. Mais sans aucun doute, les grandes industries lourdes, comme l'usine pétrochimique installée depuis 1973, ont renforcé enfin l'orientation vers une ville nouvelle industrielle pour Huangpu. Comme l'a généralisé Thierry SANJUAN, la Zone de Développement Economique et Technique de Canton offre la caricature d'un volontarisme politique et montre l'impossibilité des autorités de pouvoir décider ainsi des lieux de dynamisme économique. Ce symbole de l'ouverture n'a enregistré qu'une faible part du développement qu'ont connu, dans la même période, les tissus industriels et humains traditionnels des terres centrales du delta⁷⁰⁶.

- **Fait nouveau : concurrence inter-villes**

Shanghai a attaché une grande importance, dès la fin des années 80, à apporter une capacité supérieure dans la concurrence inter-villes. En profitant de l'exploitation de Pudong, elle a attiré un bon nombre d'investissements étrangers. Alors que sa puissance économique se renforçait, elle devenait enfin le leader du delta du Yangzi et une grande métropole asiatique. Shanghai est sans doute un bon modèle pour les autres villes chinoises. Quant à Canton, comme on le remarque dans un rapport du bureau de la planification, elle a été confrontée au défi régional, à la suite d'un développement très rapide des villes du delta des Perles ; d'autre part, son avantage, dû à sa situation géographique et politique, a été affaibli par rapport aux autres villes littorales en raison de la poursuite de la politique d'ouverture⁷⁰⁷. Plus concrètement, dans la province de Guangdong, elle devait affronter la levée de Shenzhen, ancien village vingt ans auparavant mais devenu une métropole aujourd'hui, et la rétrocession de Hong Kong, une métropole financière et de services depuis les années 1970. Dans le cadre national, les villes du delta du Yangzi, avec à leur tête la ville de Shanghai, sont aussi grandement menacées. En l'occurrence, Canton est obligée de réfléchir au problème : comment augmenter sa capacité dans la concurrence ? Elle avait besoin d'une nouvelle dynamique économique urbaine pour renforcer sa puissance économique. Elle a finalement décidé de mettre son espoir dans l'industrialisation.

Dans cette perspective, la future zone industrielle est confrontée au choix du site. Huangpu, qui n'a pas obtenu un succès satisfaisant avec sa zone de Développement Economique et Technique, n'était pas un bon choix par rapport au développement de l'industrie lourde à grande échelle, car il est trop proche du centre ville qui est déplacé vers l'est à la suite de l'extension graduelle planifiée mais sans contrôle parfois. En même temps, en tant que port principal de Canton, il a affronté la concurrence des ports de la Chine du sud. De même, Shanghai préfère construire le port de Yangshan éloigné du centre ville plutôt que de dépendre du port de Ningbo appartenant à la province de Zhejiang. Canton ne veut pas

⁷⁰⁶ *Ibid.*

⁷⁰⁷ Le Bureau de la planification de Canton, le Bureau de la planification de Nansha, le Centre de la recherche de la planification de Canton, l'Institut de la planification de Canton, *Nan Sha Di Qu Fa Zhan Gui Hua (Planification du Nansha)*, Canton, 2004, p3

abandonner son propre port. Par conséquent, Canton a choisi Nansha, situé à soixante kilomètres du centre ville, beaucoup plus éloigné que Huangpu, pour construire une ville nouvelle orientée vers le port et l'industrie lourde, bien que, pour certains chercheurs, comme Thierry SANJUAN, cela ait contribué à l'échec d'Huangpu situé à une grande distance de la ville.

Besoin d'un moteur d'économie locale

Dans les quinze premières années de l'ouverture, Canton a perdu sa domination dans le delta des Perles. Entre 1982 et 1996, le taux de croissance de l'économie de Canton a été inférieur à celui de la majorité des villes du delta, et n'a été supérieur qu'à celui des villes de la région montagneuse. Pour l'année 1982, la production économique de Canton a représenté un tiers de la somme totale de la province, et quarante pour cent de celle du delta ; mais en 1996, elle ne représentait plus que seulement neuf pour cent pour la province et treize pour cent pour le delta. Elle n'a repris son rang qu'en 2001, où sa production économique a occupé 27.9% de la somme totale du delta⁷⁰⁸. Cette redistribution correspond au développement des villes moyennes et petites, notamment à la naissance de nouveaux pôles industriels (les Zones Economiques Spéciales).

Aux yeux du gouvernement local, cette perte de domination de Canton et le niveau élevé des autres villes deltaïques a abouti à une mauvaise distribution de la structure économique à l'intérieur du delta, et finalement au gaspillage des ressources⁷⁰⁹. Autrement dit, Canton désire reconstruire sa position centrale dans le delta, voire même dans toute la province, pour pouvoir reprendre l'avantage absolu dans la distribution des grands équipements et des ressources.

Tableau 3-3 : La distribution future du PIB des villes du delta des Perles⁷¹⁰

	Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur tertiaire
2000	8%	48%	44%
2001	5%	35%	60%

Comme la planification du franchissement du fleuve à Shanghai et à Hangzhou ont permis l'avancement du secteur secondaire, Canton a considéré que l'industrialisation serait la mesure principale pour le développement de l'économie à cette époque. En effet, dans un futur proche, le secteur secondaire a encore occupé une position cruciale pour le PIB des villes du delta. Le développement du delta s'est appuyé sur une volonté d'industrialisation presque exclusive. Au niveau national et à l'échelle de Guangdong, l'industrialisation a été pensée comme l'occasion de rattraper les pays développés, notamment asiatiques, de

⁷⁰⁸ Voir Sasaki Associates Inc. Scheme, *Guangzhou Pearl River Urban Design Plan (Guandong, China)*, pour le concours de «The International Consultation for Guangzhou Pearl Riverside Area, Concept Plan and Focus Urban Design» Canton, 2001

⁷⁰⁹ Voir Sasaki Associates Inc. Scheme, *op.cit.*, Canton, 2001

⁷¹⁰ Le comité de la construction de la province de Guangdong, la groupe de planification de la région économique du delta des Perles, *Zhu Jiang San Jiao Zhou jing Ji Qu Cheng Shi Qun Gui Hua, Xie Tiao Yu Chi Xu Fa Zhan (La planification de la mégapole du delta des Perles, la coordination et le développement durable)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1996, p20

démentir la fatalité d'un pays en voie d'appauvrissement depuis tant de décennies, et enfin de produire des biens dont manquaient cruellement les populations locales⁷¹¹.

Dans cette optique, Canton a pris l'usine sidérurgique de Baoshan, à Shanghai, comme un bon modèle. A ses yeux, en tant que ville centrale de la région, Shanghai, en profitant de son réseau combiné de transport ferroviaire, aérien, routier et fluvial, avait plusieurs possibilités de liaisons avec les lieux de production de matériaux et de consommation. En fait, l'usine sidérurgique de Baoshan a profité des produits minéraux venant de l'étranger. Quant au delta des Perles, le développement de son industrie lourde a été gêné avant l'ouverture dans un cadre où le plan national de la disposition industrielle a été dominé en particulier par le principe que « l'usine suit les matériaux », alors qu'il préférerait l'industrie légère depuis les années 80, sous l'influence du modèle de Hong Kong. D'après YANG Ying, Baoshan a servi de référence à Canton. Plus concrètement, il a été possible de développer l'industrie lourde à cette époque grâce à l'amélioration des transports, notamment le transport maritime et fluvial, ainsi Canton pourrait faire une restructuration industrielle en vue d'obtenir une nouvelle dynamique économique⁷¹².

Dans une autre optique, comme l'a montré GUO Chu, en comparaison avec les autres villes deltaïques, dont Hong Kong et Macao, Canton, en tant que ville centrale de la région, possédait déjà une grande variété industrielle⁷¹³. Si elle demeure le plus grand centre industriel du delta de la Rivière des Perles, elle conserve aussi un bon nombre d'activités lourdes, traditionnelles et polluantes : sidérurgie, mécanique, chimie⁷¹⁴, mais pas d'industries de transformation. Cependant, ces industries lourdes, implantées pour la plupart à proximité du centre ville, ont gêné le développement d'après les urbanistes locaux. Ils devaient également faire face à un vieillissement de ses activités industrielles. Le gouvernement local essaie donc de les déplacer vers le sud, à l'embouchure du fleuve. Il espère que ce nouveau quartier industriel-portuaire, en bénéficiant de l'avantage du port en eau profonde, provoquera le développement de l'industrie lourde.

Désir d'un nouveau port en eau profonde

Aux yeux de LIN Shu Shen, ancien maire de Canton entre 1996 et 2006, le port, pour la ville fluviale, non seulement possède la simple fonction de transport, mais il occupe aussi une position cruciale pour faciliter le développement de l'industrie, du commerce et de la finance. Autrement dit, il est non seulement un pivot du transport, mais il joue aussi un rôle considérable dans l'exploitation urbaine. Il est en fait un équipement stratégique qui provoquera le développement économique de la ville⁷¹⁵. La traduction la plus connue de ce point de vue est le cas de Shanghai. En tant que grande ville commerciale au cours de

⁷¹¹ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p123

⁷¹² YANG Ying, *Changjiang He Zhujiang San Jiao Zhou Jing Ji Fa Zhan De Yi Tong Xing (La différence et la similarité du développement économique de deux régions : le delta du Yangzi et le delta des Perles)*, in *Re Dai Di Li (Géographie tropicale)*, Canton, n°4, 1997, p315-316

⁷¹³ GUO Chu, *Cong Yangshan Gang De Qian Dong Xiao Ying Kan Da Nansha Zai Hua Nan Di Qu De Shu Niu Zheng He Zuo Yong (L'analyse du rôle de pivot de Nansha dans la région de la Chine du sud, en référence à l'influence du port d'Yangshan)*, in *Zhujiang Jing Ji (Zhujiang economy)*, Canton, n°5, 2006, p60-67

⁷¹⁴ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p205

⁷¹⁵ LIN Shu Shen, *op.cit.*, Pékin, 2006, p116

L'histoire, elle dépendait autrefois du port fluvial d'Huangpu ; elle a ensuite installé son nouveau port à l'écart de son centre-ville, dans les îles Yangshan, qui appartenaient auparavant à la province voisine de Zhejiang. Le port d'Yangshan n'est plus un port fluvial, mais un vrai port maritime. Ce choix a été stimulé par le désir d'avoir un port en eau profonde. Ce désir, au fond, vient du rêve que Shanghai possède son propre port avec une forte capacité. Il est approuvé par les organes consultatifs étrangers. D'après eux, Shanghai et son hinterland pourraient devenir l'entité économique la plus grande de l'Asie. Elle était auparavant un centre international de transport maritime-fluvial car elle bénéficiait de sa situation proche des voies d'eau principales. Son avantage géographique, en tant que lieu pivot par lequel la plupart des marchandises devaient passer, n'existait nulle part dans les autres villes portuaires, même Hong Kong et Singapour qui sont pourtant les plus grands ports mondiaux pour conteneurs. Dans ce cas, construire un port en eau profonde est regardé comme la première nécessité pour reprendre sa position stratégique de principale base d'import-export. Désormais, les grands porte-conteneurs pourraient entrer à n'importe quelle heure, et le coût logistique en serait diminué⁷¹⁶. Pour cela, cette volonté a fait tomber la barrière administrative ainsi que les obstacles des technologies de construction. Aux yeux du gouvernement local, dès qu'il sera en possession du port d'Yangshan, il aura une base solide pour réaliser sa transition économique. Plus concrètement, le port jouera un rôle pivot pour la réalisation des deux objectifs. D'un côté, il servira à l'orientation de Shanghai vers une base logistique internationale. D'un autre côté, le port d'Yangshan, avec l'aéroport international de Pudong, complètera l'engagement pris pour l'exposition universelle de 2010, donnant ainsi une grande dynamique au développement du secteur des services⁷¹⁷. En effet, ce dernier voit le gouvernement local mettre l'accent sur ce point pour tenter de développer plus particulièrement le secteur tertiaire. Il est considéré comme une nécessité pour devenir une métropole internationale.

Le choix du site du port a provoqué des controverses, notamment à cause de la grande distance entre Yangshan et le centre-ville de Shanghai. En fait, le futur port est à 32,5 kilomètres de l'extrémité sud-est de Shanghai, où se trouve l'actuel port de Luchao, et un pont franchissant la mer est nécessaire pour permettre la liaison. Un grand débat a donc été lancé pour justifier de la nécessité de construire ce port. Certains chercheurs ont posé la question de savoir s'il était vraiment nécessaire que Shanghai ait son propre port en eau profonde, considérant que le coût en serait gigantesque et soulignant le fait que son voisin Ningbo possède déjà un grand port maritime.

En réalité, les ports aux alentours de Shanghai se sont engagés dans des projets d'extension et d'exploitation de nouveaux domaines portuaires. Une vague de fusion des ports voisins a été lancée, dans l'objectif de mettre en commun certaines ressources et d'augmenter la capacité de concurrence. La province de Zhejiang, au sud de Shanghai, a présenté son objectif pour 2020 pour le transport sur l'eau : la capacité annuelle de chargement et de déchargement atteindra un milliard de tonnes, tandis que la capacité des conteneurs atteindra 20 millions de TEU. A cet égard, elle a planifié trente postes d'amarrage qui peuvent accueillir les navires jaugeant moins de dix mille tonnes. En 2020, elle aura plus de

⁷¹⁶ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p61

⁷¹⁷ *ibid.*

deux cents postes de ce type, et sa proportion par rapport au total sera accrue de 8.28% à 20%⁷¹⁸. Le port de Ningbo, autre « port pivot national et régional » en plus de Shanghai dans le delta du Yangzi, a fusionné avec le port de Zhoushan depuis le premier janvier 2006⁷¹⁹. En réalité, ce nouveau port de Ningbo-Zhoushan est devenu un concurrent menaçant pour Shanghai. Parallèlement, les ports de la province de Jiangsu, au nord de Shanghai, se sont alliés les uns aux autres. Un bon nombre de villes se sont agrandies jusqu'au bord du fleuve dans l'objectif d'avoir des rives pour installer des débarcadères de conteneurs. Dans ce cadre, une nouvelle stratégie de « développement le long du fleuve » a été établie. Elle a mis l'accent sur l'intégration des ressources côtières, notamment pour les vingt et une villes qui possèdent une rive sur le Yangzi. Bien que la planification ait décidé d'impulser le développement du port de Suzhou, dans l'objectif de le transformer en un port principal de conteneurs attaché au centre international de navigation de Shanghai, la construction des ports régionaux, comme Nankin, sont également prises en compte. Au fur et à mesure de l'adoption de cette stratégie, une série de nouvelles planifications concernant le domaine portuaire a fait son apparition, comme à Nantong, Suzhou, Nankin, Jiangyin, Changshu, etc⁷²⁰. Parmi eux, le port de Suzhou a une plus grande ambition. En fusionnant avec les ports de Taicang, Changshu et Zhangjiagang depuis décembre 2002, il est maintenant très bien équipé et sa puissance est renforcée. Il possède cinquante et un postes avec une force d'amarrage de dix mille tonnes sur une rive du Yangzi de 140 kilomètres de long⁷²¹. Selon la planification du domaine portuaire de Suzhou, le port de Zhangjiagang envisage de transformer la zone de libre-échange en port franc dans la deuxième moitié de l'année 2002. Il veut en plus devenir un port régional important, qui servira à l'hinterland et à l'amont du Yangzi. En profitant de la fusion et de l'implantation du « Suzhou Industrial Park Bonded Logistics Center⁷²² », auquel s'ajoute l'approvisionnement important de conteneurs de Suzhou, le nouveau port est rempli d'ambitions⁷²³.

Tableau 3-4: Le but du port de Shanghai et du port de Ningbo-Zhoushan⁷²⁴

Port		Shanghai en 2005	Ningbo-Zhoushan en 2020 (prévision)
Chargement et déchargement	Capacité annuelle	443 millions de tonnes	500 millions tonnes
	Rang mondial	Devenir le premier port devant Singapour	Devenir un des trois plus grands ports
Chargement et déchargement des conteneurs	Capacité annuelle	18.1 millions de TEU	15 millions de TEU
	Rang mondial	3	Devenir un des huit plus grands ports
Contribution du commerce étranger		186 millions de tonnes	

⁷¹⁸ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p62

⁷¹⁹ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p63

⁷²⁰ *ibid.*

⁷²¹ *ibid.*

⁷²² L'administration générale des douanes a autorisé Suzhou Industrial Park Bonded Logistics Center (Type B) en tant que première et seule unité expérimentale du centre logistique de libre-échange le 11 Mai 2004.

⁷²³ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p60-67

⁷²⁴ *Ibid.*, analysé par l'auteur.

Contribution des produits dangereux	28,5 millions de tonnes	
Contribution au transport fluvial	107 millions de tonnes	
Capacité annuelle d'accueil de passagers	60 mille	
Capacité annuelle d'accueil de navires	750 mille	
Capacité annuelle d'accueil de navires de produits dangereux	9300	

Derrière ces extensions aux grandes ambitions se cache la convoitise de posséder un port pivot. Ils ont tiré l'expérience de la concurrence des ports de l'Asie du nord-est. Si le port occupe la position de port pivot international dans un grand périmètre, les autres ports des alentours ne seront que des figurants. Aux yeux de GUO Chu, leur variation sera de plus en plus grande. Autrement dit, une fois que le port a perdu sa position dominante, il ne peut plus jamais la reprendre⁷²⁵. Dans cette perspective, Shanghai, qui a possédé un grand hinterland, une longue histoire comme port principal, ainsi qu'une base économique solide, ne voulait pas abandonner sa position de centre international de logistique. En revanche, elle voulait consolider sa position en tant que premier port par l'implantation du port d'Yangshan, dans le delta du Yangzi, et encore plus loin, dans toute la Chine et même dans le monde entier. Si elle réalise cette stratégie, elle peut conserver sa place de leader dans le réseau portuaire du delta du Yangzi, et assurer également son parcours pour s'imposer comme le centre international de l'économie, des finances, du commerce et de la logistique.

Dans cette optique, nous pouvons mieux comprendre le désir de Shanghai d'avoir un port en eau profonde. D'un côté, le fleuve Huangpu, situé à l'intérieur de Shanghai, berceau pour la ville, ne pouvait pas satisfaire à la demande de développement du port face à l'augmentation de la dimension des navires. Une profondeur d'environ sept mètres est un obstacle pour l'entrée de grands navires. Bien qu'elle ait construit de nouveaux débarcadères à Wai-Gao-Qiao, à l'embouchure du fleuve, le problème de la profondeur n'a pas été résolu radicalement ; de plus, les postes d'amarrage étaient loin d'être suffisants⁷²⁶. D'un autre côté, témoin du développement très rapide des ports voisins, Shanghai a subi une grande pression : celui qui n'avance pas recule. Si Shanghai perd sa position de port pivot, cela signifie que son commerce d'import-export sera obligé de dépendre du port voisin. C'est une situation défavorable à laquelle Shanghai ne veut pas être confrontée dans le cadre d'une concurrence intensifiée.

Il a fallu beaucoup de temps pour effectuer le choix du site. Shanghai s'est engagée dans ce projet en 1996. Le rapport concernant le nouveau port a été communiqué au département des transports en 1997 ; il propose pour la première fois les archipels Yangsha comme site. Il propose au fond un nouveau modèle pour cette ville, qui voulait franchir la limite du fleuve Huangpu et l'embouchure du Yangzi, tout en étant orientée vers un port maritime. Le port d'Yangshan est mis en chantier le 26 juin 2002. Ces gros travaux, comprenant non seulement la construction des débarcadères, mais aussi une série d'équipements comme le pont de Donghai, la cité nouvelle au service du port, ont été finis en seulement trois ans,

⁷²⁵ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p64

⁷²⁶ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p61

alors qu'il avait fallu six années de débats pour définir le choix du site.

La première phase du port d'Yangshan a été mise en service à la fin de 2005. Elle a ainsi vraiment assuré la place de leader de Shanghai dans le secteur de la navigation. Dans le classement sur la capacité en conteneurs, il a accédé à la tête du classement en Chine. Dans le monde entier, il occupe le troisième rang, juste derrière Singapour et Hong Kong.

Tableau 3-5 : La capacité annuelle en conteneurs des ports mondiaux en 2006⁷²⁷

Port	La capacité annuelle de conteneurs (mille TEU)	Rang mondial
Singapour	24 800	1
Hong Kong	23 230	2
Shanghai	21 710	3

Tableau 3-6 : La capacité annuelle en conteneurs des ports chinois et leur taux de croissance en 2006⁷²⁸

Port	La capacité annuelle de conteneurs (mille TEU)	Rang chinois	Taux de croissance (%)
Shanghai	21 710	1	20.1
Shenzhen	18 468.9	2	14.03
Qingdao	7 702	3	22.11
Ningbo-Zhoushan	7 068	4	35.70
Canton	6 600	5	40.94
Tianjin	5 950	6	23.93
Xiamen	4 019.7	7	20.22
Dalian	3 212	8	21.20
Lianyungang	1 302.3	9	30
Zhongshan	1 173.4	10	9.06
Yantai	1 165		
Yingkou	1 010		
Fuzhou	1 000		

Tout ce qui s'est passé dans le delta du Yangzi est arrivé aussi dans le delta des Perles. Thierry SANJUAN a remarqué l'importance du transport sur l'eau en dépit du développement des réseaux routier et ferroviaire :

La suprématie de la voie d'eau dans les transports de marchandises de la province du Guangdong a en outre conforté la position régionale de Hong Kong. Entre 1980 et 1992, nous observons une croissance du trafic provincial de marchandises au profit essentiel de la de la voie d'eau : elle réalisait 59% du total en 1992 contre 54% douze ans auparavant. Le trafic par voie de terre n'a manifestement pas suivi les exigences du développement

⁷²⁷ SUN Bang Cheng, *Yi Tuo Nansha Gang Qu Jia Kuai Guangzhou Gang Wai Mao Ji Zhuang Xiang Yun Shu Fa Zhan (Développer le transport en conteneurs pour le commerce extérieur de Canton avec le soutien du port de Nansha)*, in, *Ji Zhuang Xiang Hua (Containerization)*, Shanghai, n°2, 2007, p19-21

⁷²⁸ *Ibid.*

industriel et commercial.... Malgré la multiplication des routes, les camions se trouvent encore trop souvent en butte aux engorgements des routes à deux voies. Enfin, les transports de marchandises ferroviaires, par conduit ou aériens, enregistrent une certaine croissance, mais sans remettre en question la prééminence de la voie d'eau⁷²⁹.

Dans ce cadre, le port de Canton a été confronté à une grave crise à cause de sa condition naturelle défavorable. Tout d'abord, la profondeur du chenal n'est pas satisfaisante face à l'agrandissement de la dimension des navires. Bien que son port d'Huangpu ait une capacité annuelle de chargement et de déchargement de 120 millions de tonnes, il n'est qu'un port fluvial. D'après GUO Chu, sa distance de soixante milles nautiques de la mer est trop importante⁷³⁰. Dans leur ensemble, les ports de la ville, dispersés le long de la Rivière des Perles, ne peuvent pas accueillir de bateaux d'un tonnage supérieur à 5000 tonnes. Leur trafic de marchandises ne représentait que 4,8 millions de tonnes en 1991, soit 16% du trafic portuaire total de Canton⁷³¹. Deuxièmement, le port manquait de terrains pour son expansion à cause de l'étalement de la ville. Même si le schéma directeur de 1984 a planifié trois zones séparées par des espaces verts et des champs — parmi lesquelles Huangpu est une zone industrielle-portuaire indépendante — la stratégie d'un déplacement du centre-ville vers l'est, que le gouvernement local a adoptée dans la décennie suivante, a provoqué une forte augmentation des prix des terrains proches du nouveau centre, notamment du centre sportif de Tianhe au début, et du centre d'affaires de Zhujiang ensuite, car ces terrains, appartenant aux villages et non pas à la ville, sont exploités à court terme, poussés en particulier par l'alliance des villageois et des promoteurs. A la suite de cette urbanisation — provoquée par le gouvernement au début mais poussée sans contrôle par les privés ensuite —, les trois zones sont réunies en un grand ensemble urbain tandis que la séparation verte n'existe plus. Dans ce cadre, le port d'Huangpu, qui est de plus en plus proche du centre-ville, est considéré⁷³² comme une zone industrielle défavorable car il apporte de la pollution d'une part, et manque d'espace pour son extension d'autre part. Finalement, Canton est obligé de se confronter à la concurrence à l'intérieur du delta, en particulier avec le port de Shenzhen, qui a rivalisé avec lui à court terme, mais aussi le célèbre port de Hong Kong après sa rétrocession. Pour la première, les villes situées dans un rayon de cent kilomètres aux alentours mettent en place une série de plans pour installer des postes pour conteneurs dans un futur proche⁷³². Pour la dernière, comme l'a montré Thierry SANJUAN, si le port de Canton est le premier continental du sud et domine nettement les autres ports locaux, il se place loin derrière celui de Hong Kong. ... La supériorité du port de Hong Kong, ... s'exprime par la complémentarité de ses avantages géographiques, administratifs et techniques⁷³³. En un mot, la concurrence que Canton est en train de subir se trouve ainsi

⁷²⁹ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p106

⁷³⁰ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p66

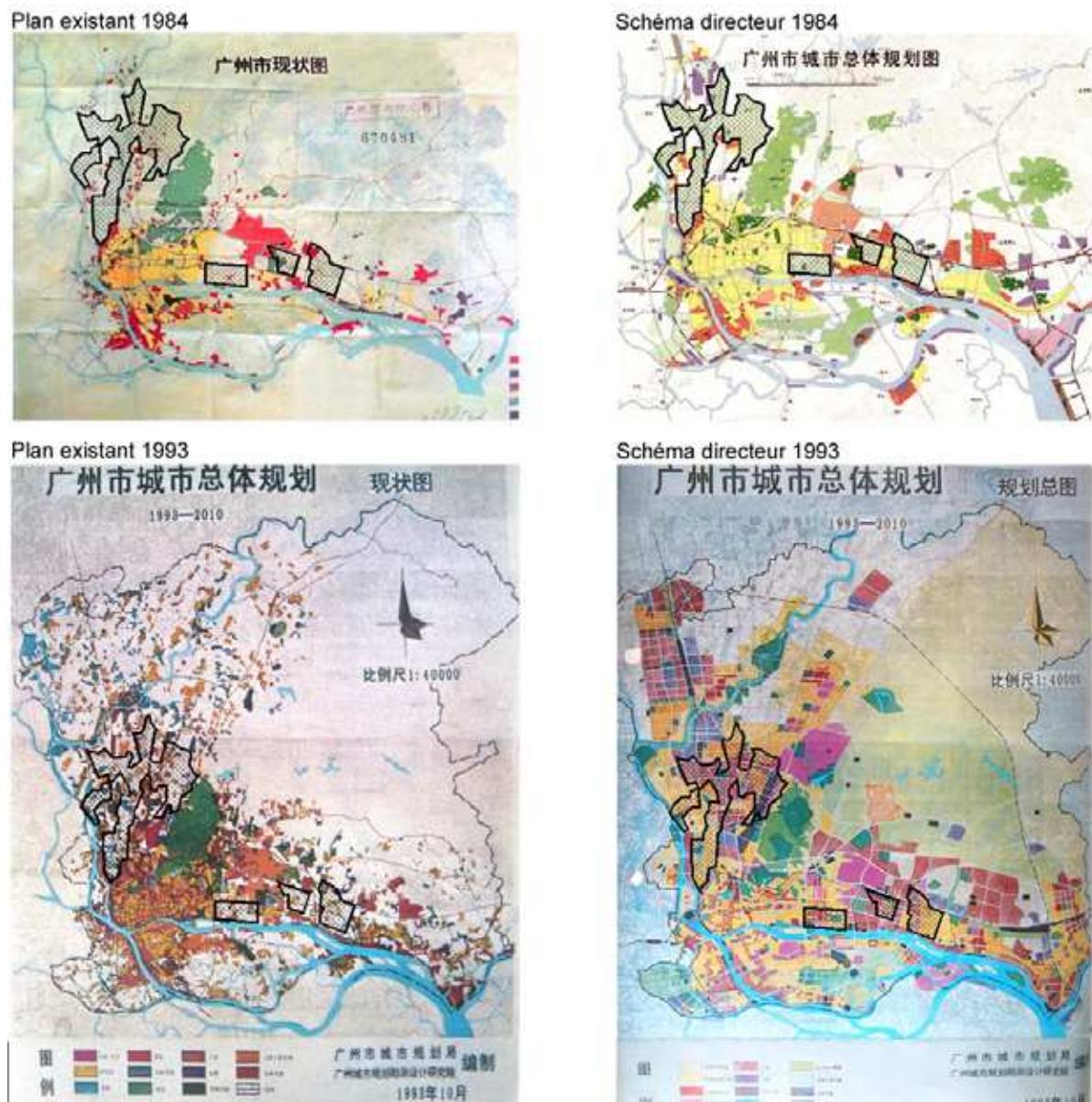
⁷³¹ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p209-210

⁷³² Le delta des Perles a accueilli pas mal de grands ports, comme Hongkong, Shenzhen (un ensemble de plusieurs ports de Yantian, Chiwan et Shekou), et Canton (Nansha). En plus, les projets d'extension ou d'implantation de nouveaux ports ont été planifiés, voire même mis en chantier, comme l'extension de Yantian, le nouveau port Da chan wan à Shenzhen, la deuxième phase du port de Gaolan à Zhuhai, tandis que les nouveaux postes pour conteneurs ont figurés dans le schéma de Dongguan. Voir SUN Bang Cheng, *op.cit.*, Shanghai, 2007, p20

⁷³³ Thierry SANJUAN, *op.cit.*, Paris, Montréal, 1997, p106

intensifiée.

Figure 3-21, Les ceintures vertes pour séparer les trois zones urbaines de Canton : la planification et l'actualité



Source : Le Bureau de la planification de Canton, L'institut de la planification de Canton, *op.cit.*, Canton, 1985, illustration sans marquer le numéro de page ; FU Cong Lan, Pékin, 1994, illustration sans marquer le numéro de page. Analysé par l'auteur.

Bien que Canton ne puisse jamais occuper la position de port international le plus important, comme Shanghai et Hong Kong, dont il reconnaît la primauté et le rôle déterminant dans le développement du delta, mais seulement le compléter, le gouvernement local a cru que l'exploitation du port pourrait quand même jouer un rôle important dans la croissance du commerce extérieur, enfin plutôt dans la croissance du PIB. Le port d'Yangshan, à Shanghai, a été considéré comme une mesure importante pour provoquer la constitution d'un centre de commerce - dont la fonction principale est le centre logistique - par laquelle la puissance économique de Shanghai peut être renforcée. Le nouveau port en eau profonde est considéré

par Canton comme une stratégie importante pour relever le défi de la concurrence née de la transformation du dedans et du dehors, dans laquelle Canton veut conserver sa position de centre régional et de métropole internationale⁷³⁴. En ce qui concerne la relation entre le port de Hong Kong et le port de Canton, ce que GUO Chu a montré représente le point de vue dominant dans le gouvernement local. Il a remarqué que Hong Kong, en tant que port réservé principalement aux gros navires internationaux, ne peut pas remplacer le port de Canton. C'est-à-dire que Canton, en tant que ville régionale de la Chine du sud, semble incapable de transporter tous les marchandises via Hong Kong. Pour cela, Canton devrait avoir son propre port. ... Canton peut conserver son rôle d'intégration des ressources de la région, à condition qu'elle ait son port en eau profonde⁷³⁵. Tous ces discours ont montré que le port pèse lourd dans la concurrence inter villes. Autrement dit, sans un grand port, elle croit que sa position dominante de centre régional peut être perdue, ou bien remplacée par les autres villes deltaïques, comme Shenzhen.

- Plan avec une grande ambition

L'extension « en saut »

Dans le cadre d'une concurrence inter villes intensifiée, Canton a lancé une consultation sur le plan stratégique de la ville en 2000. Parmi les quatre projets proposés, celui que l'Institut d'urbanisme de Chine⁷³⁶ a sélectionné celui qui correspond le plus à l'objectif du gouvernement local. Ce projet a produit une influence considérable pour la version finale du plan stratégique de Canton, en particulier sur l'exploitation de Nansha. En premier, il a proposé un modèle de « double centre » pour l'aire urbaine du delta des Perles. D'après lui, la constitution de l'aire urbaine du delta est une tendance incontournable compte tenu de la transformation spatiale et économique de la région. Comme l'a montré Zhang Bing, une série des villes réservées à certaines fonctions, en particulier à la fabrication d'articles de consommation, font leur apparition dans l'aire est et ouest du fleuve des Perles depuis l'ouverture. Dans le processus d'industrialisation à grande vitesse, les villes se sont agrandies, notamment le long du corridor routier. Dans ce cadre, de petites entreprises se sont développées dans les bourgs, les paysans obtenant des opportunités de travail en tant que main d'œuvre, tandis que la morphologie urbaine aux alentours des centres-villes, d'après cet auteur, est devenue équivoque, et que la hiérarchie urbaine de la région s'est complexifiée. Il devra restructurer cette aire urbanisée en un système autour de deux centres, d'un côté Hong Kong-Shenzhen, de l'autre côté Canton. Pour cette dernière, elle devrait jouer un rôle pivot dans l'aire urbaine, orientée vers une grande métropole d'au moins dix millions d'habitants. Elle devrait en plus posséder une fonction de services beaucoup plus importante qu'aujourd'hui pour toute la région⁷³⁷. En vue de renforcer ce modèle de « double centre », l'exploitation de Nansha est considérée comme une mesure principale, par laquelle Canton peut avoir une liaison par l'eau plus directe avec Hong Kong et Macao,

⁷³⁴ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p60

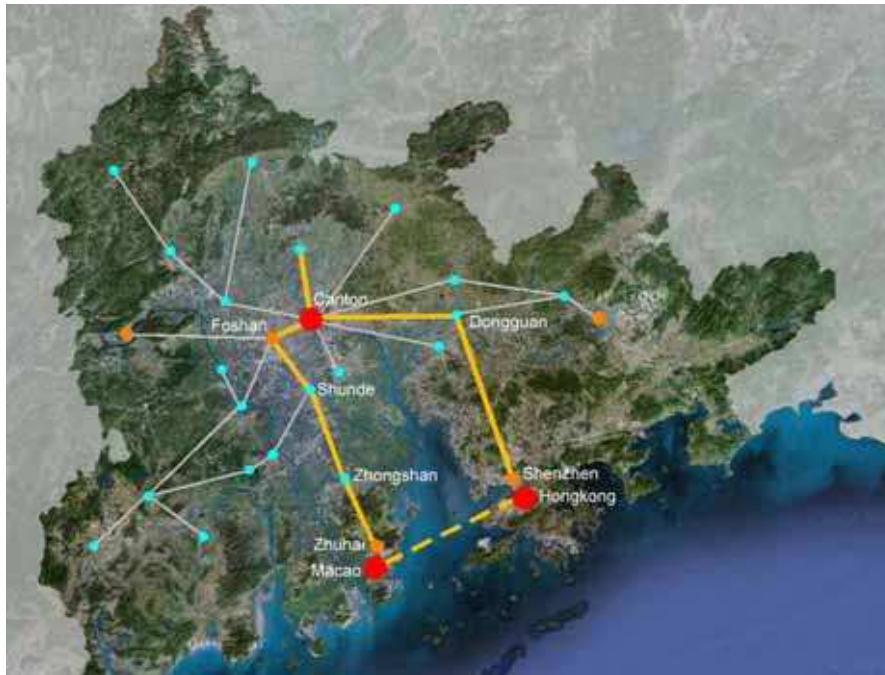
⁷³⁵ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p66

⁷³⁶ Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua She Ji Yan Jiu Yuan (China Academy of Urban Planning & Design)

⁷³⁷ ZHANG Bing, ZHAO Yan Jing, LI Xiao Jiang, *Bei Yi Nan Tuo, Dong Yi Xi Diao* [Zou Xiang Kua Yue Shi Cheng Zhang De Guangzhou (Guangzhou development: the great leap growth)], in, *Cheng Shi Gui Hua City Planning Review*, Pékin, n°3, 2001, p11-15

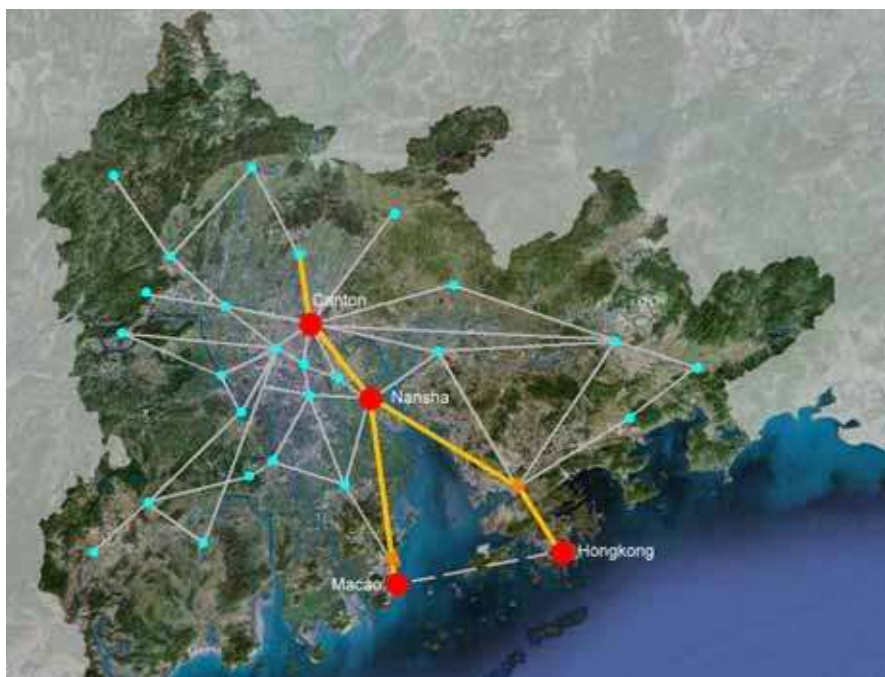
sans passer par Dongguan-Shenzhen à l'est ni Zhongshan-Zhuhai à l'ouest, ce qu'elle est obligée de faire aujourd'hui par la voie terrestre⁷³⁸.

Figure 3-22, La nouvelle relation des villes deltaïques après l'exploitation de Nansha, selon la planification de Canton



Au-dessus, la structure actuelle en trapèze présent la relation des villes deltaïques. Au-dessous, la liaison directe entre Canton, Macao et Hong Kong en profitant de l'exploitation de Nansha.

Source : ZHANG Bing, ZHAO Yan jing, LI Xiao jiang, op.cit., Pékin, 2001, p11-15



En l'occurrence, en profitant de l'extension de Canton vers le sud, il a cru que la structure

⁷³⁸ La distance entre Nansha et Hongkong, si on prend la voie d'eau, est de 30 milles nautiques, alors qu'elle est de 33 milles nautiques pour Macao. Pour le côté de la voie terrestre, il y a une distance d'environ 58 kilomètres vers la ville de Canton.

en trapèze pourrait être remplacée par un réseau plus intensif et efficace⁷³⁹. Une plus grande ambition consiste à construire une mégapole dans le delta des Perles, à travers la construction de grands équipements de base, qui prendra la ville nouvelle du sud de Canton comme centre, et qui comportera toute son aire urbanisée dans le delta mais séparée par les branches des Perles d'aujourd'hui⁷⁴⁰.

De plus, le schéma stratégique que l'Institut d'urbanisme de Chine a proposé a mis l'accent sur l'interaction entre la capacité de concurrence et la structure urbaine. A ses yeux, la marginalisation de Canton - non seulement sur le plan économique mais aussi sur le plan politique - est sans doute dûe au développement des villes petites et moyennes du delta, notamment à deux Zones Economiques Spéciales, et à la rétrocession de deux Régions Administratives Spéciales, mais la raison profonde repose sur la réalisation de la politique d'ouverture, qui a en effet changé la disposition économique et politique de toute la région ; c'est pourquoi l'affaiblissement du rang de Canton semble incontournable. Néanmoins, dans une autre optique, la structure déséquilibrée de la ville de Canton a contribué à ce résultat. Plus concrètement, l'exploitation intensifiée a provoqué la surcharge du centre-ville, et la ville manque d'espaces supplémentaires pour se développer. En même temps, les nouvelles fonctions ne peuvent pas bien s'y installer. Ce déséquilibre s'explique par le défaut de connaissance, par le gouvernement local, de la vitesse de croissance urbaine et de son influence, ce qui est une raison subjective. Il y a également une raison objective. C'est la croissance urbaine qui s'est bornée à la limite administrative, ce qui a conduit à un étalement urbain au départ du centre-ville⁷⁴¹. D'après lui, les deux groupes, dans le schéma directeur de 1984, à part le centre-ville, ne sont pas sortis de la structure existante. Autrement dit, le nouveau quartier de Tianhe n'a accueilli que certaines des fonctions du centre-ville, principalement les bureaux et les habitations. Cependant, la croissance spectaculaire de l'économie depuis l'ouverture, notamment dans les années 1990, a transformé le mode de développement urbain et l'occupation du sol. D'une part, les usines sont invitées à se réinstaller dans la zone industrielle à la banlieue ; d'autre part, les bandes vertes destinées à la séparation entre chaque zone sont devenues soit des cités nouvelles à la demande du gouvernement local, comme le centre d'affaires de Zhujiang et la cité universitaire, soit des quartiers résidentiels à grande échelle (plus d'un kilomètre carré par exemple), en raison notamment de la demande du marché immobilier et des propriétaires des territoires villageois⁷⁴². Finalement, la ville a présenté une extension en nappe, le long de l'axe routier en particulier. Cette croissance tend à se poursuivre sans cesse, sans limite⁷⁴³. Dans l'optique de la restructuration urbaine, il a donc proposé l'idée d'exploiter une ville nouvelle lointaine au sud.

⁷³⁹ ZHANG Bing, ZHAO Yan Jing, LI Xiao Jiang, *op.cit.*, Pékin, 2001, p11-15

⁷⁴⁰ GUO Jian Chang, *op.cit.*, Canton, 2003, p65

⁷⁴¹ ZHANG Bing, ZHAO Yan Jing, LI Xiao Jiang, *op.cit.*, Pékin, 2001, p11-15

⁷⁴² Dans les villes chinoises, les terres appartenaient à l'Etat, donc l'exploitation et la construction étaient sous le contrôle du département de la planification. Par contre, en dehors de la limite urbaine, c'est-à-dire dans les villages, les terres appartiennent à l'ensemble des villageois. Ainsi, ni leur transfert, ni leur exploitation, ni leur construction ne sont contrôlés par le département de la planification. En effet, il n'y a pas de département du village qui s'occupe de ce type d'affaires ; par ailleurs, le département de la ville voisine n'a pas le droit de les contrôler.

⁷⁴³ GUO Jian Chang, *op.cit.*, Canton, 2003, p64-65

Se basant sur l'analyse de ces deux aspects, l'Institut d'urbanisme de Chine a lancé le slogan de «développement en saut ». Ce slogan a été matérialisé dans la version finale du schéma stratégique en 2001. Dans une certaine mesure, l'extension en saut est une manière, pour le gouvernement local, de reprendre le contrôle absolu sur la croissance urbaine. Comme le bureau de la planification l'a remarqué, les enjeux majeurs de la restructuration urbaine résident dans le contrôle et la gestion globale ; ni l'ajustement de certaines zones ni la coordination de quelques projets ne peuvent lui être soumis. Dans cette optique, le contrôle du gouvernement local est considéré comme la puissance la plus grande pour intervenir sur la structure urbaine. Plus concrètement, c'est le contrôle exercé sur l'approvisionnement en terrains conformément à la planification qui sera la mesure la plus efficace⁷⁴⁴.

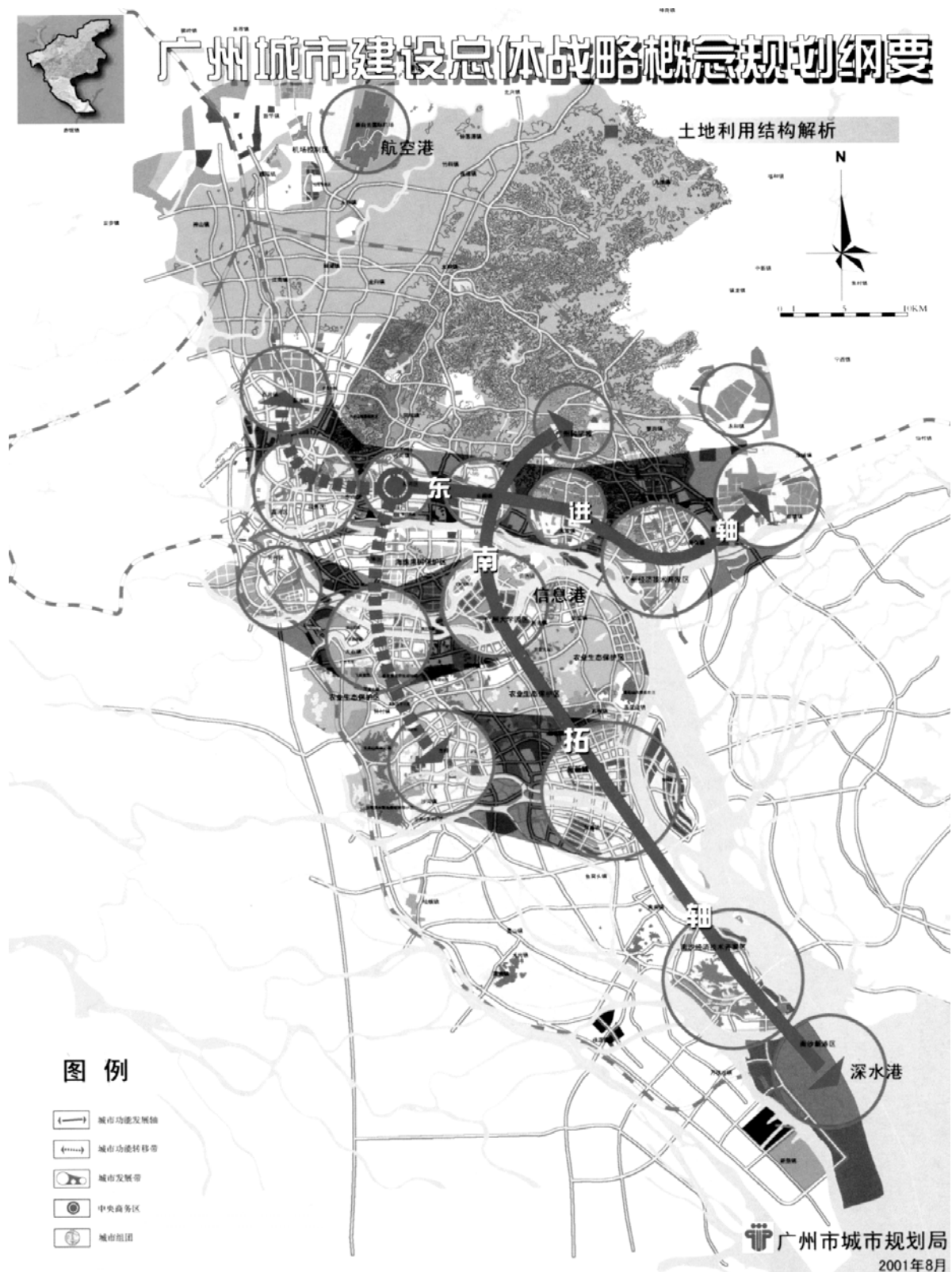
En général, le gouvernement local a tiré la leçon de l'étalement urbain d'auparavant. Dans ce processus, ce sont les promoteurs privés et les villages situés à proximité de la ville qui ont obtenu les plus grands avantages, grâce à la fois à leurs terrains situés sur un emplacement proche de la ville avec un prix bas et à une exploitation moins limitée. Ce type d'exploitation a provoqué divers problèmes, comme le manque de mixité de fonctions et d'équipements publics, ce qui a produit une influence de plus en plus considérable pour le quartier. Par conséquent, le gouvernement local, grâce au franchissement de la limite administrative, a décidé de reprendre l'idée de la ville nouvelle, lancée et planifiée par lui-même. C'est dans ce double objectif qu'il espère que, d'un côté, c'est l'économie de toute la ville - et pas seulement les promoteurs privés - qui pourra retirer un avantage de l'exploitation ; d'un autre côté, que le processus de l'urbanisation peut être contrôlé dans un intérêt commun. De plus, il croit que la construction d'une ville nouvelle pourra stimuler la demande intérieure, et donc provoquer la croissance économique.

Selon la planification de « l'extension en saut », l'axe nord-sud du transport ferroviaire urbain a été mis en avant. En pratiquant le principe du développement urbain orienté vers les transports publics, il veut implanter de nouvelles unités urbaines le long de cet axe. Ces unités, avec une population située entre 250 et 300 mille habitants, pourraient gérer l'extension de la ville. L'auteur a cru que cette idée diminuerait la dépense à la fois pour les habitations et pour le développement de l'industrie. Ces axes suivront les traces fluviales du réseau des Perles, avec des séparations perpendiculaires de bandes vertes. Les industries seront distribuées en deux parties, les industries qualifiées, regroupées à proximité de la zone résidentielle, et les industries traditionnelles, qui seront implantées le long du fleuve⁷⁴⁵.

⁷⁴⁴ Le bureau de la planification de Canton, dir., *Zai Kuai Shu Fa Zhan Zhong Xun Qiu jun Heng De Cheng Shi Jie Gou, Guangzhou Shi Zong Ti Fa Zhan Gai Nian Gui Hua Shen Hua Fang An Jian Xi (Seeking the structural balance in the process of rapid urban development, analysis of the master plan for Canton)*, in, *Cheng Shi Gui Hua (Urban Planning)*, n°3 2001, Pékin, p32-37

⁷⁴⁵ ZHANG Bing, ZHAO Yan Jing, LI Xiao Jiang, *op.cit.*, Pékin, 2001, p11-15

Figure 3-23, L'idée de « l'extension en saut »



Source : CHEN Jian Hua, YUAN Qi Feng, YI Xiao Feng, Zhan Lue Gui Hua Tui Dong Xia De Xing Dong Gui Hua, Guan Yu Guangzhou Cheng Shi Gui Hua Ji Qi Shi Jian De Si Kao (Action plan driven by strategy plan : A case study of Guangzhou), in Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2006, p16

Quant à Nansha, situé à l'extrême sud de cet axe, il est considéré comme un nouveau centre du delta et un pivot reliant les deux rives de la rivière des Perles grâce à la proximité des grandes villes deltaïques⁷⁴⁶. En même temps, en tant que seule sortie aboutissant à la mer pour Canton⁷⁴⁷, il est planifié pour devenir la zone industrielle la plus importante de la ville. D'après le projet, son exploitation a suivi le modèle du delta du Yangzi qui est surtout orienté vers l'investissement et qui provoquerait l'urbanisation de tout le quartier par l'implantation d'une zone d'exploitation. Il est défini comme deuxième centre pour la ville de Canton, en plus du centre-ville existant. En dépendant du lancement industriel-portuaire, il provoquerait le développement des autres fonctions urbaines, comme l'habitation et les services. Mais la position du vieux centre, en tant que chef lieu de la région pour la politique, le commerce et la culture, ne sera jamais remplacée.

« Le projet d'urbanisation de Nansha prend tout son sens dans cette double stratégie : étendre et développer le Grand Guangzhou, affirmer le pôle de la rivière des Perles (Guangzhou/Hong Kong/Macao) à l'échelle nationale et internationale. ...Pour Guangzhou, la maîtrise de ce site n'est pas seulement une nouvelle possibilité d'extension. La situation est stratégique. Elle rapproche la ville de la mer et permet, grâce à l'accès direct à l'estuaire, de concurrencer Shenzhen et de venir rivaliser avec Hong Kong⁷⁴⁸ », a remarqué Philippe PANERAI.

En général, trois critères ont été pris en considération pour l'exploitation de Nansha : la liaison directe avec Hong Kong et Macao d'abord, la restructuration de la ville ensuite, s'ajoutant également à la persistance du gouvernement local sur la possession de son propre port dans la concurrence inter-villes, mais aussi l'idée d'un développement de l'industrie concernant le port ; tous ces éléments ont provoqué la réalisation du projet de Nansha.

Ces trois aspects sont remarqués dans les discours des dirigeants locaux, dans le livre de l'ancien maire LIN Shu Shen par exemple. Pour le premier, Nansha est orienté vers le pivot du transport qui relie les villes des deux côtés de la rivière des Perles, plus un nouveau passage direct entre Canton et Hong Kong⁷⁴⁹. Pour le deuxième, l'exploitation de Nansha est remarquée comme une place stratégique importante pour réaliser l'extension au sud de Canton. En un mot, il transformerait la ville fluviale en ville maritime. En tant que mesure principale par rapport à la restructuration spatiale et économique, il permet, dans un plus grand périmètre, de trouver la solution aux problèmes du centre existant, comme la grande densité de l'industrie et de l'habitation, l'embouteillage du trafic et le manque d'équipements publics⁷⁵⁰. Pour la troisième, Nansha, en prenant en considération ses

⁷⁴⁶ Dans un périmètre de 60 kilomètres autour de Nansha, il y a 14 grandes et moyennes villes, comme Canton, Shenzhen, Zhuhai, etc. Dans un périmètre plus grand de 100 kilomètres, il accueille la mégapole qui possède l'économie la plus active de Chine. Ici, un dixième des articles de consommation mondiale est fabriqué. Quant à Nansha, situé au centre du delta des Perles, il est beaucoup plus proche des lieux de fabrication, comme Canton, la partie ouest de Dongguan, et les autres villes de l'ouest des Perles. Il faut moins de deux heures pour transporter des marchandises du port de Nansha aux villes deltaïques principales. Voir SUN Bang Cheng, *op.cit.*, Shanghai, 2007, p19, et Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p3.

⁷⁴⁷ Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p3

⁷⁴⁸ Philippe PANERAI, *op.cit.*, Paris, 2003, p32

⁷⁴⁹ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p64

⁷⁵⁰ LIN Shu Shen, *op.cit.*, Pékin, 2006, p118

conditions favorables pour devenir un port maritime international⁷⁵¹, sera un port de conteneurs en eau profonde apte à s'adapter à l'évolution de la taille des navires. D'après le bureau de la planification de Canton, en profitant de la transformation du port de Canton vers un port maritime, son rang régional peut être relevé, et la ville sera transformée en un vrai centre de navigation de la Chine du sud⁷⁵². Parallèlement, inspirées par des expériences étrangères qui provoquent l'avancement économique par le développement du domaine portuaire, de grandes industries comme la construction navale, la production sidérurgique et l'industrie pétrochimique y seront implantées. Elles vont constituer une nouvelle dynamique pour l'économie urbaine⁷⁵³. D'après GUO Chu, ce dernier point constitue une stratégie importante, non seulement pour évoluer vers une ville maritime, mais aussi pour favoriser l'intégration des ressources de la région. Il permet à la ville de valoriser son rôle irremplaçable dans les ports deltaïques⁷⁵⁴.

L'exploitation de Nansha est la décision politique la plus importante prise par le gouvernement local au début du XXI^e siècle. Son objectif, au fond, est de renforcer le rôle de Canton en tant que métropole internationale et que centre de la région face aux défis et à l'opportunité dans un nouveau cadre national et international. Son objectif est d'élever la capacité de concurrence. D'après certains dirigeants, il contribuerait à la constitution d'une nouvelle dynamique pour l'économie deltaïque⁷⁵⁵, comme ce qu'on a espéré pour Pudong autrefois. Cependant, si Pudong a sans aucun doute favorisé le développement de Shanghai, en regardant l'histoire de la dernière décennie, quel est son vrai rôle pour le delta du Yangzi, ou encore plus loin, pour tout le bassin ? En ce qui concerne la matérialisation de l'exploitation du Pudong, quel est son objectif principal ? A-t-il pour but le développement commun de toute la région, ou plutôt une élévation de la capacité locale de concurrence ? Il reste encore des questions en suspens.

Planification de Nansha

L'orientation de Nansha a été déterminée par l'objectif de l'exploitation. Dans un cadre de concurrence intensifiée, le projet est mis en œuvre dans un court terme. Lorsque la demande d'intégrer les bourgs de Panyu et Huadu à la ville de Canton a été approuvée par le Conseil des affaires de l'État en juin 2000, l'obstacle de la limite administrative a été franchi et la consultation nationale sur les schémas stratégiques de la ville a été lancée. Le schéma stratégique de la ville de Canton a été établi quatre mois plus tard, en octobre 2000. C'est un

⁷⁵¹ D'après SUN Bang Cheng, la zone portuaire de Nansha possède une rive de plus de 35 kilomètres en eau profonde. Une cinquantaine de grands postes d'amarrage peuvent s'y installer. En plus, les gros navires qui empruntent les grandes lignes entre la Chine, l'Europe et l'Amérique peuvent y entrer toute l'année. Ce qui peut répondre à l'exigence du port de Canton dans les trente et même cinquante années à venir. Voir SUN Bang Cheng, *op.cit.*, Shanghai, 2007, p19.

⁷⁵² Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p67

⁷⁵³ LIN Shu Shen, *op.cit.*, Pékin, 2006, p118

⁷⁵⁴ GUO Chu, *op.cit.*, Canton, 2006, p64

⁷⁵⁵ L'importance de Nansha ne touche pas seulement à la ville de Canton ; il jouera un rôle de pivot encore plus loin, par rapport au développement économique du delta des Perles et même de la province de Guangdong, a-t-on appris par ZHANG Guang Ning, maire de Canton. L'exploitation de Nansha sera une base solide qui favorisera le développement du delta des Perles, a-t-on appris de LI Chang chun, membre du Comité permanent du bureau politique du Parti communiste chinois. Voir, Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p69.

programme qui a défini les stratégies et les politiques pour le futur, en analysant les projets proposés par les participants lors de la consultation. Il a déterminé l'axe du sud comme la direction d'extension la plus importante. La planification de Nansha a ensuite commencé.

Ici, une contradiction doit être remarquée. C'est dans la deuxième moitié de l'année 2000 que, selon le schéma stratégique, Canton a considéré Nansha comme un lieu pivot par rapport à l'extension vers le sud ; la planification de Nansha a commencé parallèlement, et le bureau de la planification de Canton a organisé, entre septembre et décembre 2000, une consultation internationale sur les quartiers situés à l'embouchure de la rivière des Perles⁷⁵⁶. Selon les documents d'appel d'offres, il est demandé aux participants de réviser l'objectif de développement et les orientations à l'échelle de la ville, de proposer l'idée de conception et les modèles correspondants en prenant en compte la coordination entre la vie urbaine, le paysage, le port, les industries et le tourisme, et de définir les fonctions des rives et leur disposition. A l'échelle du quartier, des projets urbains détaillés ont été exigés pour trois points notables, le quartier situé du bout du pont Humen à Nansha inclus, avec pour objectif de trouver un modèle de développement qui permette de mieux valoriser l'avantage des quartiers fluviaux et de représenter les caractéristiques de la ville de Canton⁷⁵⁷. Ainsi, le gouvernement local espère obtenir, via cette consultation, en trois mois seulement, une solution forfaitaire, de l'échelle de la ville à l'échelle du quartier, de la disposition des fonctions à la morphologie urbaine, de l'orientation à la programmation en détails. En effet, en matière d'ajustement des planifications existantes, les objectifs de développement que les quatre participants étrangers ont proposées sont tout à fait différentes dans leur prise en compte des considérations diverses. Quant à l'orientation de Nansha, il y avait encore des propositions qui ont mis l'accent sur le service touristique réservé en particulier aux habitants de Hong Kong et de Macao, en raison de la liaison physique avec ces deux RAS. Plus concrètement, il a lancé l'idée de développer des équipements de loisirs, des habitations et des installations touristiques, en vue de prolonger le temps de séjour dans ce quartier ; Nansha est donc orienté vers une grande base touristique⁷⁵⁸. Tous ceci était le contraire de ce que le gouvernement avait déjà défini pour Nansha alors même qu'ils n'avaient pas modifié l'orientation originale, et bien qu'ils aient produit certaines influences sur les autres quartiers pour lesquelles les urbanistes chinois n'avaient pas encore d'idées précises, comme l'île de Haiou. Pour Nansha, cette consultation internationale et les études suisse n'avaient qu'une influence sur la morphologie urbaine.

En revanche, c'est la planification établie par l'agence attachée au Bureau de la planification de Canton qui a été réalisée. Le projet a mis en œuvre l'idée de l'extension vers le sud, lancée par le schéma stratégique, et l'orientation vers une ville nouvelle portuaire-industrielle, définie par le gouvernement local. Son terrain, Nansha, a une surface

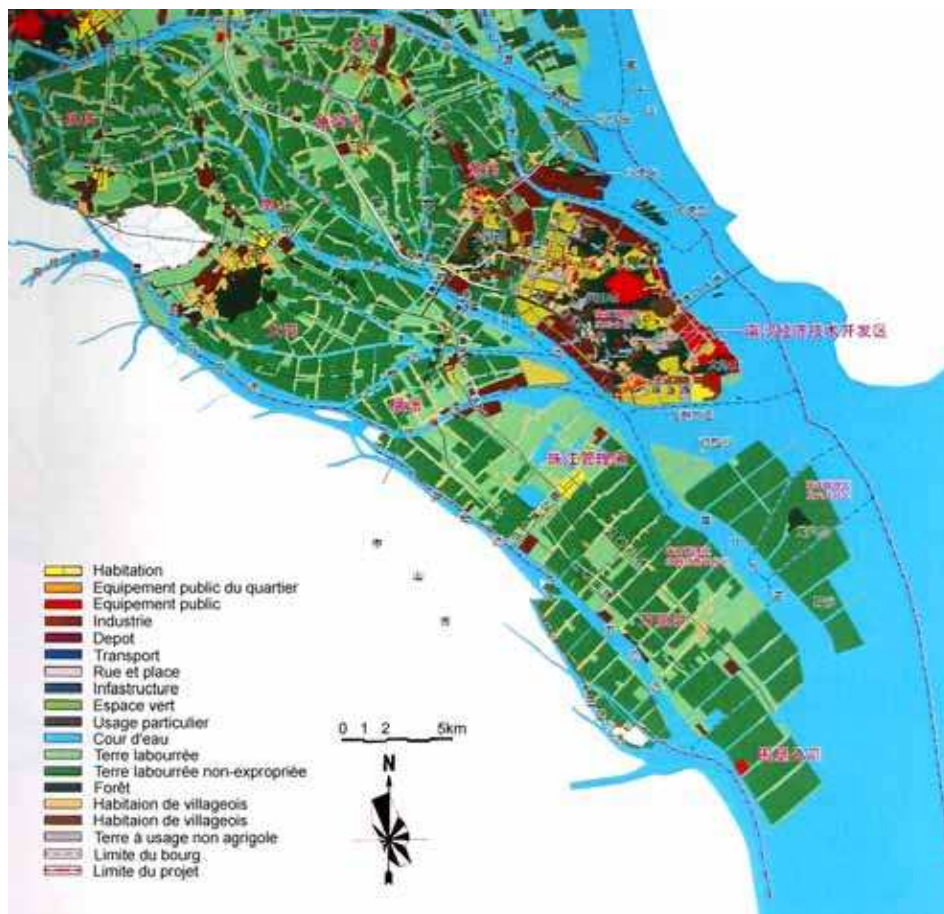
⁷⁵⁶ C'est «The international consultation for Guangzhou pearl riverside area concept plan and focus urban design»

⁷⁵⁷ WANG Meng Hui, YU Ying, LIAO Qi Jing, *op.cit.*, Pékin, 2001, p2-4

⁷⁵⁸ WANG Meng Hui, YU Ying, LIAO Qi Jing, *op.cit.*, Pékin, 2001, p18-19

totale d'environ 797 km², dont 585km² de terres⁷⁵⁹. A l'intérieur de cette zone, il y a la zone de développement économique technologique de Nansha⁷⁶⁰, d'une superficie de 9,9 km², établie en 1993, ainsi que certaines sociétés étrangères, comme la General Motors. En outre, le nouveau quartier situé au bord de la mer (*Bin Hai Xin Cheng*), avec un investissement de 3 milliards de Yuan provenant de la fondation HUO Ying Dong, est implanté depuis plus de dix ans. Occupant un terrain de 22 km², il est équipé de quais pour passagers et de quais pour marchandises, d'un club de golf et d'un parc d'information technologique. A part ces deux zones, qui ont constitué la centralité pour les quartiers urbanisés de Nansha, il y a encore un vieux centre, le bourg de Huangge. Le reste est constitué de petits villages et de champs pour la plupart.

Figure 3-24, L'état actuel de Nansha



Source : Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p33, analysé par l'auteur

⁷⁵⁹ Deux zones parmi les six de l'arrondissement de Panyu sont dressées dans la zone planifiée de Nansha. Selon la planification de l'arrondissement, l'une est orientée vers l'agriculture, l'autre appartient à la zone contrôlée par l'exploitation de Nansha. Selon la planification de Nansha, l'ensemble de ces deux parties est distingué en zone d'exploitation de Nansha et zone hors de l'exploitation. Parmi elles, la zone d'exploitation de Nansha est celle qui a attiré en premier l'attention de la planification. Elle a une superficie d'environ 538 kilomètres carrés, dont 357 kilomètres carrés de terres. Voir, Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p4.

⁷⁶⁰ China National Economic and Technical Development Zone

D'après le document de la planification, Nansha était dans la première phase de l'industrialisation. Il existe un bon nombre de petites entreprises, dont la plupart sont des industries légères à forte densité de main-d'œuvre, établies par les villages et les bourgs. En analysant la production industrielle en 2000, la valeur moyenne de l'unité territoriale n'était pas appréciée⁷⁶¹. De plus, la plus grande partie des ressources côtières de Nansha, mis à part celles de la zone de développement économique technologique, n'est pas exploitée. Aux yeux des urbanistes, cette ressource en eau profonde n'a pas été valorisée à cause de l'absence d'un grand port. Le paysage au bord du fleuve n'était pas bien défini⁷⁶². Dans ce cadre, l'objectif de développement de Nansha est de devenir une nouvelle ville côtière lancée en premier par les industries⁷⁶³. Ainsi, l'urbanisation de ce quartier a été provoquée par l'industrialisation. En prenant en compte cet objectif, il a mis l'accent sur la construction du port et des industries lourdes liées au domaine portuaire⁷⁶⁴. Nansha est orienté en outre vers « une nouvelle ville côtière convenant plus à l'habitation moderne avec un paysage pittoresque et des services bien équipés, ainsi qu'une meilleure base industrielle convenant à l'établissement d'entreprises⁷⁶⁵ ». Ainsi, Nansha veut reprendre le modèle de la cité industrielle d'une part, comme la base lithifiatique de Jinshan à Shanghai, le développement de l'industrie lourde étant considéré comme la dynamique principale de l'économie urbaine. D'autre part, il essaie de se détacher d'une « industrialisation pure », comme ce qui a été fait en Chine des années 1950 aux années 1980. Dans cette optique, les zones de hautes technologies sont les exemples préférés. Un cas connu est le parc industriel de Suzhou, qui, en plus du développement industriel, a attiré l'installation de personnes qualifiées.

Néanmoins, la planification de Nansha a fait pencher la balance en faveur du développement industriel. La mise en œuvre de la construction du port, qui est la base pour l'exploitation future, et la principale mesure pour valoriser son avantage géographique aux yeux du gouvernement local, a été réalisée en premier. Les premières réalisations sont des débarcadères de conteneurs. Avec une capacité de soulever jusqu'à 50 mille tonnes, elles sont livrées en septembre 2003, ce qui a changé de la situation actuelle car la plus grande jauge du port de Canton ne dépassait pas 35 mille tonnes. En ce qui concerne le plan de disposition, Nansha a été divisé en quatre zones : un centre de services complexes, des habitations, les services correspondants et les secteurs tertiaires inclus ; une zone de haute technologie, basée sur l'ancienne zone de développement économique technologique de Nansha⁷⁶⁶ ; un parc industriel réservé à la production de véhicules, au nord, ainsi qu'une

⁷⁶¹ Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p25

⁷⁶² Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p30

⁷⁶³ Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p71

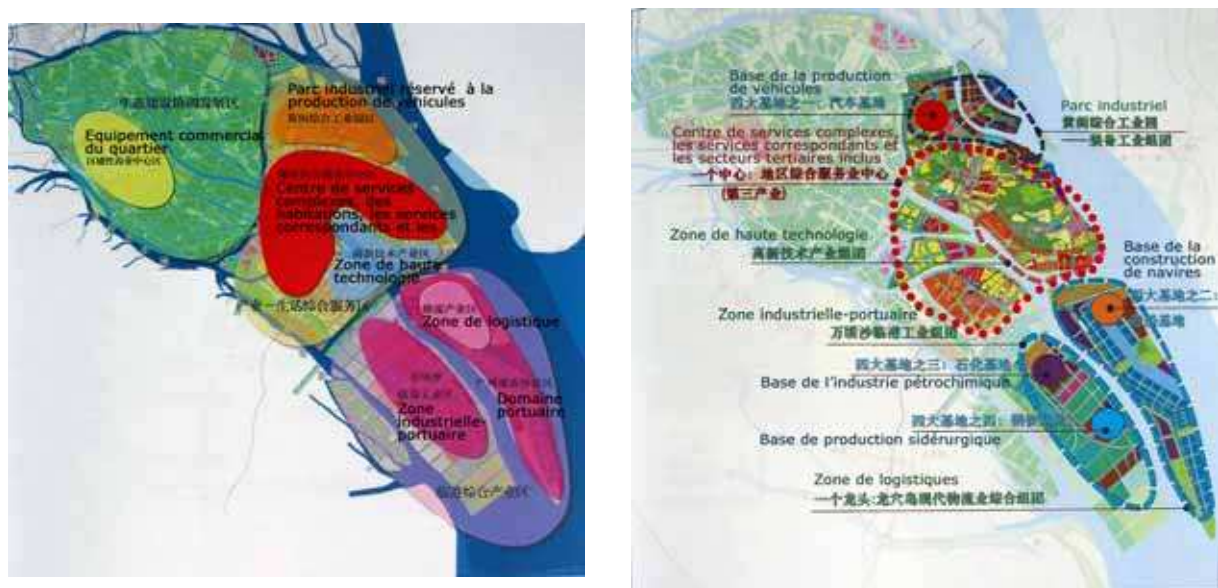
⁷⁶⁴ Il est orienté en premier vers le développement du port et de la logistique moderne. L'accent a été également mis sur l'industrie concernant le port, l'industrie d'équipements et l'industrie de haute technologie. Plus concrètement, il développera essentiellement la construction de navires, la lithification, la fabrication de l'acier et la fabrication de véhicules. En même temps, les secteurs tertiaires, notamment les services complexes pour les villes des alentours attireront l'attention. Voir, Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p72.

⁷⁶⁵ Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p72

⁷⁶⁶ Le Conseil des affaires d'État a approuvé la demande d'extension de la zone d'exploitation de Nansha le 18 mars 2004. La zone de Nansha a obtenu trois terrains, sa superficie totale atteignant 27,6 kilomètres carrés.

zone industrielle-portuaire au sud, avec les activités de logistiques, de construction de navires, de production sidérurgique et d'industrie pétrochimique.

Figure 3-25, L'orientation des secteurs de Nansha



Source : Le Bureau de la planification de Canton, dir, *op.cit.*, Canton, 2004, p91, p93, analysé par l'auteur

C'est le gouvernement local qui a lancé l'exploitation de Nansha ; tout le processus d'exploitation est donc sous son contrôle direct. Depuis 2001, le commandement qui s'occupe de la construction de Nansha a été créé. En tant qu'établissement rattaché au gouvernement local, il est le seul responsable qui soit chargé de la planification, de la gestion du terrain, de la construction, de l'administration et des affaires concernant les investissements. En ce qui concerne la limite de l'autorité, il est au même niveau que le bureau d'urbanisme de Canton. En effet, le contrôle du département d'urbanisme a mis l'accent, comme l'ont montré les stratégies du futur proche dans le document de la planification, sur le fait que chaque projet concernant la ville doit obéir au règlement de la planification, en vue d'assurer l'avancement correct vers le but définitif. En fait, le département d'urbanisme est le porte-parole du gouvernement local. Dans ce cadre, l'exploitation dirigée par le gouvernement local a franchi les obstacles pouvant venir des capitaux ou de l'administration, notamment pour les équipements de base. Il a demandé en plus qu'il « devrait bien valoriser les fonctions des équipements de base pour l'exploitation », car ces équipements seraient conformes à la norme internationale, voire même plus avancés par rapport à la demande existante. En général, le modèle de Nansha est dû au fait que le gouvernement local a révisé l'étalement urbain à la fin des années 1990. L'objectif final de l'extension « en saut » est de construire une ville nouvelle à l'extérieur mais au service de la ville elle-même.

5.2.2.2 Un autre cas : la ville nouvelle de Yangluo à Wuhan

Si Nansha est un cas type pour la ville nouvelle en aval du fleuve, il a des aspects différents en comparaison avec les premières cités-satellites industrielles depuis la fondation de la République. Premièrement, ce projet a pour objectif d'élever la capacité de concurrence de

la ville, l'acteur principal étant le gouvernement local, contre l'État pour les cités-satellites. L'exploitation de Nansha est ainsi une démarche bottom-up, par rapport la démarche top-down des prédécesseurs. Deuxièmement, Nansha a proposé un développement du secteur tertiaire, notamment celui des services et de la haute technologie, bien qu'il ait hérité de l'orientation vers l'industrie-portuaire. En effet, en tirant l'expérience des cités-satellites, il a trouvé qu'une ville « purement industrielle » ne répondait plus aux besoins de l'ère post industrielle, il a donc essayé d'aboutir à une ville avec des fonctions plus variées, plus proches d'une « ville normale ». Quoi qu'il en soit, lorsque le fleuve traverse la banlieue, il est considéré comme le berceau de la dynamique économique. Il est devenu l'axe qui dirige l'extension urbaine, tandis que sa partie en centre ville a été dotée d'une fonction plus abstraite.

Dans cette optique, la ville nouvelle de Yangluo à Wuhan est un autre cas, proche de celui de Nansha. Toutes les deux sont planifiées sur la base d'un parc industriel, déjà construit en partie depuis les années 80. Comme Nansha, le gouvernement local de Wuhan a espéré que Yangluo, en tant que ville nouvelle dont le développement est favorisé par l'industrie-portuaire, offrirait une nouvelle dynamique pour l'économie locale.

Une brève histoire de Wuhan est à rappeler. A la suite de la politique de « déplacement des industries vers l'arrière-pays » dans les années 50-60, Wuhan s'est orientée vers des bases industrielles les plus importantes. Selon le premier plan quinquennal, 7 des 156 projets se sont installés (comme la sidérurgie, la mécanique lourde, les usines de chauffage, ainsi que les quartiers résidentiels dans leurs alentours pour les ouvriers). Pendant la décennie des années 1970, Wuhan a subi une nouvelle vague de constructions. Un bon nombre d'industries légères, comme des usines de vélos ou des manufactures de montres s'y sont installées. Avec ces mesures concentrées sur le développement industriel, Wuhan, en tant que métropole commerciale comme Shanghai et Canton à l'époque des concessions, s'est complètement transformée en une ville industrielle.

La ville a établi six schémas directeurs depuis 1949. Celui en cours, le schéma directeur de Wuhan pour 1996 et 2020, a été approuvé par le Conseil des affaires de l'État le 5 février 1992. Selon ce schéma, il a été planifié sept villes nouvelles aux alentours du centre existant, étalées le long du fleuve ou du chemin de fer. Aux yeux de WU Zhi Ling, cette structure, définie comme multi-centre ou multi-zonage, a bien suivi le modèle de la planification des grandes villes chinoises dans les années 80. Plus concrètement, il comporte un centre ville, avec plusieurs roades et des axes radiaux, alors que les secteurs primaires, secondaires et tertiaires sont disposés de l'extérieur à l'intérieur. En banlieue, certaines cités-satellites sont installées, séparées par des ceintures vertes. D'après lui, ce modèle est créé sur la base de l'idée des « cités-jardins » et du modèle d'Ernest Burgess (le Concentric zone model) ⁷⁶⁷

Depuis l'ouverture, Wuhan, comme les autres villes chinoises, a subi une croissance rapide, sur le plan économique mais aussi sur le plan de son extension urbaine. Le secteur immobilier est entré dans une phase de plein essor, le nombre de logements neufs ne cesse

⁷⁶⁷ WU Zhi Ling, *Dang Qian Zong Ti Gui HuaGong Zuo Mian Lin De Kun Jing Yu Chu Lu, Yi Wuhan Shi Wei Li (Le défi et la solution que le schéma directeur confronte aujourd'hui, étude du cas de Wuhan)*, in, *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°6, 2004, p43-48

d'augmenter. Dans le même temps, les parcs industriels et les zones de développement économique et technologique ont fait leur apparition. Les acteurs y sont le gouvernement local, les districts et même les universités. Dans ce cadre, les promoteurs immobiliers ont fait l'acquisition de grands terrains en banlieue et la ville s'est étalée à grande vitesse, sans aucun ordre. Ainsi, le schéma de 1992 a rencontré des difficultés de réalisation, notamment en ce qui concerne le mode d'extension urbaine. D'une part, la ville était très gourmande en terrains: Le gouvernement local a cru que l'extension urbaine favoriserait la croissance économique, mais il a trouvé également que la situation existante a résulté d'une grande pression sur l'offre de terrains. D'autre part, comme dans le cas de Canton, ces nouveaux quartiers urbanisés se sont soustraits au contrôle du gouvernement local, ce qui a produit une triple influence : le manque d'équipements publics même intégrés aux équipements de base, l'empiètement sur les ceintures vertes planifiées entre les cités-satellites et la ville-mère, l'accroissement de la pression à cause des déplacements quotidiens domicile-travail. De plus, les cités-satellites n'ont pas rempli la fonction de décentralisation la population, comme prévu. En un mot, l'extension urbaine planifiée ne s'est pas réalisée, tandis que l'étalement sans contrôle a fait son apparition.

Figure 3-26, Le schéma directeur de Wuhan de 1988



Source : Comité du plan historique de Wuhan, *op.cit.*, Pékin, 1998, sans marquer le numéro de page

La cité de Yangluo, située au nord de Wuhan et en l'aval du Yangzi, est dans ce cas. Intégrée dans la limite de Wuhan en 1983, elle est orientée vers l'industrie-portuaire moderne dans son schéma directeur de 1999. A la fin de 2004, une vingtaine de projets industriels avait été réalisés dans sa partie nord, dans une zone de développement d'une superficie de 27

kilomètres carrés. Dans sa partie sud, en particulier le long du Yangzi, un bon nombre d'industries lourdes et d'entrepôts à grandes échelles se sont installés, dont la construction navale, une usine d'engrais azotés, etc. Malgré ces réalisations, le gouvernement de Wuhan a cru que le développement de Yangluo n'était pas assez rapide pour remplir sa fonction de décentralisation de la ville-mère. En revanche, les employés de ces industries sont hébergés pour la plupart dans le vieux centre, où s'est aussi établie la main d'œuvre venue des régions. Cette situation a contribué au manque d'équipements de base, à l'anémie du secteur des services et de l'immobilier également. En plus, son développement industriel n'est satisfait ni aux besoins de Wuhan ni à ceux de la ville nouvelle elle-même. Comme l'a montré la planification de Yangluo (2006-2020), d'un côté les rives en eau profonde sont occupées par de petites sociétés, alors que le développement de la logistique est restreint ; d'un autre côté, la disposition du plan n'est pas raisonnable, les industries existantes trop dispersées, tandis que Yangluo ne possède ni un ensemble groupé d'industries, ni d'une grosse capacité de concurrence.

À l'égard de l'existant, la planification a généralisé les opportunités de la ville nouvelle. Les urbanistes ont cru que la politique nationale « la montée de l'arrière-pays » a offert à Wuhan, grande ville importante du Centre, une occasion exceptionnelle du développement, dont Yangluo devrait bien profiter. En ce qui concerne ses conditions naturelles, Yangluo est considérée comme ayant l'avantage spécifique d'un réseau de transports combinés⁷⁶⁸. D'après lui, le port de Yangluo avait une rive en eau profonde de plus d'une dizaine de kilomètres ayant une capacité d'accueillir des navires jaugeant 5000 tonnes toute l'année ; c'était en fait le seul port naturel très profond sur le cours moyen du Yangzi, d'une rive de deux milles kilomètres entre Yichang et Hukou. Dans les dernières années, le transport fluvial par Yangzi a connu une prospérité nouvelle, les transferts augmentant sans cesse. Dans ce cadre, la quantité totale de conteneurs du port de Wuhan devrait dépasser deux millions de TEU en 2010. Quant au port de Yangluo, il est chargé de la majorité des affaires concernant le transport de conteneurs de la province de Hunan et de Hubei, bien qu'il n'ait réalisé jusqu'ici qu'une poste de déchargement de conteneurs. À cet égard, Yangluo devrait s'imposer comme le premier port de marchandises sur le cours moyen, dans un cadre où le domaine portuaire de Wuhan est un des quatre principaux le long du Yangzi, ainsi que le premier port du Centre. Dans le futur, il occupera une position pivot en reliant Wuhan et le monde extérieur. Il offrira un service de correspondance pour les conteneurs venant des ports des alentours (comme Changsha, Chongqing et Luzhou), en particulier dans la période d'étiage, ce qui est devenu la première dynamique pour le développement de Yangluo. En plus, il le mettrait en avant dans la concurrence entre les villes nouvelles de Wuhan⁷⁶⁹.

Yangluo est réorienté, selon la dernière édition de planification de 2006, vers une ville nouvelle avec des fonctions variées à l'est de Wuhan. Il jouera un triple rôle : un port

⁷⁶⁸ Yangluo est situé au nord du Yangzi. Avec sa rive en eau profonde, il est considéré comme un bon choix pour le port. Le pont franchissant le Yangzi a été livré à la fin de 2007. Avec la rocade qui le traverse, il relie les deux axes autoroutiers (Pékin-Zhuhai pour le nord-sud et Shanghai-Chengdu pour l'ouest-est). Deux chemins de fer (Pékin-Kowloon et Pékin-Canton) l'ont aussi traversé. En plus, l'aéroport militaire de Hankou, situé juste à son côté, a été mis en service à la fin de 2008.

⁷⁶⁹ Voir, *le document concernant la planification de la ville nouvelle de Yangluo (2006-2020)*. Source : l'Institut de la planification de Wuhan.

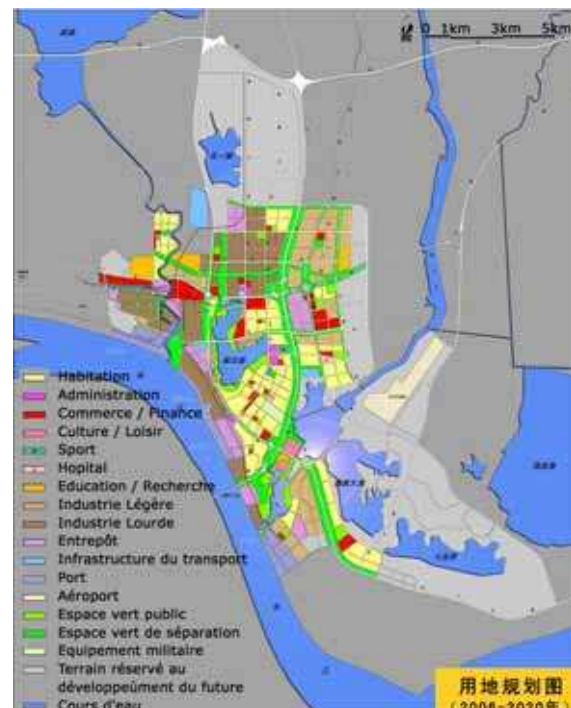
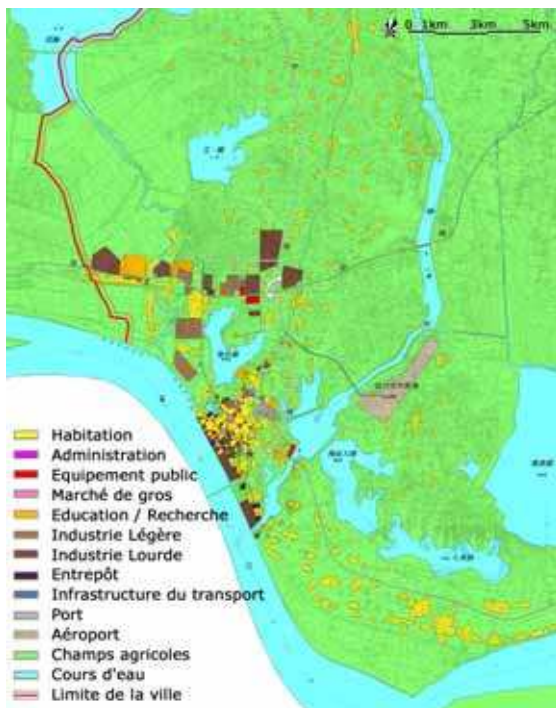
moderne et un centre logistique d'abord, une base importante de fabrication ensuite - en particulier pour les industries lourdes -, une ville convenant à la vie urbaine enfin. En tant que premier moteur pour la ville nouvelle, le domaine portuaire de Yangluo possédera quatre ports, dont deux réservés au chargement des conteneurs. Avec une capacité annuelle de chargement et de déchargement de plus de 2 millions de TEU, il est prévu pour devenir le plus grand port de conteneurs sur le cours moyen du Yangzi. Pour la première phase, ce qui a été livré et ce qui sera mis en chantier aura une capacité de chargement de 250 mille TEU.

Figure 3-27, La planification de la ville nouvelle de Yangluo



A gauche, le plan de situation de Yangluo. Au-dessous, l'état actuel à gauche et la planification pour la période entre 2006 et 2020 à droite.

Source : L'Institut de la planification de Wuhan, *Le document concernant la planification de la ville nouvelle de Yangluo (2006-2020)*, sans marquer le numéro de page, analysé par l'auteur.



D'une manière générale, l'orientation de Yangluo vers une ville nouvelle industrielle, a été déterminée dès qu'elle a été intégrée dans la limite administrative de Wuhan, en 1983. Elle n'a jamais été modifiée en dépit des différentes éditions de la planification dans les vingt dernières années. Le schéma directeur de Wuhan de 1995 l'a définie comme une ville nouvelle, alors que sa propre planification de 1996 a mis l'accent sur le développement du centre logistique et de l'industrie en profitant de la facilité de transport. Dans l'édition d'aujourd'hui pour son futur proche (entre 2006 et 2020), le gouvernement mise encore sur le port et les industries concernées, auquel s'ajouteront également un rôle de décentralisation pour la ville-mère.

Chapitre VI, Quelle logique pour ces productions

6.1 Référence à des projets étrangers

Dans le chapitre précédant, qui était consacré à l'analyse des objectifs et des méthodes du secteur fluvial en Chine, nous avons étudié l'influence des théories étrangères, notamment celles venant de Grande Bretagne et des Etats-Unis. En même temps, nous ne pouvons pas manquer de signaler l'influence des cas étrangers sur les projets et la recherche chinoise. Cette influence est concentrée en particulier autour des méthodes de planification et de conception. Comme l'a généralisé BAO Ji Gang, les recherches sur le waterfront portent, pour la plupart, sur la construction matérielle. Jusqu'à la fin de 2004, une cinquantaine de textes consacrés à ce sujet sont publiés dans les périodiques, dont plus de la moitié étudient la conception et la planification. En outre, vingt-cinq pour cent des textes étudient les expériences et les leçons des projets étrangers⁷⁷⁰. Dans les trois documents que nous comparons ci-dessous, un bon nombre des cas étrangers sont référencés. Parmi ces trois documents, le premier est l'annexe du discours de WANG Jian Guo lors de l'« *International symposium on urban waterfronts in the new millennium* ». En analysant les cas, il a généralisé les phases et l'expérience du renouvellement et de l'exploitation du waterfront dans des villes à l'échelle mondiale. Le deuxième est une série de cas traités dans le livre *Design and development of waterfront areas* de ZHANG Ting Wei. Ce livre présente vingt-cinq projets en Amérique du nord, parmi lesquels le cas de Baltimore, de Boston et de Chicago sont présentés plus en détails. L'auteur a notamment concentré son attention sur deux aspects : la planification et le contrôle de l'exploitation. Le troisième est l'annexe du projet définitif pour le *Projet urbain des quartiers des alentours de l'estuaire de Bai-er à Canton*. Il tente de référencer les méthodes de planification et les contenus de l'exploitation en étudiant les cas étrangers. Le premier auteur est un chercheur chinois connu dans le domaine du projet urbain⁷⁷¹. Le deuxième auteur est professeur à l'université de l'Illinois⁷⁷². Il a publié beaucoup de textes qui présentent les projets et les expériences en Amérique du Nord dans *Urban Planning* et dans *Urban Planning Forum*, les deux périodiques les plus importants dans le domaine de l'urbanisme en Chine. Il est en fait la figure la plus importante en ce qui concerne l'introduction des méthodes étrangères de conception. Le dernier est un des projets urbains les plus importants de Canton, en 2004. Le projet définitif est établi sur la base des projets du concours national. Dans une certaine mesure, ces trois

⁷⁷⁰ BAO Ji Gang, LIU Xue Mei, *FANG Di Chan Kai Fa Zhu Dao Xia Cheng Shi Bing Shui Qu Geng Xin De Fan Si (La rétrospection sur le renouvellement du waterfront dominé par l'exploitation foncière)*, in *Gui Hua Shi (L'urbaniste)*, Nanning, n°5, 2005, p107-110

⁷⁷¹ WANG Jian Guo, né dans la ville de Changzhou de la Province de Jiangsu en 1957, a passé sa soutenance de thèse en 1989 dans l'université de Southeast, où il a obtenu la licence et le master en architecture. Il est actuellement directeur de l'institut d'architecture de l'université de Southeast et chef de l'« Architectural Design & research institut of southeast university ». Son livre « *Xian Dai Cheng Shi She Ji Li Lun He Fang Fa* » (*La théorie et la méthode du projet urbain moderne*) est considéré comme une des références classiques pour le projet urbain en Chine.

⁷⁷² ZHANG Ting Wei, né en 1946 à Shanghai, est professeur à l'université de l'Illinois, membre de l'« Association of Collegiate Schools of Planning » (ACSP), membre de l'« American Planning Association's Professional institute » (AICP), professeur invité de l'université de Tsinghua et de l'université de Tongji.

documents représentent le point de vue des chercheurs et des concepteurs chinois, alors que leurs cas cités deviennent l'objectif sur lequel nous faisons la recherche.

Tableau 3-7 : Les références à des projets étrangers dans les trois documents (projet de recherche, livre et projet urbain)

A. Les cas choisis dans le monde entier pour le renouvellement et le redéveloppement du waterfront dans les trente dernières années.⁷⁷³

B. Les cas choisis dans le livre *Design and development of waterfront areas* de ZHANG Ting Wei.

C. Les cas choisis pour la référence du Projet urbain des quartiers des alentours de l'estuaire de Bai-er à Canton (projet définitif).

Situation	Projet	A.	B.	C.
Amérique du nord	Inner Harbor, Baltimore, Maryland, USA	×	×	×
	Harbor place, Baltimore, Maryland, USA		×	
	Boston's waterfront		×	
	Boston marine industrial park, coastal cement corporation terminal, Boston, Massachusetts, USA	×		
	Boston Rowe's Wharf		×	
	Charleston waterfront park, Charleston, South Carolina, USA	×		
	Down waterfront redevelopment, Duluth, Minnesota, USA	×		
	Heritage State Park, Lowell, Massachusetts, USA	×		
	Battery Park city, New York, USA	×	×	
	South street seaport, New York, USA	×	×	
	Comprehensive waterfront plan, New York, USA		×	
	Station square, Pittsburgh, Pennsylvania, USA	×		
	Lake Union Steam plant, Zymogenetics, Seattle, Washington, USA	×		
	San Antonio River walking		×	
	San Diego		×	
	Cleveland rock and roll museum		×	
Granville Island redevelopment; Vancouver, Canada	×	×		
Asie	Sha tin central Park, Hong Kong, China	×	×	
	Harbortland, Kobe, Japan	×		
	Kuwait waterfront project, Kuwait city, Kuwait	×		
	Nogoya port building, Garden river, Nogoya, Japan	×		
	Clarke quay, Singapore	×		×
	Tokyo port wild bird park, Tokyo, Japan	×		
	Hakata canal city, Hakata, Japan			×
	Dry dock restoration, Nippon-maru park, maritime museum, Yokohama, Japan	×		
	Suzhou River, Shanghai, China			×
	Huangpu River, Shanghai, China			×
Océanie	The Auckland ferry building, Auckland, new Zealand	×		
	South bank parklands, Brisbane, Australia	×		
	Darling Harbor, Sydey exhibition center, Sydney, Australia	×		×

⁷⁷³ WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *Selected cases of world urban waterfront regeneration and redevelopment in the past 30 years*, in Le Bureau de la planification de Canton, *op.cit.*, Pékin, 2001, p33-42

	The rocks, Sydney, Australia			×
Europe	Old port and port olympic, moll de la fusta, Barcelona, Spain	×		
	Cardiff Bay Inner Harbor, Cardiff, Wales	×		
	Rhine Embankment Tunnel, Düsseldorf, Germany	×		
	Aker river environmental Par, Oslo, Norway	×		
	Salford Quays, Salford, England	×		

Ces cas ont les caractéristiques suivantes. Tout d'abord, les projets de l'Amérique du nord ont occupé une position avantageuse en ce qui concerne la quantité. C'est le cas de Baltimore Inner Harbor, celui de Sydney Darling Harbor, ainsi que de certaines opérations dans des pays asiatiques, comme Hong Kong, Singapour et le Japon, qui sont les projets cités le plus fréquemment. D'après David MANGIN, le problème des sources est une des quatre raisons principales qui ont abouti à l'absence de curiosité : les contributions des années soixante, les analyses de Kevin LYNCH et les ouvrages sur le *Townscape* de Gordon CULLEN ou de Edmond BACON continuent d'alimenter solitairement □ faute de traductions anglaises d'ouvrages italiens, espagnols ou français plus récents - l'enseignement et la pratique du projet urbain dans les pays sous influence anglo-saxonne, notamment l'Asie⁷⁷⁴. La situation est telle que la doctrine d'urbanisme chinoise est particulièrement influencée par les théories classiques de la Grande Bretagne et des Etats-Unis. Les cas de l'Amérique du nord sont ainsi devenus les références préférées des villes chinoises, d'autant plus qu'il s'agit de pays parmi les plus développés. En ce qui concerne les cas asiatiques, ceux de Hong Kong et de Singapour sont les premiers modèles de villes modernes introduits en Chine dès le début de l'ouverture et de la réforme, ces pays ayant une souche géographique et culturelle commune avec la Chine. En analysant les trois documents, ces deux sources principales de référence occupent toujours la position dominante, bien que d'autres soient désormais tout autant accessibles aux chercheurs chinois

Deuxièmement, les trois documents dont le sujet traite de l'exploitation d'un waterfront en centre ville se concentrent sur les aspects suivants. Avant tout, c'est l'orientation du waterfront qui joue un rôle décisif : par l'influence considérable qu'elle a sur le développement économique et social, c'est en premier elle que les administrateurs et les concepteurs chinois vont étudier dans les cas de succès de l'étranger. Cette étude s'accompagne aussi de visites qui favorisent l'approfondissement des connaissances des acteurs chinois sur le waterfront. Ce fait se reflète directement dans l'objectif des projets fluviaux chinois. Ensuite, ce sont les contenus de l'exploitation et du renouvellement qui sont analysés, comme la conservation de bâtiments historiques, l'établissement d'équipements de loisirs, le réemploi du débarcadère et des équipements industriels. En effet, dans la conception du waterfront en centre ville, certains projets ont cité en premier l'origine de l'idée □ toujours une référence étrangère □ quand ils ont présenté leur propre proposition. Dans le projet définitif des quartiers des alentours de l'estuaire de Bai-er, l'acteur a choisi les fonctions applicables aux quartiers fluviaux après avoir analysé les fonctions installées dans les cas étrangers. Le troisième point clé qui a attiré l'attention des

⁷⁷⁴ David MANGIN, *op.cit.*, Paris, 2004, p21

acteurs réside dans les méthodes de conception, notamment celles sur la forme urbaine et l'espace urbain. C'est la partie la plus importante des trois exemples. WANG Jian Guo et le concepteur du projet de Canton ont attaché une grande attention à la méthode de conception à l'échelle du quartier, et même à l'échelle de l'îlot, tandis que ZHANG Ting Wei, au-delà de la présentation des modes de contrôle de l'espace public situé au bord de l'eau, a discuté de la conception architecturale du repère de certains projets. Enfin, il s'agit de l'organisation et du contrôle de l'exploitation. C'est l'aspect accentué par le livre de ZHANG Ting Wei, mais aussi la problématique essentielle des textes des dernières années traitant du sujet de l'exploitation du waterfront.

Sans aucun doute, les projets fluviaux chinois que nous avons analysés dans le chapitre précédent ont certains points de ressemblance avec les projets étrangers, dans le contexte, l'objectif et la méthode. Cependant, comme l'a montré D. CHAPMAN, chef de l'institut d'urbanisme de l'université de Birmingham, la Chine et la Grande Bretagne sont dans des phases diverses de développement. La mission de planification et le contenu de l'enseignement sont différents⁷⁷⁵. Ce dont nous discuterons ensuite n'est pas la similarité ou la différence entre les projets chinois et les projets étrangers. La question que nous posons est de savoir quelle influence les cas étrangers cités par les chercheurs et les concepteurs ont sur les projets fluviaux chinois. Derrière des phénomènes semblables, nous devons chercher la logique et la substance ; il est nécessaire, pour notre problématique initiale, de savoir s'il existe un modèle chinois du rapport ville/fleuve et s'il correspond à la triade occidentale.

6.1.1 L'inspiration vient du cas étranger

6.1.1.1 La connaissance de l'exploitation du waterfront

D'après ZHANG Ting Wei, le réaménagement et l'exploitation du waterfront font partie des grands projets à l'échelle mondiale des quarante dernières années. Ils ont contribué aux motifs de l'économie, de la société, de l'environnement, de la culture et de la politique. En premier lieu, la contribution à l'économie a été remarquable. En Amérique du nord notamment, un bon nombre de terrains disponibles, qui étaient autrefois réservés à l'usage de l'industrie, du port ou du chemin de fer, ont dû se réorienter vers de nouvelles activités. En même temps, le terrain est regardé comme un élément qui offre l'occasion de reprendre le développement de la ville. Le coût d'exploitation peut diminuer en profitant des terrains vacants. Ainsi le prix relativement bas et la situation géographique avantageuse ont fait que le gouvernement se soit tourné vers l'exploitation du waterfront. Deuxièmement, le facteur de la société fait son apparition dès que la classe moyenne constitue l'ossature principale de la société, c'est-à-dire dans les pays développés et dans certaines villes de pays en cours de développement. Par ses revenus et par des congés lui permettant d'exercer des activités de détente elle est alors le principal consommateur du waterfront : en tant que site d'attraction, celui-ci attire non seulement les visiteurs extérieurs, mais aussi la classe moyenne locale. Le contenu du projet de l'exploitation doit donc intégrer les services locaux, comme le commerce, l'habitation et d'autres secteurs. Pour sa part, le gouvernement local tire profit du lancement de grandes expositions qui stimulent le développement économique. Ces

⁷⁷⁵ ZHAO Bing Shi, *View of city planning and construction in Britain*, in *World Architecture*, n°4, 1998, Pékin, p24-27

dernières prennent toujours le front d'eau comme arène. Quoi qu'il en soit, le waterfront, bien rénové devient l'endroit idéal pour accueillir la classe moyenne. Demeurer à proximité de l'eau est en vogue pour les citoyens, et entre autres pour les jeunes intellectuels avec un revenu élevé. Troisièmement, la qualité de l'environnement en tire profit suite à l'amélioration de la qualité de l'eau. Quatrièmement, le facteur de la culture prend de l'importance vu que les individus portent davantage d'intérêt au patrimoine culturel. Enfin, en termes de politique, dans une situation de transition industrielle où l'importance du secteur secondaire diminue au profit du tertiaire (tourisme, commerce et services principalement) le gouvernement trouve dans les terrains disponibles au bord de l'eau une bonne opportunité de stimuler la croissance économique. La transition industrielle devient une transition territoriale. Davantage de terres de la ville sont orientées vers le secteur tertiaire⁷⁷⁶.

En Chine, de plus en plus de villes ont reconnu l'importance du waterfront depuis les années 1990. Des projets à grande échelle ont fait leur apparition, notamment les projets fluviaux en centre ville. Comme l'a montré ZHANG Ting Wei, certaines grandes villes côtières, grâce à une économie urbaine bien développée, ont suivi les modèles habituels en ce qui concerne l'exploitation du waterfront, comme Shanghai et Shenzhen⁷⁷⁷. Cependant, nous devons souligner les motifs spécifiques aux projets chinois par rapport à ceux étrangers. En premier lieu, la réforme de la gestion du territoire et la privatisation du logement sont le moteur principal qui a poussé le gouvernement local à chercher des terrains ayant plus de valeur. De ce fait, la majorité des projets font leur apparition après les années 1990, un moment où la réforme est bien menée. Deuxièmement, les villes chinoises ont, pour la plupart, attaché une grande importance au secteur de la fabrication et à celui des transports. Elles les ont considérés comme le point central de la croissance économique. Il n'existe donc pas de déclin de l'industrie portuaire, qui permette de rendre vacants de grands terrains en centre ville, ni de problème de suburbanisation. Il existe ici une coexistence de la tertiarisation et de l'industrialisation. Troisièmement, outre le problème de renouvellement du waterfront en centre ville, les villes chinoises ont affronté en même temps la question du contrôle du nouveau secteur urbanisé au bord de l'eau. En dehors de la réorientation et du réemploi de l'ancien quartier du waterfront, comme pour les villes occidentales, la précision de l'orientation du nouveau waterfront urbanisé dans les dernières années reste toujours une question urgente. A la suite de l'extension urbaine rapide, une grande partie du bord de l'eau, située en marge de la ville ou dans la banlieue autrefois, est devenue un secteur important de la planification et du projet urbain. Ces zones ont été confrontées à l'impact de l'exploitation à grande vitesse, alors qu'elles avaient un besoin urgent de contrôle. Leur développement produirait une influence considérable sur la structure de l'espace urbain, et même la réalisation des objectifs de la ville⁷⁷⁸.

Dans un cadre où elles ont un autre mécanisme et un autre contexte, les villes chinoises tentent de proposer une orientation du bord de l'eau adaptable à leur demande en référant les cas étrangers. Pour ces derniers, le projet du Baltimore's Inner Harbor,

⁷⁷⁶ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p14-17

⁷⁷⁷ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p17

⁷⁷⁸ Voir, WANG Meng Hui, YU Ying, LIAO Qi Jing, *op.cit.*, Pékin, 2001, p12-13

considéré comme un cas classique par beaucoup de critiques, est aussi le cas le plus cité par les chercheurs et les concepteurs chinois.

Baltimore, en tant que plus grande ville de Maryland aux Etats-Unis, possédait une industrie de l'acier et de la fonte ainsi que la pétrochimie comme piliers de l'industrie avant la deuxième guerre mondiale. Son Inner Harbor sur la rivière Patapsco, un affluent de la baie de Chesapeake, a été créé en 1729, en évoluant rapidement en un port important pour le commerce international. À la fin de la deuxième guerre mondiale, Baltimore était devenue un leader parmi les villes américaines en adoptant la législation du redéveloppement et en lançant le programme d'après-guerre pour la reprise économique. Comme dans d'autres grandes villes américaines anciennes, son centre s'est vidé suite au déplacement des entreprises vers la banlieue. Comme l'a montré Thomas GREEN, le redéveloppement de l'Inner Harbor vers le centre public de la ville de Baltimore dans le Maryland est un exemple montrant comment un front de l'eau abandonné offre l'occasion, qui a été saisie par les fonctionnaires publics et les promoteurs privés, de créer un nouveau centre public et vital de l'activité basé sur le port, qui avait nourri le développement antérieur de la ville portuaire⁷⁷⁹.

Le renouvellement de l'ancien domaine portuaire, le Baltimore's Inner Harbor, est, de manière générale, une réussite selon deux points de vue. Tout d'abord, il permet l'amélioration de la physionomie de l'espace du bord de l'eau. C'est ce que constate WANG Jian Guo en étudiant précisément l'évolution dans le temps de l'ancien front d'eau de la ville. Baltimore a attiré l'attention des planificateurs, des promoteurs et des chercheurs venant du monde entier avec son grand succès de la restauration de l'Inner Harbor. Ce qui était autrefois un port en déclin à proximité du district est devenu, grâce à trente ans de développement (la planification initiale du secteur du waterfront a été établie en 1964), un système à la fois attractif, où toutes les activités sont centrées autour de l'eau, et accessible (une zone piétonne de 35 pieds de large a amélioré l'accessibilité du port)⁷⁸⁰. De plus, ce renouvellement promeut l'économie locale. D'après XU Jian Hua, dans un cadre où le déclin du domaine portuaire a provoqué la récession de l'économie en centre ville, l'opération du Baltimore Inner Harbor s'est concentrée autour du développement du commerce et en particulier du tourisme. Le projet a introduit un nouvel espace de loisirs et de détente, ce qui a permis d'attirer les visiteurs extérieurs et les consommateurs locaux. En ce qui concerne la restructuration de l'industrie, l'Inner Harbor a accentué le développement du secteur médical, de celui des biotechnologies et de celui des services modernes (finance, logistique, tourisme, etc). A travers le réaménagement de l'ancien domaine portuaire, quatre zones fonctionnelles sont constituées, dont la zone centrale des commerces, la zone des loisirs et de la détente, la zone des expositions et la zone du tourisme. En somme, tout en réalisant la transition de l'ancien port, et en promouvant la rénovation et le développement de la ville à l'époque postindustrielle, la fonction économique de la ville a été notablement

⁷⁷⁹ Thomas GREEN, *The new waterfront in Baltimore: places for people*, in Rinio BRUTTOMESSO, ed., *Waterfronts, a new frontier for cities on water*, International Centre Cities on Water, Venice, 1993, p301

⁷⁸⁰ WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *op.cit.*, Pékin, 2001, p33

améliorée⁷⁸¹.

Comme le remarque Martin L. MILLSPAUGH, au cours des vingt dernières années, Baltimore est passée d'une ville détériorée, de seconde classe, quasiment inconnue, vers l'une des destinations touristiques internationales la plus fameuse aux États-Unis : 7.500.000 touristes par an, une masse critique de 35 attractions aux alentours du vieux port, 15 hôtels nouveaux ou réaménagés, un centre de congrès dont la taille a doublé et qui sera étendu à nouveau, l' Aquarium National (qui provient de cette extension), 10 millions de pieds carrés de nouveaux locaux à usage de bureaux occupés par les entreprises, la création de 30.000 nouveaux postes d'emplois ainsi que plus d'un millier de nouveaux appartements pour les copropriétés ainsi que pour la location⁷⁸². MILLSPAUGH souligne le bénéfice économique du projet de Baltimore : l'impôt foncier du centre d'affaires de Baltimore a fourni 40% du budget annuel général de la ville. S'il n'y a pas de renouvellement, la valeur de ces propriétés et l'impôt évalué vont commencer à diminuer au taux de 10% par an. Les transactions commerciales, considérées par certains experts comme un critère relativement précis de l'activité des entreprises, se rétrécissent à un rythme encore plus élevé, près de 20% par an. L'organisation non-lucrative, le "chien de garde" pour le fiscal privé, la *Commission on Governmental Efficiency and Economy*, a prévu que, si rien n'est fait pour inverser la tendance, la ville sera en faillite dans dix ans⁷⁸³.

D'après XU Jian Hua, le cas de Baltimore est représentatif de la première période de l'exploitation du waterfront. Cette période est caractérisée par une stratégie visant au développement du tourisme et du commerce, comme c'est le cas pour des situations semblables en occident depuis les années 1960, à savoir le Charlestown Navy Yard à Boston démarré en 1978, le projet de Bilbao commencé 1989, le fisherman's wharf de San Francisco livré en 1950, etc. XU Jian Hua a classé Baltimore dans les opérations pour lesquelles l'exploitation vise à une fonction homogène dans le but du renouvellement urbain, tandis que le Docklands, à Londres, représente une exploitation visant des fonctions mixtes, ayant pour but la revitalisation et l'établissement de davantage de compétitivité. Le projet de Docklands, d'après lui, est une composante importante de la stratégie globale de revitalisation de la ville. Il pourrait renforcer la position du centre financier international de Londres. La première phase du projet de Docklands s'est concentrée autour de l'exploitation foncière, ce qui a constitué un quartier centré autour d'une grande tour avec des logements sur plusieurs niveaux. Dans la deuxième phase la mixité des fonctions est exploitée : des bureaux, un centre d'expositions, un hôtel, des commerces, des équipements de loisirs et des habitations permettent la revitalisation de l'ancien domaine portuaire. XU a vu dans le cas de Duisburg Inner Harbor, commencé en 1991, et dans celui de Pittsburgh's Riverfronts, à partir de 1976, des cas comparables aux Docklands⁷⁸⁴.

⁷⁸¹ XU Jian Hua, NING Yue Min, *Bin Shui Qu Geng Xin Kai Fa Yu Cheng Shi Gong Neng Ti Sheng De Guan Lian Ji Li Ji Fa Zhan Jie Duan (Le mécanisme et les phases pour la liaison entre le renouvellement de waterfront et l'amélioration de fonction urbaine)*, in *Zhong Guo Cheng Shi Yan Jiu (l'étude des villes chinoise)*, Shanghai, n°2, 2008, p90-96

⁷⁸² Martin L. Millspaugh, *Baltimore: The success of a 25-year public-private partnership*, in Rinio BRUTTOMESSO ed., *op.cit.*, Venice, 1993, p 300

⁷⁸³ Martin L. Millspaugh, *op.cit.*, Venice, 1993, p 297

⁷⁸⁴ XU Jian Hua, NING Yue Min, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p90-96

En Chine, l'urbanisme influencé par l'idée de « district fonctionnel » a regardé le waterfront comme une zone réservée à la fonction de loisir et de détente depuis longtemps. Mais des projets visant au développement du tourisme et du commerce, comme le célèbre cas de Baltimore, ont fait connaître au gouvernement chinois la triple fonction d'un projet réussi au bord de l'eau : favoriser le développement économique d'abord, créer davantage de postes d'emplois ensuite, et obtenir enfin une physionomie urbaine plus attractive. En fait, le projet de Baltimore est exactement un cas qui correspond à tous les objectifs que ZHANG Ting Wei a proposés pour l'exploitation du waterfront. Avec le premier investissement, de 55 millions de dollars, le gouvernement de Baltimore a obtenu des impôts situés entre 25 et 35 millions de dollars par an depuis 1990. Avec plus de 7 millions de visiteurs annuels, la somme de leur consommation totale atteint plus de 800 millions de dollars. Trente mille postes d'emplois supplémentaires ont été créés. Mais c'est la stimulation du développement des alentours qui est le point le plus important, grâce au le contrôle de l'exploitation par le gouvernement local⁷⁸⁵.

Quant aux Docklands, un projet controversé, il est la réponse du gouvernement aux graves dommages économiques, physiques et sociaux de l'Est de Londres suite à la fermeture des docks de Londres. Ce projet visait à résoudre les problèmes auxquels les Docklands étaient confrontés à ce moment-là : le problème du centre-ville était considéré avant tout comme celui d'un manque d'investissements privés, pour lequel les principales causes étaient attribuées à l'attitude restrictive des autorités locales pour le secteur privé, à la planification approuvée en particulier, et aux taxes élevées sur les biens des entreprises. La solution adoptée, comme indiqué par le London Docklands Development Corporation, a été de s'appuyer sur une coopération entre le secteur public et le secteur privé⁷⁸⁶. Cependant, aux yeux de certains chercheurs chinois, le projet des Docklands a non seulement réalisé la revitalisation d'un quartier en déclin et la reconstitution de l'image urbaine, mais a aussi diminué la densité du centre ville. Il a fourni de nouveaux espaces pour l'extension du centre d'affaire existant - ce qui renforcerait la position du centre financier international de Londres -, mais le plus important est qu'il a offert l'occasion de revivifier l'économie urbaine, de réussir la transition industrielle, dans le cadre d'une intensification de la concurrence dans l'économie globalisée⁷⁸⁷.

Que ce soit le cas de Baltimore ou celui de Londres, tous ont bouleversé la connaissance du waterfront par le gouvernement chinois. Il a compris que l'exploitation du waterfront est une grosse industrie, qui favorise le double développement de l'économie et de la société. Et comme la croissance du PIB est le critère le plus important pour juger des dirigeants locaux au cours de leur mandat, dans les projets fluviaux que nous avons analysés la stimulation de l'économie urbaine est devenue l'objectif premier.

6.1.1.2 Le contenu de l'exploitation du waterfront et la vague de tertiarisation

Le projet de Baltimore et celui des Docklands ont tous deux tenté de réorienter les rives

⁷⁸⁵ ZHANG Ting Wei, *op.cit.*, Pékin, 1999, p50-55

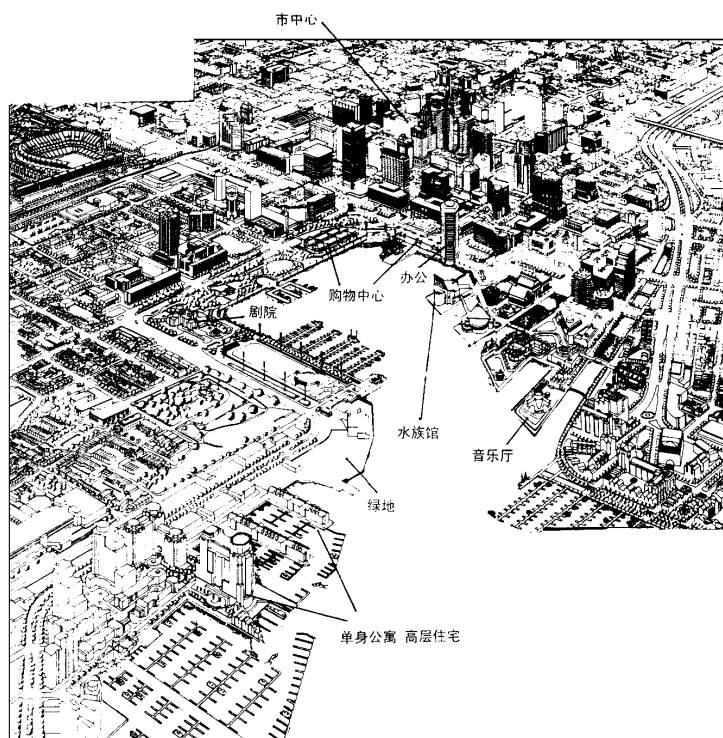
⁷⁸⁶ Lord Andrew MCINTOCH, *Another point of view on London Docklands*, in Rinio BRUTTOMESSO ed., *op.cit.*, Venice, 1993, p 135

⁷⁸⁷ XU Jian Hua, NING Yue Min, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p90-96

industrielles vers le secteur tertiaire. Cependant, pour le même processus de tertiarisation, deux stratégies fonctionnelles différentes ont été adoptées: l'une consiste dans une tertiarisation vers le commerce et le tourisme, l'autre dans une tertiarisation visant le centre d'affaires.

Baltimore a adopté la stratégie du développement du tourisme et du commerce. Les équipements publics qui ont enrichi l'activité du front de l'eau sont considérés comme des projets réussis en termes de conception et d'exploitation. Quatre éléments majeurs sont insérés entre 1977 et 1981 dans le système d'attraction de l'Inner Harbor. Ce sont le centre de réunions, l'hôtel Hyatt Regency, l'aquarium et le Harborplace. L'aquarium, ouvert depuis 1981, a rapidement acquis la réputation d'être la plus belle attraction de ce genre en Amérique du Nord. Le « marketplace », quant à lui, clef de voûte du cercle d'attractions autour de la rive, est le catalyseur qui a fait progresser toutes les autres activités de 200 ou 300% de plus de leur progrès intrinsèque⁷⁸⁸. Pour le dernier, le Harborplace, ZHANG Ting Wei en a présenté en détail le choix du site, la conception, la distribution des fonctions dans le plan, et la gestion après la livraison⁷⁸⁹. Thomas GREEN a attribué son succès à la mixité des fonctions. Harborplace a réussi parce que tous les composants des alentours y sont réunis : le centre-ville commercial actif, l'établissement culturel public, les commerces et les loisirs, en devenant ainsi un repère pour le parc et le port lui-même. A cela s'ajoutent les zones résidentielles des quartiers historiques réhabilités au sud et les hôtels à proximité pour les passagers. Le concept « usage mixte » correspond pleinement à cet endroit⁷⁹⁰.

Figure 3-28, La perspective aérienne de Baltimore inner harbor



Cité par ZHANG Ting Wei, il a marqué les bâtiments principaux du projet Baltimore, dont le théâtre, le centre commercial, les bureaux, l'aquarium, l'auditorium, les espaces verts, les tours destinées aux célibataires.

Source : Kelly BRIAN et Roger LEWIS, *What's Right (and Wrong) about the Inner Harbor*, Planning, vol 58, n°4, 1992, p28-32, cité par ZHANG Ting Wei, *op.cit.*, Pékin, 1999, p51

⁷⁸⁸ Martin L. Millspaugh, *op.cit.*, Venice, 1993, p 300

⁷⁸⁹ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p59-61

⁷⁹⁰ Thomas GREEN, *op.cit.*, Venice, 1993, p303

Les auteurs chinois ont cité le cas des Docklands à Londres et celui de Cardiff comme les exemples qui ont adopté la stratégie à orientation culturelle. Dans ce but, la première mesure est la préservation des bâtiments historiques. Tel est le cas des Docklands : une centrale électrique a été transformée en « *Tate Modern* », musée qui regroupe les collections d'art contemporain de Tate, tandis qu'un entrepôt de cigarettes et de vin, construit au XVII^e siècle, a été aménagé en un grand centre commercial réservé à la vente en gros. Le deuxième point est la construction d'équipements culturels, comme le Millennium Stadium et le Wales Millennium Centre, implantés dans la baie de Cardiff. Le troisième est le lancement de foires et de grands événements, comme la réunion du Conseil Européen lancée à Cardiff. A travers ces trois mesures, le front de l'eau créé un environnement culturel et, finalement réussi à attirer les investissements privés, ainsi que des emplois, des visiteurs et de futurs habitants⁷⁹¹.

Cette stratégie visant au développement des loisirs et du tourisme, d'après XU Yong Jian, correspond à la demande des villes chinoises d'aujourd'hui. Par contre, WANG Jian Guo a considéré que la tendance est influencée par la vague de globalisation. C'est cette dernière qui a favorisé le « tourisme culturel » et le « tourisme écologique ». Il soutient que la « ceinture » avec des fonctions mixtes, dont des équipements de loisirs, des magasins, des restaurants et des cafés, est inspirée par les centres commerciaux de l'Amérique du nord, qui ont influencé le monde entier⁷⁹².

Le Canary Wharf des Docklands à Londres a adopté la stratégie visant au développement des services financiers. Il dispose des fonctions du centre d'affaires et d'habitation. En 1982, une zone d'entreprises est établie à l'Isle of Dogs, dont la superficie est de 194 hectares. Inspiré par le concept du port franc, elle a pour but d'attirer les entrepreneurs dans cette zone, comme à Hong Kong. Cette zone d'entreprises est prévue pour permettre l'ouverture complète à l'immigration d'entrepreneurs et aux capitaux basés sur le *fairly shameless free enterprise* avec une bureaucratie réduite au minimum⁷⁹³. D'après TAI Xue Dong, c'est la mesure la plus importante que le gouvernement et la société d'exploitation ont adoptée en vue de favoriser l'investissement privé et de créer des postes d'emploi ; elle permet d'introduire l'investissement local de la région⁷⁹⁴.

Si le cas de Baltimore offre l'idée d'un renouvellement visant à développer le tourisme et le commerce du front de l'eau en centre ville, le cas des Docklands présente un autre modèle en ce qui concerne l'intégration de la tertiarisation : l'implantation d'un nouveau centre urbain en installant les fonctions des services financiers. Dans un cadre où les villes chinoises tentent de diminuer la densité du vieux centre □ mais pas dans le cadre de la

⁷⁹¹ Voir TAI Xue Dong, *Ying Guo Cheng Shi Bin Shui Qu Kai Fa De Jing Yan Yu Qi Shi, Yi Ka Di Fu Wan He Lun Dun Dao Ke Lan Ma Tou Kai Fa Wei Li (L'expérience et la référence de projet du waterfront de Londres et de Cardiff)*, in *Jiangsu Cheng Shi Gui Hua (Jiangsu Urban Planning)*, Nankin, n°12, 2007, sans marquer le numéro de page, et YU LI, Jeremy ALDEN, *Cheng Shi Fu Xing, Ying Guo Ka Di Fu De Jing Yan Yu Jie Jian Yi Yi (Urban Renaissance and Experience from Cardiff, UK)*, in *Guo Wai Cheng Shi Gui Hua (Urban Planning Oversea)*, Pékin, n°2, 2006, p23-28

⁷⁹² WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *op.cit.*, Pékin, 2001, p24

⁷⁹³ Barry M. SHAW, *The London Docklands experience, an assessment of progress on Europe's largest regeneration project*, in Rinio BRUTTOMESSO ed., *op.cit.*, Venise, 1993, p126

⁷⁹⁴ Voir TAI Xue dong, *op.cit.*, Nankin, n°12, 2007

suburbanisation que les villes de l'Amérique du nord ont rencontré -, cette idée s'est concrétisée par l'implantation de villes nouvelles au bord de l'eau. Le cas de Baltimore a produit une influence importante sur les projets fluviaux en centre ville, comme le projet au bord du fleuve Hai à Tianjin ou le projet des quartiers fluviaux de Huangpu à Shanghai. L'orientation vers le développement du tourisme et du commerce a déterminé les fonctions installées dans ces quartiers. Par contre le cas des Docklands, qui vise à trouver la solution aux problèmes liés au déplacement du port au centre ville, est en Chine une approche empruntée plutôt pour les nouveaux quartiers urbanisés au bord de l'eau. En fait, les villes chinoises se sont concentrées sur l'implantation de centres d'affaires au bord du fleuve. Le centre d'affaires de Lu-Jia-Zui à Shanghai, celui de Nan-An-Zui à Wuhan, celui à l'aval du fleuve Hai à Tianjin ou encore celui de la zone nouvelle de Zhujiang à Canton en sont des exemples

En ce qui concerne les Docklands, après la livraison de la zone industrielle dans les zones d'entreprises et une série d'appartements dans la banlieue lors de la première phase, une rétrospection sur les « enclaves » a été lancée dans les années 1984 et 1985. La discussion a convergé vers le besoin d'un centre urbain. Avec un investissement de 8 milliards d'US dollars, qui promet de dégager 50.000 emplois, 1,4 millions de mètres carrés de bureaux, des hôtels, un centre de réunions et d'expositions, Canary Wharf se dote de tous les équipements nécessaires à un centre-ville. A Shanghai, le centre d'affaires de Lu-Jia-Zui, en tant que noyau urbain à l'origine du développement de Pudong, est orienté également vers les services financiers. Comme nous l'avons montré au chapitre précédent, le succès de Lu-Jia-Zui dans les années 1990 a favorisé d'autres centres d'affaires nés au bord du fleuve, comme celui du fleuve Hai à Tianjin et celui au bord du fleuve Qiantang à Hangzhou. Ces derniers sont en cours de construction intensive. Mais il ne s'agit pas là de la construction d'un centre urbain au sein d'un quartier renouvelé, comme pour Canary Wharf, mais de la réalisation d'un centre d'affaires, considéré par les auteurs chinois comme le facteur le plus important capable à la fois de provoquer le développement d'un nouveau quartier urbanisé et de donner une image moderne de la ville.

Cependant, la nouvelle zone de Zhujiang a effectué le passage du centre d'affaires, comme le Canary wharf, au centre multifonctionnel d'aujourd'hui. En se fondant sur le plan d'extension prévoyant des tours de bureaux et des logements hauts de gamme, des fonctions visant les services publics et le tourisme ont été ajoutées. Autrement dit, Zhujiang est devenue un hybride de Baltimore et de Canary wharf. La raison principale derrière ce changement est que le gouvernement local trouve qu'une orientation plus diversifiée peut éviter des difficultés d'exploitation dans le cas où le secteur de la finance serait en récession. Les quatre nouveaux équipements publics, dont l'opéra, le musée, le centre d'enfants et la bibliothèque, sont capables d'attirer des usagers plus variés que le permettraient les bureaux, ce qui élève la valeur foncière des alentours. D'autant plus que les grands équipements publics, en comparaison avec les bureaux, offrent plus de possibilités pour créer un repère architectural au sein de la ville. Dans la zone nouvelle de Zhujiang, quatre architectes connus sont invités à projeter ces repères au bord du fleuve, qui deviendront les emblèmes de la ville.

Tableau 3-8 : Les projets de Lu-Jia-Zui et leurs architectes, à Shanghai

Architecture	architecte ⁷⁹⁵
La tour Jin Mao	Skidmore, Owings & Merrill (SOM)
Tour de Bureau	Wang Xiao 汪 飏 (Chine)
Le World International Center	Kohn Pederson Fox
New international expo centre	Murphy & Jahn
Guo Mai Building	Portman
Shanghai Science and Technology Museum	RTKL
Pujiang Brilliance Twin Towers	Arquitectonica
Le siège de la société Jiushi	Foster
The Oriental Pearl's Tower	Shanghai Xiandai Architectural design group
La Bourse de Shanghai, ou SSE, (en anglais: Shanghai Stock Exchange)	WZMH Architects
Shanghai World Financial Center	Mori Building Company, Limited
Bank of china tower	Nikken Sekkei Limited
Superbrand mall	The Jerde Partnership
Pudong Shangri-La hotel (Grand Tower)	New York-based architect Kohn Pedersen Fox (KPF)

Tableau 3-9 : Les projets de la zone nouvelle de Zhujiang et leurs architectes, à Canton

Architecture	architecte ⁷⁹⁶
Opéra	Zaha Hadid
Musée de Guangdong	Rocco Design
Bibliothèque de Canton	Nikken Sekkei Limited & Guangzhou design institut
Centre d'enfant de Canton	SBA Architect + Planners & Guangzhou design institute of light-textile industry & architecture
La nouvelle tour de télévision de Canton	Information Based Architecture
Guangzhou Twin Towers West Tower (Guangzhou International Finance Center)	Wilkinson Eyre & Arup
Guangzhou Twin Towers East Tower	New York-based architect Kohn Pedersen Fox (KPF)

Comme dans le cas de la zone nouvelle de Zhujiang, les deux tendances de la tertiarisation, l'une orientée vers le développement du tourisme et du commerce et l'autre vers les services financiers, ne sont pas bien distinctes dans la plupart des projets fluviaux en Chine. En revanche, la présence de ces deux tendances permet d'obtenir une bonne mixité des fonctions. Comme l'ont montré CHEN Wei et HONG Liang Ping après l'analyse du cas de Toledo, son waterfront est composé d'un quartier multifonctionnel avec des bureaux, des commerces, des habitations, des équipements de loisirs et de services, permettant d'accueillir le public aussi bien le jour que la nuit, ce qui en a fait un quartier dynamique et

⁷⁹⁵ Fait par l'auteur, selon Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p50

⁷⁹⁶ Fait par l'auteur

animé⁷⁹⁷. Aux yeux de XU Jian Hua, dans la perspective d'améliorer les fonctions urbaines, les projets visant à l'exploitation du waterfront dans le monde ont connu trois phases principales depuis les années 1960. En premier lieu une phase d'exploitation orientée vers une fonction unitaire visant le renouvellement urbain, pour laquelle le cas typique est l'Inner Harbor de Baltimore. Ensuite, dans les années 1980, une phase intégrant les fonctions mixtes visant toujours au renouvellement mais aussi à créer une situation concurrentielle, comme pour le projet des Docklands. Dernièrement, on assiste à une phase d'exploitation complexe de haut niveau, en réponse à la mondialisation, pour laquelle le cas représentatif est le Minato Mirai 21 de Yokohama. Dans cette perspective, l'exploitation du bord de l'eau en Chine, notamment celle du nouveau front de l'eau urbanisé, est vue de plus en plus comme l'opportunité de créer un nouveau centre urbain, capable de répondre aux exigences diverses de la ville par la mixité de ses fonctions.

Tableau 3-10 : Les trois phases des projets visant à l'exploitation du waterfront dans le monde⁷⁹⁸

Phase	I. Exploitation orientée vers une fonction unitaire, visant au renouvellement urbain	II. Exploitation intégrant des fonctions mixtes, visant au renouvellement urbain mais aussi à l'établissement de l'avantage compétitif	III. Exploitation complexe de haut niveau, en écho à la globalisation de l'économie
Cas représentatif	Inner Harbor de Baltimore	Docklands de Londres	Minato Mirai 21 de Yokohama
Caractéristiques du projet	Orientation vers le développement du tourisme et du commerce ; Implantation de fonctions mixtes ; Etablissement d'une relation étroite avec la revitalisation de la ville.	Profiter au maximum des capitaux privés ; Diminuer la pression du centre d'affaires existant par la construction d'un nouveau centre d'affaires.	Nouveau centre urbain avec des équipements culturels, commerciaux et de communication internationale.
Fonctions principales	Centre commercial, équipements de loisirs et de détente, équipements pour expositions, zone touristique.	Équipements pour les services financiers, bureaux, zone d'expositions, zone d'habitation, zone de loisirs et de détente.	Équipements pour les services financiers, centre commercial, zone de communication internationale, zone de loisirs et de détente, waterfront
Superficie	38,4 ha	2200 ha	186 ha

⁷⁹⁷ CHEN Wei, HONG Liang ping, *Gong Si He Zuo Jin Xing Bin Shui Qu Kai Fa, Yi Mei Guo Tuo Lai Duo Shi Wei Li (La coopération de secteur public et de secteur privé dans l'exploitation du waterfront, le cas de Toledo aux Etats-unis)*, in *Urban Planning Oversea*, Pékin, n°2, 2003, p52-55

⁷⁹⁸ XU Jian Hua, NING Yue Min, *op.cit.*, Shanghai, 2008, p90-96

Durée	De 1964 jusqu'à aujourd'hui	De 1981 à 1998	De 1983 à 2010
-------	-----------------------------	----------------	----------------

Quant au front de l'eau en centre ville, une liste qui décrit les fonctions adoptées par les projets étrangers est établie, basée sur l'analyse des projets connus. C'est la démarche adoptée par le *Projet urbain des quartiers des alentours de l'estuaire de Bai-er*⁷⁹⁹. Ce document énumère ainsi les différentes orientations: le tourisme, la culture, les arts, les loisirs, les expositions, l'éducation, les activités sportives, en soulignant l'importance de la publicité et de la mixité des fonctions. Une liste d'équipements est dressée : le centre commercial, l'opéra, la pinacothèque, le musée, les hôtels, les restaurants, l'école, les bureaux, la place, le repère et avec cela une liste d'activités : shopping, réunions, communication, spectacles, visites, enseignement, carnaval, etc.

Dans la pratique, les chercheurs et les concepteurs chinois tentent, en analysant des cas étrangers, de généraliser les fonctions pertinentes au bord de l'eau. En faisant le choix des fonctions adoptées dans la liste ci-dessus, ils cherchent à la fois les formes urbaines et le processus d'exploitation possible. L'ajustement entre ces trois éléments est toujours effectué dans le processus du projet avec une série d'allers-retours. C'est un processus de conception particulier au contexte chinois. Comme l'a montré ZHANG Ting Wei, les documents d'appels d'offres établissent les dispositions générales du projet urbain pour le quartier, ou du moins présentent l'idée générale du gouvernement local. En réalité, ces documents demandent principalement d'offrir une nouvelle idée pour le waterfront, notamment pour son image urbaine. D'après ZHANG, ce phénomène montre que l'organisateur du concours ne fait guère d'études sur le projet⁸⁰⁰. Plus précisément, dans certains concours concernant le projet urbain du waterfront, le document d'appels d'offres demande des idées non seulement sur l'image urbaine du quartier, mais aussi sur la disposition des fonctions. Par exemple, le concours « *International consultation for Guangzhou pearl riverside area concept plan and focus urban design* », organisé par le bureau de la planification de Canton en 2001, a exigé que les documents comportent deux parties distinctes: d'une part la structure fonctionnelle le long du fleuve définissant la planification conceptuelle des quartiers fluviaux, avec la définition de la fonction installée, de la densité et du modèle du développement ; d'autre part, le plan conceptuel pour les nœuds proposant, sur le paysage le long du fleuve, l'organisation de l'espace, la skyline, la perspective urbaine, etc. En somme, la conception détaillée sur la forme urbaine est exigée alors que le plan fonctionnel n'est pas encore défini. Dans ce cadre, faire le bilan des fonctions adoptées dans les cas étrangers, en vue de choisir les fonctions adaptables à la conception de la forme urbaine, est devenu la méthode répondant aux demandes de ces concours.

6.1.1.3 Les méthodes de conception

La conception sur la forme urbaine et l'espace urbain qui se fait par référencement des cas étrangers, est celle que les projets chinois pratiquent le plus fréquemment, même sur

⁷⁹⁹ Voir, Le Bureau de la planification de Canton, *Projet urbain des quartiers d'alentour d'estuaire de Bai-er (projet définitif)*, la deuxième partie : l'étude générale du projet urbain, Canton, 2004

⁸⁰⁰ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p33-34

L'architecture emblématique. C'est parce que les participants aux projets du waterfront sont pour la plupart des architectes-urbanistes qui ne sont pas capables de modifier les stratégies d'exploitations, ni les processus d'exploitations, ni le niveau de la participation publique, ni même la gestion après la réalisation. Le fruit final demandé est un plan définitif. Dans ce cadre, ils pensent que la référence de conception d'une forme urbaine et d'un espace urbain peut au moins améliorer la qualité de la planification matérielle.

Dans la partie «Contrôle de la forme urbaine » du chapitre précédent, nous avons discuté de l'influence des théories classiques, comme celle de Kevin LYNCH et celle de Frederick GIBBERD, sur les projets fluviaux chinois. En outre, les cas connus de l'étranger ont permis des méthodes de conception en ce qui concerne l'espace urbain et l'architecture emblématique. Le cas de Baltimore est considéré comme un modèle classique pour la valorisation d'espaces en bordure d'eau. Comme l'a constaté Martin L. MILLSAUGH : « La première étape est de reprendre l'eau comme un équipement public - pour reprendre tous les biens autour de la rive dans la propriété publique, et créer un périmètre permanent du parc. Le bord de l'eau est reconstitué avec une rive très solide ou un quai public, et la grande promenade est construite autour du bassin du port, reliée avec une série d'espaces publics récréatifs : les terrains de jeu, un abri de pique-nique et une sculpture à jouer, des parcs ouverts, ou celui public (...) Dans l'eau, il existe certaines attractions flottantes : un port de plaisance et des quais. (...) Les bateaux d'excursion, (...) le quai pour un petit bateau de location avec le bateau-taxi, et un musée maritime en plein air en cours d'extension⁸⁰¹ ». Thomas GREEN l'a critiqué : « aussi impressionnant que ce soit, le front de l'eau manque de repère - un objectif qui pourrait attirer le public à l'agrément (...) Il y n'a pas de centre, ni de "moteur". Il est considéré justement comme l'espace ouvert, qui n'est "utilisé" que par le public pour les festivals annuels particuliers. Cette orientation est trouvée dans la conception de Harborplace, un marché animé conçu par Mayor SHAFFER et Jim ROUSE comme le « générateur » idéal de vitalité et d'activités dans le nouveau parc public au bord de l'eau⁸⁰² »

En analysant des contextes étrangers en bordure d'eau, les chercheurs et les concepteurs ont fait une rétrospection sur le modèle d'exploitation dans les vingt dernières années en Chine. En se basant sur cette réflexion, ils ont proposé des principes pour la conception en bordure d'eau. TAI Xue Dong a généralisé trois principes fondamentaux après la référence aux expériences des Docklands et de Cardiff. En premier, c'est la mixité des fonctions, qui garantit la vitalité des rives. Elle peut non seulement répondre aux exigences diverses des utilisateurs, mais aussi créer un paysage diversifié. Deuxièmement, c'est la publicité et l'ouverture des rives. En vue de garantir le partage au grand public, le bord de l'eau doit s'ouvrir au public avec l'installation de parcs, de places, de terrasses avec vues sur l'eau, ainsi qu'une voie piétonne continue, tout le long de la rive, tandis que les logements, notamment les villas, ne doivent pas occuper ces espaces précieux. Troisièmement, c'est l'accessibilité. L'axe routier doit être déplacé ou emprunter un viaduc pour que son influence sur les rives soit diminuée. En vue de garantir la perspective et l'accessibilité vers le bord de l'eau, des axes de perspectives doivent établir les façades le long de l'eau avec

⁸⁰¹ Martin L. MILLSAUGH, *op.cit.*, Venice, 1993, p 299

⁸⁰² Thomas GREEN, *op.cit.*, Venice, 1993, p 301

une largeur et une hauteur bien contrôlée⁸⁰³. Quant à CHEN Wei et HONG Liang Ping, après l'analyse du cas de Toledo, ils tirent la conclusion que le meilleur modèle d'exploitation du waterfront doit posséder les caractéristiques suivantes. En premier, le bord de l'eau doit être bien animé et avoir de la vitalité. Dans le cas de Toledo, les divers équipements, dont les bureaux, le centre commercial, les logements, les équipements de loisirs et les équipements de services, sont installés au bord du fleuve. La mixité des fonctions favorise l'accueil du public de jour comme de nuit. Deuxièmement, ils attachent de l'importance à l'esprit local. Le projet de Toledo construit des espaces publics continus, un parc au bord de l'eau pour les piétons, et une promenade sur la rive, tous offrent à l'utilisateur « une place au bord de l'eau sensible », c'est-à-dire qu'il y a des joies spéciales qui n'existent pas d'ailleurs. Troisièmement, c'est l'accessibilité. Ils proposent un espace vert ouvert, des moyens de transport diversifiés, ce qui conduit l'activité de la ville vers le front de l'eau⁸⁰⁴.

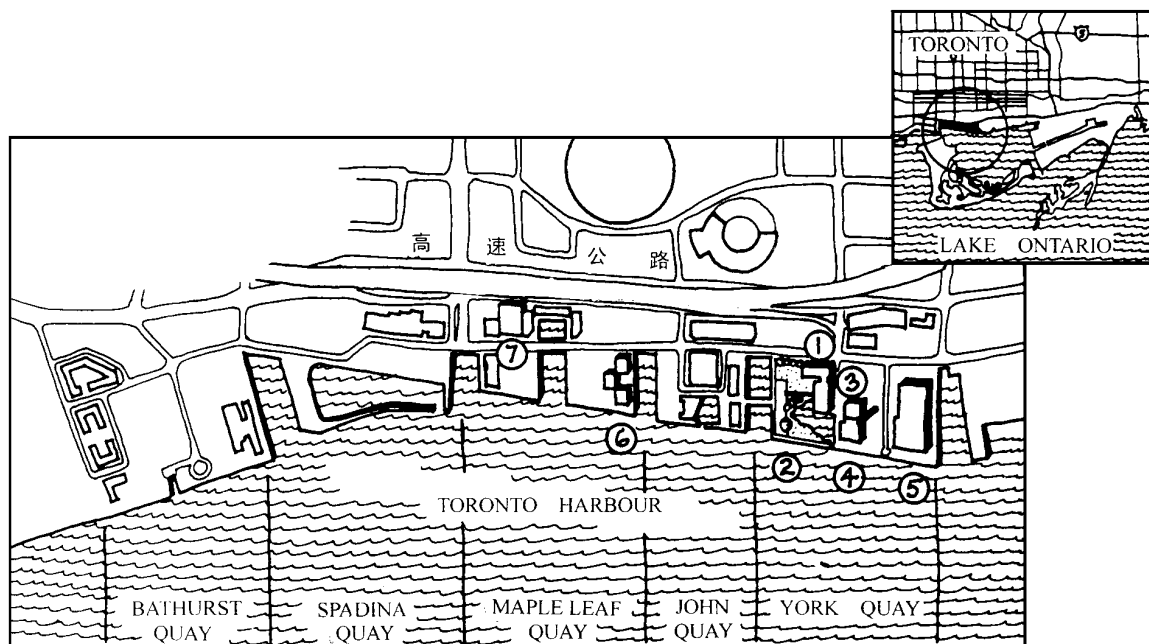
ZHANG Ting Wei, en analysant les projets réussis dans le monde, propose des principes pour une planification en front d'eau. Ils comportent : 1° Les quartiers au bord de l'eau doivent établir une liaison étroite avec la ville. Il prit le Central and Wan Chai Reclamation à Hong Kong et l'Inner Harbor de Baltimore comme exemples positifs qui établissent et améliorent la liaison entre la ville et son waterfront. En même temps, le cas de Boston est considéré comme une leçon. Ce dernier, en prenant les terrains vacants au bord de l'eau pour construire la voie rapide, présente certains avantages : moins de volumes à détruire, moins de dépenses pour la construction, la voie rapide peut même surpasser le cours d'eau. Cependant, lorsque la ville veut exploiter le waterfront, la voirie livrée devient un grand obstacle, difficile à franchir entre la ville et l'eau. 2°, l'ouverture du waterfront. A travers le cas du lac de Chicago, ZHANG a montré que l'ouverture du waterfront a non seulement des avantages sociaux, mais aussi des avantages économiques. La promenade le long de l'eau est le facteur fondamental qui attire les visiteurs et les clients. D'après lui, céder la rive aux promoteurs privés est un politique à court terme car, même si le gouvernement obtient plus de bénéfices par la transaction territoriale, cela produira une influence négative sur la popularité du waterfront à long terme. Ce n'est pas profitable même sur le plan économique. 3°, ZHANG donne trois types de conception en ce qui concerne le plan de disposition du front de l'eau, dont la sectorisation par îlots (cas de Toronto et de San Francisco), la sectorisation par niveau (cas du lac de Chicago) et la sectorisation par îlots et par niveau (cas de la Défense à Paris). Il a pris le premier pour sa conception avantageuse, car son coût est moins élevé et il peut se réaliser par étapes. 4°, En ce qui concerne l'organisation du trafic, ZHANG conseille, inspiré par le cas de Chicago et celui de Baltimore, de séparer le système piéton et le système des véhicules. 5°, ZHANG pense qu'il faut chercher un équilibre entre la conception globale et la particularité de chaque secteur. Pour défendre ce point de vue, il cite le Boat Quai de Singapour comme exemple positif pour la conception de l'espace urbain⁸⁰⁵.

⁸⁰³ Voir TAI Xue dong, *op.cit.*, Nankin, n°12, 2007

⁸⁰⁴ CHEN Wei, HONG Liang Ping, *op.cit.*, Pékin, 2003, p52-55

⁸⁰⁵ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p20-22

Figure 3-29, Le plan de masse pour le Harbour front à Toronto



1. le débarcadère de York ; 2. le parc de Shipdeck ; 3. la galerie en aménageant l'ancienne usine électrique ; 4. l'opéra ; 5. le terminus Queen's de bateau bus ; 6. club des marins ; 7. le marché d'antiquités.

Source : Ann BREEN, Dick RIGBY, *Urban waterfronts : Cities reclaim their edge, New York, McGraw Hill*. 1993, cité par ZHANG Ting Wei pour la sectorisation par secteur, *op.cit.*, Pékin, 1999, p54

Concernant le projet connu de Baltimore, ZHANG Ting Wei introduit aussi les critiques d'urbanistes et d'architectes sur la forme urbaine, pour rappeler aux architectes chinois qu'il faut éviter ces types erreurs. Les critiques visent en premier la destruction des tissus urbains originaux. En 1958, la partie gauche du domaine portuaire était composée de petits îlots ; ceux-ci ont été transformés en grands îlots et en bâtiments indépendants à grande échelle en 1992. L'ancienne dimension a été perdue, donc le contexte historique et culturel est rompu. Deuxièmement, des critiques sont lancées contre la commercialisation des nouvelles architectures. Ces architectures ressemblent plus à des décors de parc d'attraction comme celui de Disneyland qu'à une véritable ville. Elles attirent certains visiteurs, mais dans la durabilité de toute la ville, elles produisent la perte de son histoire. Troisièmement, certaines architectures présentant de grands volumes ont empêché la perspective vers le cours d'eau. Quatrièmement, il n'existe pas beaucoup de coordination entre les architectures, ce qui provient du manque de coopération entre les architectes et leur faible connaissance de l'histoire du port. Dernièrement, à la suite de la cession des terrains après découpage de l'îlot, la majorité de la politique est établie à l'échelle de l'îlot, mais plus à l'échelle du quartier, ni même de la ville. Il en résulte l'isolation des îlots vis à vis de leurs environnements. Autrement dit, ils ne constituent pas un ensemble comme les anciennes rues

qui s'harmonisent avec leurs variations⁸⁰⁶.

Figure 3-30, La photographie aérienne de l'Inner habor de Baltimore, comparaison de la situation en 1958 et celle en 1992



Source : kelly BRIAN, Roger LEWIS, *op.cit.*, 1992, p28-32, cité par ZHANG Ting Wei pour le critique du projet de Baltimore, *op.cit.*, Pékin, 1999, p55

En général, les textes qui traitent de l'expérience après l'analyse des projets étrangers, notamment des méthodes visant à la conception de la forme urbaine et de l'espace public, ont occupé une position dominante par rapport à l'ensemble des textes dont le sujet est consacré à l'exploitation des bordures d'eau. A côté des principes fondamentaux issus des projets urbains, les auteurs proposent d'autres principes visant en particulier le waterfront, comme la mixité des fonctions, la publicité, l'ouverture et l'accessibilité de la rive, ainsi que le contrôle des façades et de l'espace le long du cours d'eau. Ces objectifs se reflètent directement dans les projets urbains chinois. En comparaison avec les projets des années 1990 qui ne considèrent que la conception architecturale et la fonction installée sur le front de l'eau, la plupart des projets établis depuis la fin de la décennie représentent les principes ci-dessus mentionnés comme les points clés de la conception.

6.1.1.4 Le rôle du gouvernement

En fait, l'introduction des références étrangères, dans la plupart des cas, s'est faite depuis les années 1990. C'est grâce à une meilleure communication des chercheurs chinois avec

⁸⁰⁶ ZHANG Ting Wei, *op.cit.*, 1999, p50-55

leurs collègues étrangers depuis l'ouverture du pays. Nous ne pouvons pas oublier non plus les informations offertes par les premiers chercheurs qui ont fait leurs études en Occident dès les années 1980 (dont ZHANG Ting Wei est l'un des plus connus). La première communication, au début des années 1990, s'est concentrée particulièrement sur les méthodes de conception. Cependant, lorsqu'ils ont trouvé que ces méthodes n'apportaient qu'une amélioration de la qualité de quelques architectures, certains d'entre eux ont tourné leur attention sur le processus d'exploitation et le régime de gouvernance, en vue de trouver des mesures plus radicales aboutissant à un projet réussi.

Ce type de considération est concentré, en premier, sur le rôle des capitaux privés dans l'exploitation du waterfront. C'est une nouvelle question à laquelle le gouvernement chinois a dû se confronter après la transition économique car à partir de ce moment, les capitaux privés ont reçu la permission d'entrer dans le domaine de la construction urbaine. Dans ce cadre, les références à l'étranger qui capitalisent plus d'expérience sur la coordination public-privé sont devenues des sources importantes. D'après ZHANG Ting Wei, l'Inner Harbour de Baltimore est un exemple positif de la coordination public-privé. Dans ce cas, le Centre et le gouvernement local ont investi 55 millions d'US dollars, alors que le projet a attiré des capitaux privés à hauteur d'environ 400 millions d'US dollars. C'est un des facteurs les plus importants qui a garanti le succès du projet⁸⁰⁷. Quant au cas des Docklands, il est au sein de nombreuses controverses ; mais aux yeux des chercheurs chinois, son principe d'attirer les investissements privés font encore valeur d'emprunt. D'après TAI Xue Dong, les capitaux initiaux du gouvernement pour le projet des Docklands ne représentent que 1,11 billions de pounds, mais il a attiré un investissement de 1570 billions de pounds. La proportion entre les deux atteint 1/14,1. Pour le cas de Cardiff, l'investissement gouvernemental occupe un cinquième par rapport à l'investissement total ; quatre cinquièmes viennent donc de capitaux privés. La proportion entre les deux est de 1/4. Il en tire la conclusion que la pratique de l'orientation du marché en vue d'attirer les investissements privés est une des expériences les plus importantes que les villes chinoises doivent apprendre à partir des cas étrangers⁸⁰⁸. WANG Xin cite aussi le cas des Docklands pour soutenir son point de vue. D'après elle, les villes chinoises doivent s'orienter vers le système de marché, favorisant la participation de capitaux privés dans les projets d'exploitation urbaine. Plus concrètement, elles doivent établir un modèle de renouvellement urbain orienté vers une économie de marché, ce qui favorise la gestion par le particulier de certains équipements publics, notamment de la construction d'équipements de base, comme les transports en commun, l'approvisionnement en eau, etc. Le gouvernement doit jouer davantage un rôle de contrôleur général que de monopolisateur. De plus, le gouvernement doit établir les meilleures conditions pour les investisseurs privés dans le processus du renouvellement urbain. Autrement dit, le gouvernement local doit, à travers la gestion urbaine, créer un environnement particulier en attirant les investisseurs privés, pour que l'avantage compétitif soit établi, et que la valeur de la ville en soit bien

⁸⁰⁷ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p18

⁸⁰⁸ Voir TAI Xue dong, *op.cit.*, Nankin, n°12, 2007, et YU LI, YU LI, Jeremy ALDEN, *op.cit.*, Pékin, n°2, 2006, p23-28

valorisée⁸⁰⁹. En général, la pratique de l'économie de marché a effectué la décentralisation. Le droit de gestion de la ville est passé aux mains du gouvernement local. De plus, ce dernier est favorisé par le Centre pour chercher lui-même les capitaux pour la construction de la ville, de manière diversifiée. Dans ce cadre, l'introduction des capitaux privés dans la construction urbaine et la coordination public-privé correspondent exactement aux besoins de la réforme économique et du régime administratif en Chine.

En ce qui concerne le droit et la responsabilité du secteur public et ceux du secteur privé dans la coordination d'un projet de waterfront, les gouvernements locaux chinois espèrent emprunter des méthodes de gestion détaillées, car ils manquent d'expérience dans ces opérations de marché. L'établissement d'un organisme interdépartemental pour diriger le projet et coordonner les participants est la mesure qui est proposée le plus fréquemment. Dans les Docklands, un organisme, le *London Docklands Development Corporation* (LDDC), est établi depuis 1981. Il s'est vu accorder quatre droits clés : 1°, l'acquisition de terres (soit par convention, soit par achat obligatoire, ou encore par de nouveaux pouvoirs d'acquisition), 2°, le pouvoir de délivrer des permis de planification, 3°, le pouvoir de renouveler ou de revitaliser les infrastructures, 4°, le pouvoir de servir de maillon de chaîne pour les Government Resources du centre⁸¹⁰. D'après WANG Xin, cet organisme, dirigé directement par le Centre, avec des employeurs désignés par l'état, est autonome par rapport au gouvernement local. Il a obtenu un droit de contrôle pour le développement, il est chargé de la construction des équipements de base. Il ne participe pas au renouvellement urbain, mais il offre les équipements nécessaires. WANG considère qu'il joue un rôle important en ce qui concerne le pouvoir d'attirer les investissements privés par certains capitaux publics au départ⁸¹¹. Aux yeux de TAI Xue Dong, l'exploitation du waterfront est un processus complexe à long terme qui nécessite des contrôles et une gestion ininterrompue, pour lequel le point clé est d'établir un régime d'administration efficace. Dans ce cadre, l'entreprise d'exploitation de la ville peut, d'une part pratiquer la responsabilité du gouvernement, d'autre part répondre à la demande du marché. En même temps, elle évite la situation où chacun fait à sa guise, elle garantit donc la réalisation d'une stratégie prédéfinie au départ⁸¹².

Cette expérience est rapidement empruntée dans les grands projets fluviaux chinois. Dans le texte visé à la substitution territoriale au bord de Huangpu, à Shanghai, TAO Xiao Ma a conseillé que tout le processus de substitution soit dirigé par le comité particulier établi par le gouvernement communal. C'est le comité qui choisit le moment de la substitution et qui s'occupe de la coordination des participants. Ce régime peut éviter des situations comme lorsque les unités font la substitution elles-mêmes, en ne considérant que leur propre intérêt, sans contrainte de planification ni de régime d'examen⁸¹³. Dans le cas de Nansha, à Canton,

⁸⁰⁹ WANG Xin, *Lun Dun Dao Ke Lan Cheng Shi Geng Xin DE Shi Jian Yu Qi Shi (la pratique et la référence du renouvellement urbain à Docklands de Londres)*, in *Cheng Shi (city)*, Tianjin, n°3, 2004, p61-63

⁸¹⁰ Stuart INNES, *op.cit.*, Chongqing, 25/02/2009

⁸¹¹ WANG Xin, *op.cit.*, Tianjin, n°3, 2004, p61-63

⁸¹² Voir TAI Xue dong, *op.cit.*, Nankin, n°12, 2007

⁸¹³ TAO Xiao Ma, HE Fang, *Huangpu Jiang Yan An Di Qu Tu Di Zhi Huan Mo Shi Yan Jiu (L'étude sur la substitution dans le plan fonctionnel pour les quartiers fluviaux de Huangpu)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 2000, p34-40

L'organisme particulier qui s'occupe de l'organisation et de la gestion de l'exploitation a été établi dès le début du projet. Il est détaché directement par le gouvernement communal, alors qu'il a l'autorité de l'examen au niveau de la commune. Il s'occupe de toutes les affaires concernant la planification, l'exploitation, la construction, la gestion et l'introduction des investissements. Dans ce cas, l'organisme d'exploitation dirigé directement par le gouvernement communal peut coordonner les intérêts des divers départements en vue de garantir un contrôle efficace à long terme. En outre, il a pour objet d'éviter des mesures qui ne considèrent que l'intérêt du gouvernement local (l'arrondissement par exemple). Si l'exploitation est dirigée par l'arrondissement, qui a une relation plus étroite avec le nouveau quartier, le projet servirait plus à l'intérêt de l'arrondissement qu'à l'intérêt de la commune.

Dans ces deux cas chinois, l'établissement d'un organisme de gestion et de coordination par les autorités du niveau supérieur distingue le rôle du gouvernement de celui du privé. Le premier offre la gestion et les services, tandis que le second fait l'investissement commercial. En outre, il tente de garantir la cohérence des stratégies définies en vue d'éviter des résultats négatifs provenant d'une emphase excessive sur le marché. Comme l'a montré WANG Jian Guo, un des points clés pour la réussite d'un projet de waterfront est de savoir coordonner les subjections d'investissements. C'est l'expérience qui ressort de l'analyse des projets des vingt dernières années. Pour notre pays, nous devons emprunter le mode de coordination public-privé comme dans le cas de Montréal et du Darling Harbor à Sydney. Pour une exploitation à grande échelle, comme pour celle de l'embouchure de la rivière des Perles, elle nécessite sans doute des capitaux privés, mais nous devons en même temps renforcer les contrôles. La privatisation totale de l'exploitation présente un risque de commercialisation excessive, et des déprédations des ressources du bord de l'eau. Elle aboutirait à la perte des caractéristiques sociales, culturelles, historique et écologiques que les quartiers possédaient déjà⁸¹⁴. Ce principe est aussi le fruit tiré des leçons des cas étrangers, dont un exemple négatif est le projet des Docklands.

Aux yeux de Lord Andrew McINTOCH, l'orientation de marché des Docklands va à l'encontre des principes traditionnels de l'Angleterre : le principe fondamental de la planification et de l'utilisation des terres, au cours du XX^e siècle, avait pour concept que les terres, en tant que ressource rare, doivent prendre en compte au maximum possible l'intérêt public. ... Il s'agit, au fond, que les entreprises se développent sur la base de l'intérêt public, d'où viennent les ressources physiques pour le faire. C'est également dans l'intérêt public qu'il devrait y avoir des terres disponibles pour les services principaux, comme les écoles, les commerces et les loisirs, accompagnant l'exploitation de logements, et des terrains pour les transports et les services qui accompagnent le développement industriel, commercial et urbain. ... Dans les Docklands de Londres, au moins dans les premières phases, le concept d'équilibre a été abandonné suite à l'idée niatérale que "le marché dirige", « la demande conduit la planification », du concept de maximisation de la valeur des terres, pour obtenir une « réponse rapide », et pour fournir un développement profitable au secteur privé⁸¹⁵. De ce fait, dans un cadre où le gouvernement a une « ferme conviction pour l'économie de

⁸¹⁴ WANG Meng Hui, YU Ying, LIAO Qi Jing, *op.cit.*, Pékin, 2001, p17

⁸¹⁵ Lord Andrew MCINTOCH, *op.cit.*, Venice, 1993, p136

"marché libre", les Docklands sont devenu le chef d'œuvre de la politique gouvernementale de la planification par les forces du marché pour le bien de l'économie, avec une théorie selon laquelle les bénéfices de l'entreprise privée veulent être « libérées du ruissellement » pour atteindre les personnes les plus pauvres et améliorer les centres-villes. Le gouvernement Thatcher de 1979 a été clair dans ses priorités et ses méthodes. La planification, une mesure sociale au sens large, était un moyen de dissuasion contre l'investissement privé. Un tel investissement devait être le moteur de la régénération des Docklands. De ce fait, la planification devait devenir un outil de marketing, fondé sur la vente mais pas fondé sur les besoins⁸¹⁶. Il ne dépendait que du marché comme la mesure d'ajustement, ce qui est considéré comme étant l'origine des problèmes économiques et sociaux que les Docklands ont rencontré dix ans après l'exploitation⁸¹⁷. Comme l'a montré Colin DAVIES, le développement orienté vers le marché était rapide et spectaculaire dans les Docklands, mais il semble être très vulnérable si le marché fluctue ou s'écroule. A long terme, il s'avèrerait être un gaspillage des ressources physiques et des ressources sociales. Il est insuffisant en tant que premier générateur de planification⁸¹⁸.

Pour la part des chercheurs chinois, certains ont des points de vue semblables. Comme l'a montré TAI Xue Dong lorsqu'il a tiré les leçons des Docklands, le manque de considération de la planification a fait que le projet a rencontré de grandes difficultés. Il pense que la stratégie orientée du marché est pratiquée par le gouvernement dans le cadre de la récession du marché au début des années 1980. En vue de satisfaire à des demandes du marché et d'attirer les investissements privés, les Docklands ont effectué une stratégie extrême orientée vers l'économie de marché : ils n'ont établi ni planification pour l'ensemble du quartier, ni plans de réglementation avant de céder le terrain ; il n'existe qu'un cadre imprécis pour chaque secteur. Par exemple, pour Isle of Dogs il a été proposé des règlements pour contrôler l'image urbaine, l'orientation des habitations pour l'autre secteur à proximité de la ville, tandis que l'orientation de la « ville sur l'eau du XXI^e siècle », pour le Royal Docks, n'a pas fait l'objet de beaucoup de restrictions pour les projets privés, alors qu'un bon nombre d'investisseurs étaient attirés, et finalement, avec le prix élevé du territoire, l'exploitation s'est transformée en une spéculation foncière⁸¹⁹. Aux yeux de ZHANG Ting Wei, pour le projet important de Canary Wharf des Docklands, la seule dépendance sur l'opération du marché et l'abandon du contrôle du gouvernement ont contribué à son échec. Suite au manque de stratégie de développement global, les promoteurs pratiquent la construction suivant le principe « un projet suit l'autre ». Finalement, cela constitue un plan sans ordre, ce qui a influencé la vente et la location

⁸¹⁶ Colin DAVIES, *Ad Hoc in the Docks Architectural Review* 2/87, cité par Hugo HINSLEY, *London's Docklands: the chance of a lifetime?* In Rinio BRUTTOMESSO ed., *op.cit.*, Venice, 1993, p142

⁸¹⁷ A basic lesson from docklands, to put in the transport infrastructure first, before allowing development to go ahead unchecked and unprovided for, Voir, Lord Andrew Mcintosh, MCINTOCH, *op.cit.*, Venice, 1993, p138

But if there is one fundamental policy by which the development of the docklands seeks to be judged, and deserves to be judged, it is the attempt to solve inner city problems by market mechanisms alone: the replacement of land use planning by the cult of land prices. On the criterion, the development of London docklands in the 1980s must be a social, an economic, and a cultural failure, *Ibid.*

⁸¹⁸ Colin DAVIES, *op.cit.*, Venice, 1993, p142

⁸¹⁹ Voir TAI Xue dong, *op.cit.*, Nankin, n°12, 2007

immobilière⁸²⁰. De même, WANG Jian Guo a attribué la plus grande erreur à l'exploitation axée sur le marché du Canary Wharf. L'exploitation « projet par projet » a suivi le modèle de Battery park city de New York, mais ce dernier, plus proche du centre ville, avec un tissu urbain plus proche des rues existantes de Manhattan, tandis que le Canary Wharf est situé à 9,6km du centre ville⁸²¹.

En outre, les cas étrangers ont rappelé au gouvernement chinois qu'il faut bien étudier et déterminer les étapes d'exploitation pratique en vue de garantir la rentabilité de celle-ci. Pour cela, le cas de Baltimore est considéré, encore une fois par ZHANG Ting Wei, comme un exemple positif⁸²². Son facteur clé pour le succès est dû à l'établissement d'un centre commercial qui attire de nombreux visiteurs. Ce dernier a tiré profit de la proximité du centre ville d'un côté, et de l'ouverture sur l'eau et le paysage d'un autre côté. La liaison avec le centre ville par le viaduc, les spectacles organisés sur la place, toutes ces mesures ont renforcé son attraction. De ce fait, l'exploitation immobilière a bénéficié de cette nouvelle centralité. Mais l'exploitation immobilière s'est également inscrite dans des orientations diverses suivant les phases du projet. Les tours destinées aux personnes célibataires sont construites en premier. Elles nécessitent moins d'équipements de services, comme les écoles et les crèches, et le premier investissement est ainsi diminué. En profitant de la bonne réputation des habitants qui l'occupent, le quartier s'est forgé une image qui attire la classe moyenne. Ensuite, le quartier résidentiel destiné aux familles est installé. ZHANG a fait la comparaison sur le financement du projet entre les quatre cas, dont le Battery park city de New Yorks, le marine industrial park de Boston, le Harbour Front de Toronto, et les Docklands de Londres. Il a tiré la conclusion que le projet des Docklands est un exemple négatif en ce qui concerne l'estimation du marché. Le projet, opéré par la société Olympia and York of Toronto, avec un investissement initial de 5 billions de pounds, a finalement perdu 2,2 billions de pounds. Il a de plus provoqué la faillite de la société. Jusqu'en 1995, les bureaux livrés n'ont pas eu une bonne rentabilité. Le Canada Square, par exemple, qui a été la première tour en Europe, n'a localisé que soixante pour cent de bureaux au total⁸²³.

En général, les chercheurs chinois considèrent d'une part que l'exploitation des waterfront nécessite la coordination public-privé en favorisant l'investissement privé sur le marché, d'autre part qu'elle ne doit pas s'orienter uniquement sur le marché, autrement dit, le contrôle général via une gouvernance adaptée est très importante. Cette réflexion sur le rôle du gouvernement local et du département de la planification est plus une copie des points de vue de certains chercheurs étrangers que leur propre conclusion en analysant des cas étrangers. Cependant, ces approches ont occupé la position dominante depuis la fin des années 1990. Elles sont, dans une certaine mesure, influencées par les propres expériences et les leçons de projets chinois des dernières décennies, au moment où les premiers terrains ont été mis sur le marché.

⁸²⁰ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p17-018

⁸²¹ WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *Shi Jie Cheng Shi Bin Shui Qu Kai Fa Jian She De Li Shi Jing Cheng Ji Qi jing Yan (le processus de l'exploitation du waterfront dans les villes mondiales et leur expérience)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°7, 2001, p41-46

⁸²² ZHANG Ting Wei, *op.cit.*, 1999, p50-55

⁸²³ ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p17-18

L'accentuation de l'investissement privé est le fruit de la rétrospection sur le mode de gestion gouvernemental vis-à-vis de la transition économique, pour lequel un exemple est la nouvelle zone de Zhujiang. Elle n'exploite que vingt pour cent des terrains dans la première décennie d'exploitation. Le blocage est, aux yeux de ZHANG Yan, un miroir qui reflète la lacune du gouvernement local qui poursuit encore l'orientation vers l'offre gouvernementale dans le cadre de l'économie planifiée. Plus concrètement, elle a contribué à son échec pour trois raisons principales. D'abord, le prix du terrain a été défini à un niveau trop élevé, sans prévoir la saturation du marché des bureaux. Deuxièmement, la vitesse de construction des équipements de base n'a pas suivi le rythme de leurs exploitations. Et troisièmement, la planification ; la conservation de certains villages a provoqué des petits îlots avec une grande densité. cela a dévié de l'optimum du promoteur qui exige la rentabilité maximale. De ce fait, à défaut de considération sur la demande du marché, l'offre de territoires a dépassé la demande⁸²⁴. En ce qui concerne le manque de prévision sur la demande du marché et le développement retardé des équipements de base, le projet de Canton a répété, dans une certaine mesure, les défauts des Docklands. Ce cas a obligé le gouvernement local à repenser la faisabilité du projet, qui n'avait jamais pris en compte la rentabilité du projet dans le cadre de l'économie planifiée.

Quant au contrôle gouvernemental sur l'exploitation privée, il existe certains exemples dans lesquels le bord de l'eau a été sacrifié pour des intérêts privés. Comme dans le cas des Docklands dans le début des années 1980, où le gouvernement local de Chine avait le souci de trouver comment attirer un grand nombre de capitaux privés. Mais le gouvernement des Docklands s'est finalement retrouvé dans une situation difficile. Comme l'a montré Colin DAVIES pour la situation en 1981, naturellement, les gouvernements locaux étaient insatisfaits. Ils avaient perdu les pouvoirs de contrôle sur la planification, ainsi que des ressources importantes en terres, mais ils étaient toujours responsables d'éléments coûteux (comme les logements sociaux, les transports, les infrastructures, les écoles, les centres médicaux et sociaux) du développement urbain, tandis que le soutien financier du gouvernement central était encore diminué⁸²⁵. Telle est la situation que les gouvernements locaux de la Chine ont connue après la première vague d'exploitation. En outre, pour les nouveaux quartiers, il existe des cas où le gouvernement n'était pas capable de diriger l'urbanisation à grande vitesse, donc le rythme des contrôles était toujours en retard sur la construction réalisée. Comme nous l'avons analysé dans la partie destinée à la gentrification des quartiers fluviaux, pour certains waterfront qui étaient, soit en marge de la ville soit dans l'ancien quartier industriel, les promoteurs les ont réservés, et leur potentiel n'est pas connu ni par le gouvernement ni par le public. A ce moment-là, le certificat d'urbanisme et le permis de construire étaient délivrés dans un cadre où il n'y avait ni stratégie particulière ni plan de réglementation à l'égard du développement global du quartier. Lors de la réalisation des équipements de base et de l'aménagement des rives, l'exploitation foncière en a tiré un plus grand profit. Quand le gouvernement a trouvé que les grandes tours avaient

⁸²⁴ ZHANG Yan, *Zou Xiang Zheng Fu □ Shi Chang Hu Dong De Cheng Shi Xin Qu Kai Fa, Guangzhou Shi Zhu Jiang Xin Cheng Yu Luo Xi Di Qu An Li Dui Bi Fen Xi Yu Si Kao (L'exploitation de nouveau quartier coordonné de gouvernement et du marché, l'analyse de deux cas: la zone nouvelle de Zhujiang et le quartier de Luoxi)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2002, p54-57

⁸²⁵ Colin DAVIES, *op.cit.*, Venice, 1993, p141

finalement privatisé la rive et empêché la perspective vers le fleuve, il a été difficile de changer la situation. D'après BAO Ji Gang, à la suite de ce modèle, le promoteur a obtenu un plus grand intérêt, tandis que le bénéfice du gouvernement local a été limité. Mais le grand public est la plus grande victime⁸²⁶. Pour la part du gouvernement, il est obligé d'affronter la réalité. Par exemple, la privatisation de la rive a entraîné une baisse de la valeur des logements situés derrière les tours, ou encore, les équipements de base après construction ont provoqué un surcoût et des difficultés à choisir le site.

Les deux situations ont produit finalement une influence négative pour l'intérêt du gouvernement local. Dans ce cadre, les chercheurs proposent un contrôle sévère sur le front de l'eau en analysant les cas étrangers, ce qui répond sans doute à la réalité chinoise.

6.1.1.5 La restructuration : deux versions de villes nouvelles

La cité satellite, la décentralisation organique, la théorie des cercles concentriques, ces théories occidentales qui sont entrées en Chine depuis les années 1930-40, ont encore produit des influences considérables sur le plan de la disposition et du mode d'extension des villes chinoises. D'après Han MEYER, la naissance du phénomène de cité-jardin - ou des villes nouvelles comme ces agglomérations urbaines ont été nommées depuis la création du plan d'Abercrombie -, et la «régionalisation» de la ville, sont fondées à la fois sur une tradition solide, durable, et sur un fragile équilibre politique⁸²⁷. Aux yeux de ZHAO Min, le plan d'Abercrombie a proposé un concept important pour le monde entier : diminuer la densité démographique du centre ville de manière à créer des cités satellites dans la banlieue lointaine⁸²⁸. Dans son livre « *La théorie et la pratique de planification des villes nouvelles, l'idée de cité-jardin à travers un siècle* », le concept de la cité satellite est défini comme la cité située à l'intérieur de l'agglomération mais avec à une certaine distance de la ville centrale. Elle a une relation étroite avec la ville centrale pour les facteurs de l'habitation et de l'industrie, mais elle a aussi une certaine indépendance. D'après ZHAO, la cité satellite est le fruit produit au fur et à mesure du développement de la métropole. Elle est construite selon une planification. Avec une dimension définie, elle peut se charger de certaines fonctions de la ville centrale. ZHAO a divisé quatre phases dans la transformation de la cité satellite, qui sont la cité dortoir, la cité satellite semi-indépendante, la cité satellite indépendante, et la cité satellite qui constitue le réseau polycentrique de l'agglomération. Pour cette dernière, les cités satellites sont des éléments de l'agglomération urbaine. Constituée de villes d'échelles diverses, cette dernière est transformée en une structure autour d'un centre unitaire⁸²⁹.

Quant à la décentralisation organique, c'est le concept proposé par l'urbaniste finlandais Eero SAARINEN en 1917. Il l'a proposé au cours de l'établissement du plan de Greater Helsinki, en vue de trouver la solution aux lacunes des cités dortoirs. Il y a deux principes

⁸²⁶ BAO Ji gang, LIU Xue Mei, *op.cit.*, Nanning, 2005, p107-110

⁸²⁷ Han MEYER, *City and port, Transformation of port cities*, London, Barcelona, New York, Rotterdam, International Books, Utrecht, 1999, p67

⁸²⁸ ZHANG Jie, ZHAO Min, *Xin Cheng Gui Hua De Li Lun Yu Shi Jian, Tian Yuan Cheng Shi Si Xiang De Shi Ji Yan Yi (La théorie et la pratique de planification des villes nouvelles, l'idée de cité-jardin à travers un siècle)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2005, p43

⁸²⁹ ZHANG Jie, ZHAO Min, *op.cit.*, Pékin, 2005, p20

élémentaires pour ce concept : l'un est la concentration des fonctions diverses de la vie quotidienne, l'autre est la décentralisation organique de ces centres. Dans cette perspective, la division de l'ancienne ville densifiée en certaines villes nouvelles séparées par des ceintures vertes, est regardée comme la principale manière de réaliser la décentralisation organique. D'après ZHAO Min, cette théorie a favorisé la naissance de la cité satellite semi-indépendante. Pour la ville nouvelle, il l'a distinguée de la cité satellite par l'accentuation de l'indépendance de ses fonctions. A ses yeux, la ville nouvelle, en tant que ville centrale dans un certain périmètre, offre les services pour les quartiers des alentours et pour elle-même. Elle est le facteur constitutif principal de l'agglomération urbaine. Elle accueille notamment une certaine population qui entre dans l'agglomération⁸³⁰. Le plan de Shanghai, en 1946, considéré comme la pratique de la décentralisation organique, a implanté quelques unités urbaines aux alentours de la ville. Avec une population définie entre 160 et 180 mille habitants, chaque unité est équipée d'industries, d'habitations et des équipements de services nécessaires, comme un centre commercial, des équipements de loisirs, des écoles⁸³¹.

La théorie des cercles concentriques d'Ernest Watson BURGESS a mis en évidence et conceptualisé la ville en 5 cercles concentriques, comprenant la zone centrale des affaires, la zone transitoire (logements, industries, etc.), la zone de la classe ouvrière résidentielle (appartements), la zone résidentielle et les banlieues suburbaines. Pour les villes chinoises, la théorie a construit un plan élémentaire, avec le secteur tertiaire en centre ville, le secteur secondaire au milieu et le secteur primaire dans la banlieue. La théorie des cercles concentriques et la théorie des villes nouvelles sont intégrés dans le cadre de l'industrialisation dirigée par l'état depuis la fondation de la République. Elles ont produit des cités satellites orientées vers l'industrie lourde aux alentours des grandes villes. A Shanghai, par exemple, il a été décidé d'implanter des cités satellites à partir de 1957, en vue de décentraliser la population et l'industrie du centre ville. A partir de ce moment et jusqu'aux années 1980, il a été construit sept cités satellites. Les choix des sites ont été dictés par deux critères : l'un est la proximité du fleuve, du chemin de fer et du bourg existant, l'autre est la distance avec le centre ville comprise entre 25 à 30 kilomètres. A Canton, à partir de 1949 et durant trente ans, le quartier de Huangpu a profité de sa situation à l'aval du fleuve pour se développer en s'orientant vers un parc industriel dont l'activité est le transport d'eau, la pétrochimie et la haute technologie. Depuis les années 1980, ces cités satellites connaissent des problèmes divers, comme la population de jeunes hommes pour la plupart, le manque d'équipements de services, une liaison difficile avec le centre ville. Ces problèmes sont dus, pour la majorité des chercheurs, à la concentration extrême d'industrie lourde. En même temps, la densité démographique du centre ville est de plus en plus grande. Elle produit une pression géante sur les équipements de services limités. Finalement, les grandes villes chinoises, dont le représentant est Shanghai, ont lancé la nouvelle vague des villes nouvelles dans les années 1990.

Nous ne pouvons pas manquer de signaler un fait différent dans les villes chinoises par

⁸³⁰ ZHANG Jie, ZHAO Min, *op.cit.*, Pékin, 2005, p21

⁸³¹ Le schéma directeur de Shanghai entre 1946 et 1949, voir, SUN Ping ed., *Shanghai Shi Cheng Shi Gui Hua Zhi (l'histoire d'urbanisme de Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1999

rapport à l'époque postindustrielle à l'occidental : c'est la coexistence de l'industrialisation et de la tertiarisation. Ces deux tendances sont connues dans les divers secteurs de la ville. Dans le centre ville, la tertiarisation a occupé la position dominante, tandis que le processus d'industrialisation s'est bien poursuivi dans la banlieue. D'après Han MEYER, les Docklands eux-mêmes seraient une nouvelle version de la ville nouvelle, mais au milieu de la ville⁸³². De même, à part les cités satellites industrielles classiques, nous pouvons considérer les nouveaux quartiers urbanisés, avec des fonctions mixtes et le franchissement de fleuve en centre ville, comme une autre version de la ville nouvelle en Chine. En fait, ce genre de nouveaux quartiers, et la ville nouvelle industrielle à l'aval ou à l'embouchure du fleuve, sont deux versions différentes de ville nouvelle, en écho à la coexistence de la tertiarisation et de l'industrialisation. Le premier a pour objet d'obtenir plus de terrains pour le développement du secteur tertiaire, tandis que le second est le fruit de l'intégration du but classique de la décentralisation démographique et industrielle, ainsi que du besoin de pousser la croissance économique par le développement du secteur secondaire. Quelle que soit la stratégie, elles sont bien liées à la politique du gouvernement local.

Le développement franchissant le fleuve est proche de l'exemple des Docklands dans une certaine mesure, pour son orientation en particulier. Tel est le Pudong de Shanghai, une ville nouvelle aux fonctions mixtes à l'intérieur de la ville. La rive droite a rencontré successivement la commercialisation, la tertiarisation, la désertification commerciale et encore la tertiarisation au cours du siècle dernier, mais pas de tertiarisation en réponse au déclin de l'industrialisation, comme les waterfront en Amérique du Nord. Pour la rive gauche, c'est plus le désir de restructuration du gouvernement local que le déclin industriel qui favorise la vague de tertiarisation. En comparaison avec les anciens plans des années 1950, l'orientation a subi un grand changement en 1984. L'exploitation de Pudong n'est plus définie comme la solution pour la très forte densité de Puxi, mais le nouveau quartier est orienté vers un parc économique multifonctionnel, avec l'installation de la haute technologie, du secteur tertiaire, d'industries de transformation, etc. Il a pour objet de transformer la ville de Shanghai en le plus grand centre économique du pays, et le plus important de la côte ouest du Pacifique⁸³³. Pudong est devenue une ville nouvelle en intégrant les fonctions industrielles, commerciales, financières et de services. Ce point de vue est affirmé définitivement par le schéma directeur de 1986. « Il faut bien construire Pudong en suivant la planification, et la transformer en un nouveau quartier moderne », a constaté le Conseil des affaires de l'État⁸³⁴.

D'après YANG Chun Xia, la principale raison du franchissement du fleuve vient de la demande de territoires. Lorsqu'un côté ne satisfait plus les besoins de la ville, elle tente de chercher plus de terres de l'autre côté du fleuve⁸³⁵. Dans le cas de Pudong, le Lu-Jia-Zui, en tant que secteur le plus proche du Bund, le centre existant, est planifié comme centre

⁸³² Han MEYER, *op.cit.*, Utrecht, 1999, p89

⁸³³ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p223

⁸³⁴ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p229-230

⁸³⁵ YANG Chun Xia, *op.cit.* Nankin, 2006, p 42, p64-65

d'affaires en intégrant les deux⁸³⁶. En fait, vingt ans après sa construction, Pudong est bien intégrée dans la ville. Ce n'est ni une ville nouvelle multifonctionnelle dans la banlieue, ni une cité satellite industrielle, bien que toutes les deux aient été construites au cours des dernières années. En tant qu'une moitié de la ville – bien que son diamètre soit plus petit que celui du Puxi, l'ancien centre ville - il est relié à ce dernier par le fleuve Huangpu. Ils ont réalisé l'objectif de la planification : la rive droite est historique, tandis que la rive gauche est moderne, mais toutes les deux sont les représentants de leur époque. Les deux côtés se disputent l'un avec l'autre leur splendeur. En même temps, l'agglomération s'est agrandie autour de ce centre, et cela a finalement constitué une structure avec des cercles concentriques, dont chacun est occupé par les diverses fonctions.

Quant à la ville nouvelle industrielle à l'aval et à l'embouchure du fleuve, elle représente la version classique de la ville nouvelle en Chine. Le Nansha à Canton, le Yangluo à Wuhan, sont tous deux des exemples que le gouvernement local a promus depuis l'an 2000. A Nansha, son objectif est d'être « le nœud de l'extension urbaine et du déplacement industriel vers le sud ». Il est construit pour être « la base industrielle convenant à l'installation d'entreprises, la ville nouvelle moderne au bord de la mer, convenant à la vie urbaine, et avec plein de vigueur et d'idées créatives⁸³⁷ ». Il tente d'éviter les lacunes de la cité satellite industrielle déjà existante, comme la fonction de monopole et l'indépendance de la ville-mère. Il essaie de construire une ville nouvelle plus indépendante, dont les fonctions sont plus diversifiées. Or, en dépit de sa distance de 60 kilomètres, deux fois plus grande que son ancêtre, il fixe encore l'industrialisation comme étant son premier objectif, comme il l'a montré dans sa planification⁸³⁸. Au fond, il reste la ville nouvelle destinée au développement du transport par voie d'eau et celle de l'industrie attachée au domaine portuaire. Le choix du site correspond exactement à la considération de cette orientation⁸³⁹. Le motif d'exploitation vient du besoin de développement industriel du gouvernement local, plus profondément, c'est le désir d'améliorer la capacité de concurrence dans le cadre de la globalisation. Accompagnant les autres anciennes cités-satellites industrielles, comme Huangpu, elles sont constituées en un réseau polycentrique, étendu le long des branches fluviales. Mais en tout cas, le centre reste dans la ville-mère. Que ce soit par la logique, l'objectif et le modèle de construction, Nansha est proche de la cité-satellite industrielle réalisée entre les années 1950 et 1980. Le Yangluo à Wuhan, la ville de Lingang (ce mot signifie « proche du port ») de Shanghai, ou même le nouveau district de Binhai (ce mot signifie « au côté de la mer ») de Tianjin, tous sont des cas semblables. Mais ces deux derniers, en passant le moment où le développement industriel est dépendant du port fluvial, ont pris le port maritime comme nouveau moteur grâce à son offre d'un plus grand nombre

⁸³⁶ Shanghai a replanifié le centre d'affaires à grande échelle, constitué par le Bund à Puxi, certains quartiers au nord et au sud du Bund, et le Lu-jia-zui à Pudong. La superficie totale est de 3,3km², a montré HUANG Ju, le secrétaire du Comité du Parti pour la municipalité de Shanghai. Voir, LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p126-127.

⁸³⁷ Le Bureau de la planification de Canton, dir., *op.cit.*, Canton, 2004, p72

⁸³⁸ Le Bureau de la planification de Canton, dir., *op.cit.*, Canton, 2004, p3

⁸³⁹ Nansha est située à l'extrémité sud de la ville de Canton. Située à l'embouchure de la rivière des Perles, elle est la seule entrée de la ville vers la mer. ... Sa ressource pour le port en eau profonde offre un fort soutien à Canton, qui veut renforcer sa position centrale de navigation. Voir, Le Bureau de la planification de Canton, dir., *op.cit.*, Canton, 2004, p3.

de places d'amarrage en eau profonde.

En fait, l'installation d'une ville nouvelle dans la banlieue plus lointaine a suivi encore le plan avec les cercles concentriques des fonctions. Elle répond aussi au désir de décentralisation du centre ville. Au fur et à mesure de l'extension urbaine, les anciennes industries situées dans la proche banlieue ont été absorbées par le périmètre urbanisé. Par conséquent, la ville espère les déplacer dans un cercle plus éloigné. C'est donc plus une poursuite de la logique que l'industrialisation réserve à la banlieue, que le résultat de la restructuration du quartier fluvial.

La coexistence de la tertiarisation et de l'industrialisation correspond séparément à la restructuration de l'intérieur et à l'extension vers l'extérieur. Ces deux facteurs ont une relation interne. S'il n'y a pas d'extension, la restructuration ne peut pas se réaliser à cause du manque de territoires en centre ville. De même, sans la puissance de la restructuration, le déplacement des industries perd sa principale raison d'être. D'après ZHANG Ting Wei, le mécanisme de la transformation urbaine réside dans la coaction de trois puissances principales, qui sont la « puissance de la politique », la « puissance de l'économie » et la « puissance de la société ». Sous cette tendance, l'ancien centre ville avec sa mixité des fonctions est transformé de plus en plus vers l'homogénéisation. Le modèle classique des cercles concentriques qui est constitué du centre d'affaires au milieu, des habitations dans le deuxième cercle, des quartiers industriels ainsi que des quartiers résidentiels déplacés du centre ville dans le troisième cercle⁸⁴⁰. Comme l'a montré HUANG Ju, l'ancien maire de Shanghai dans les années 1990, on observera une telle disposition, dans lequel le centre ville doit refléter la prospérité de la ville, et la banlieue doit refléter la puissance économique⁸⁴¹. C'est aussi l'idée dominante pour les grandes villes fluviales en Chine. Dans le centre ville, à travers le développement du commerce et de la finance, ces anciennes métropoles commerciales tentent de retrouver leur âge d'or. En même temps, dans les villes nouvelles de la banlieue, l'industrialisation est poursuivie à grande échelle.

6.2 Marketing urbain : les stratégies suivent le capital

6.2.1 Le marketing urbain dans les villes chinoises

L'idée du marketing urbain est née depuis 1978. D'après WANG Zhi Feng, c'est Ronald McGill qui a lancé en 1998, le concept clair. La définition est basée sur deux objectifs simples mais fondamentaux : la planification d'abord, car la question est de savoir comment elle offre des équipements de base et un service public, ou comment elle arrive à une gestion et à un entretien efficaces. L'orientation rationnelle du gouvernement ensuite, c'est-à-dire que le gouvernement local doit se charger de la responsabilité d'assurer l'offre et la gestion des équipements de base et des services publics, et cela de l'organisation jusqu'au financement. En 1999, l'analyse de Jon PIERRE concernant le marketing urbain a mis l'accent sur la coordination à l'intérieur du gouvernement local et la coopération avec les secteurs extérieurs. A ses yeux, le marketing urbain est un processus dans lequel le

⁸⁴⁰ ZHANG Ting Wei, 1990 *Nian Dai Zhong Guo Cheng Shi Kong Jian Jie Gou De Bian Hua Ji Qi Dong Li Ji Zhi (La mutation de la structure spatiale de ville chinoise dans les années 1990 et le mécanisme)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°7, 2001, p7-14

⁸⁴¹ LU Xing Long, GENG Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p126-127

gouvernement et les secteurs non-gouvernementaux coopèrent en vue de favoriser le développement de la ville. Il a accentué d'un côté la « dilution » de l'autorité gouvernementale et l'efficacité de l'organisation. Autrement dit, il demande une énorme adaptation du mode de gestion gouvernemental. D'un autre côté, il a attaché une grande importance à la vaste participation des secteurs et des personnages reliés à l'intérêt de la ville. A travers la coopération, il a pour objectif de favoriser le développement urbain et d'améliorer la capacité de concurrence⁸⁴².

Quelle que soit la définition de ce concept à l'étranger, en Chine, la gestion urbaine, ou le marketing urbain, est devenue un terme très courant depuis la deuxième moitié des années 1990. Ce sont les gouvernements locaux qui en ont accepté l'idée et qui l'ont pratiquée en premier. Comme l'a montré Jean BEAUDRILLARD, « Toute séduction, tout mode de séduction, est un acte hautement ritualisé⁸⁴³ ». La gestion de ces villes et de leurs images fait donc aujourd'hui largement appel au marketing urbain, c'est-à-dire à la mise en place de méthodes ayant pour objet la stratégie commerciale dans tous ses objets (définition du Robert). Ensuite, il y a eu les résumés et les révisions sur les pratiques. Des exposés théoriques apparus, des colloques autour du sujet ont été lancés les uns après les autres. Des les premiers temps où l'idée du marketing urbain a été pratiquée, elle a reçu un bon nombre de critiques positives. Pour les villes chinoises qui ont écarté l'économie planifiée, il y a une dizaine d'années, elles ont conservé beaucoup d'empreintes de l'ancien système de la fin du XX^e siècle. Dans ce cadre, le marketing urbain est pratiqué en vue de pousser la construction urbaine et d'accroître l'efficacité de la gestion urbaine. Considéré comme une « nouvelle idée de la construction urbaine⁸⁴⁴ », ou encore la « révolution du mode de développement urbain⁸⁴⁵ », le concept est très apprécié par certains dirigeants locaux. Cependant, après quelques années et à la suite de l'apparition de certains résultats négatifs, le marketing urbain a subi les critiques des chercheurs. A leurs yeux, l'idée risquait d'aboutir à des actions égarées du gouvernement local, c'est-à-dire à la tentation de vendre plus de terrains, de léser les intérêts des paysans et de provoquer, au final, des contradictions sociales. D'après SHUN Yong Zheng, le marketing urbain produira les cinq influences négatives suivantes : l'abus du droit gouvernemental, la perte de contrôle sur l'extension urbaine, l'épuisement des terres cultivables, le protectionnisme local, l'aggravation de la charge du secteur privé. Il constate aussi que le marketing urbain est une action « hors jeu » du gouvernement local et, par conséquent, que la pratique de l'idée ne doit pas être

⁸⁴² WANG Zhi Feng, ZONG Jia Feng, *Dui Cheng shi Jing Ying De Zai Si Kao (La révision sur le marketing urbain)*, in *Jing Ji Wen Ti Tan Suo (Inquiry Into Economic Issues)*, Yunnan, n°9 2002, p56-59

⁸⁴³ Référence : Jean BEAUDRILLARD, *De la séduction*, Paris, Galilée, 1979

⁸⁴⁴ WANG Hong Zhong, *Jing Ying Cheng Shi, Tui Dong Qu Yu Jing Ji Fa Zhan de You Li Gong Gan (Le marketing urbain, une grande puissance en favorisant le développement économique)*, Zhong Guo Ren Shi Chu Ban She, Pékin, n°4, 2002, cité par LIN Jia Bin, *Dui Cheng Shi Jing Ying Re De Tou Shi He Si Kao (La perspective et la révision sur la vague du marketing urbain)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2004, p10-13

⁸⁴⁵ Le comité de la construction de Qingdao, *Jing Ying Cheng Shi, Cheng Shi Fa Zhan Fang Shi De Ge Ming (le marketing urbain, la réforme de manière du développement de la ville)*, le discours dans le Séminaire de « Jing Ying Cheng Shi Yu Qu Yu Jing Ji Fa Zhan Shi Zhang Lun Tan (Séminaire du marketing urbain et du développement de l'économie régionale) », septembre 2002.

encouragée⁸⁴⁶.

Parmi les deux types de projets fluviaux chinois que nous avons analysés dans le premier chapitre, que ce soit l'aménagement de l'espace fluvial en centre ville, ou encore l'exploitation d'une ville nouvelle franchisée du fleuve, à l'aval ou à l'embouchure, les concepts qu'ils ont empruntés, l'idée et l'objet, comme l'amélioration de la capacité de la concurrence, la constitution d'une belle image urbaine, l'attraction d'investisseurs, l'augmentation de la valeur du terrain, etc., tous sont des termes que le marketing urbain préfère. De ce fait, nous posons l'hypothèse que la pratique et le développement théorique du marketing urbain ont produit une influence considérable sur l'exploitation et la rénovation du quartier fluvial dans les villes chinoises. En plus, l'idée a déterminé, dans une certaine mesure, l'attitude sur le fleuve que c'est le gouvernement local, de l'acteur principal de ces projets, et des autres acteurs, le promoteur privé par exemple. La suite de notre recherche se concentre donc autour des questions suivantes : inspirée par l'idée du marketing urbain, une politique accentuée par le gouvernement local, quel rôle espèrent-ils que le fleuve et ses quartiers jouent dans la ville ? Comment poursuivre leur logique dans la pratique, et au final quels résultats seront produits ?

6.2.1.1 Le contexte

- **Gourmand de capitaux pour la construction**

Au moment où l'économie planifiée se poursuit, le gouvernement local est, dans une certaine mesure, un organisme de gestion subordonné au Centre, par lequel presque toutes les activités sont intervenues. De ce fait, la planification, la construction et la gestion sont définies comme des services publics. C'est le Centre qui a distribué les capitaux de la construction. Ils sont investis dans les projets en suivant le plan annuel établi à l'avance, voire même chargés de l'exécution de la réalisation de grands projets. Ce système a abouti à deux résultats : premièrement, à la suite d'un contrôle sévère du Centre sur la distribution et l'investissement des fonds, ainsi que sur le plan de la construction, le gouvernement communal, dans la plupart des cas, n'attire aucune attention sur la dépense et la rentabilité. Autrement dit, pour l'autorité locale, l'absence de pouvoir de décision aboutit à un manque d'initiative. Deuxièmement, il existait partout un problème d'insuffisance de capitaux pour la construction dû au budget limité du Centre. Il en a résulté que l'offre en équipements de base et en services ne répondait jamais aux besoins de la ville, notamment pour les logements, les espaces verts et les équipements de transport.

En fait, l'idée que le Centre exerce un contrôle sévère sur la construction urbaine est née dans un cadre particulier, où le Centre n'a le choix que de concentrer son budget très limité sur certains projets importants à cause du manque de capitaux depuis la fondation de la République. Cependant, l'histoire a tourné une nouvelle page trente ans après. Dans les années 1990, l'ouverture et la réforme ont provoqué une croissance spectaculaire de l'économie. Dans ce cadre, le gouvernement local a posé la question suivant, l'ancien système a produit des influences négatives sur l'efficacité du développement. D'après lui, le contrôle du Centre sur la construction est un « goulot d'étranglement » qui restreint le

⁸⁴⁶ SUN Yong Zheng, *Cheng Shi Jing Ying De Wu Xiang Feng Xian (Les cinq risques du marketing urbain)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°11, 2002, p29-30

développement du futur.

La réforme du régime fiscal centre-local s'est exécutée en 1994. Elle a pour objet de donner plus de droits de décision au gouvernement local. Ce dernier pouvait en plus dominer une plus grande proportion de la fiscalité locale qu'auparavant. En même temps, la réforme vise à augmenter le poids des revenus du Centre par rapport à la recette des finances. Alors qu'il était de 22% en 1993, en 2002, le taux est supérieur à 54,9%⁸⁴⁷. C'est en fait une mesure de décentralisation, car l'autorité locale est devenue plus indépendante. La réforme a tenté de mobiliser le gouvernement local sur l'organisation de l'économie et de la société locale, à travers une accentuation de la ville en tant que sujet d'intérêt et que sujet de concurrence. Aux yeux de YAN Kun, la réforme n'a pas résolu le problème du régime financier en Chine. Il n'existe guère de limite claire entre le gouvernement local et le Centre, ni pour le droit de décision ni pour la dominance des capitaux. Le Centre avait désormais le droit de déterminer quel type d'impôt et quelle proportion il en retirerait, parce qu'il avait plus bénéficié de la réforme. Par contre, le gouvernement local doit se charger d'autant d'affaires qu'avant la réforme, mais il manque de revenus⁸⁴⁸. Dans le cadre où ce dont il est chargé a largement dépassé sa capacité de paiement, cela l'oblige à chercher toutes les possibilités en vue d'augmenter ses revenus⁸⁴⁹.

Parallèlement, les villes chinoises ont connu un processus d'urbanisation rapide depuis la réforme et l'ouverture : le taux d'urbanisation s'est élevé à 30,4% en 1998, contre 17,92% en 1978. A la suite de cette mutation, la centralisation démographique et industrielle a obligé les villes à augmenter la quantité des équipements de base et à améliorer leur qualité. Ce besoin est très urgent ; il est aggravé par un manque important d'équipements existant dans certaines grandes villes, dont l'exemple type est Shanghai. Dans ce cadre, presque tous les gouvernements locaux ont affronté cette question brûlante : le manque de capitaux pour la construction.

Une situation semblable existe aussi à l'intérieur de la ville, entre les gouvernements d'arrondissement et le gouvernement communal. Nous prenons ici le cas de Shanghai, qui a lancé en premier la réforme sur l'organisme et le mode de gestion urbaine. Shanghai a proposé l'idée de la décentralisation en 1984, pour résoudre les problèmes dus au contrôle

⁸⁴⁷ Party School of the Central Committee of C.P.C., *Ru He Hua Jie Xian Xiang Cai Zheng Kun Dan (commande résout le manque de capitaux de comté et de Canton)*, Zhong Guo Jing Ji Shi Bao, le 30 septembre 2003.

⁸⁴⁸ YAN Kun, Chen Chang Sheng, Zhong Guo Cai Zheng Fen Quan De Shi Jian Yu Ping Xi (*La pratique et l'analyse de l'autonomie financière de la Chine*), in *Guangdong She Hui Ke Xue (Social Sciences In Guangdong)*, Canton, n°5, 2003, p39-46

⁸⁴⁹ LIN Jia Bing, *op.cit.*, Shanghai, n°1, 2004, p10-13

centralisé qui date de l'époque de l'économie planifiée⁸⁵⁰. Le 10 mai, le gouvernement communal a annoncé officiellement que certains droits de gestion urbaine sont accordés à l'arrondissement⁸⁵¹.

Comme nous l'avons remarqué dans le tableau ci-dessus, la réforme du régime de gestion urbaine à Shanghai, exécuté depuis 1984 jusqu'à la fin des années 1990, a conduit à un transfert du gouvernement communal à l'arrondissement pour la plupart des droits d'examen de la construction urbaine. D'après LU Xing Long, elle a favorisé la participation des arrondissements dans la construction urbaine et la mise en chantier du réaménagement du vieux quartier. Des centres multifonctionnels ont été construits. Ils ont intégré des équipements pour la finance, pour le commerce, pour la culture et des bureaux, tandis que l'économie de l'arrondissement, elle a connu un développement prospère. En même temps, un bon nombre de repères d'architecture et d'infrastructures ont été réalisés⁸⁵².

Sans aucun doute, grâce à l'acquisition de plus de droits de décision, le gouvernement communal et l'arrondissement augmentent leur volonté de procéder à la construction urbaine. Parallèlement, en profitant de leur propre avantage, ils essaient de produire tous leurs efforts pour le financement des travaux. Cependant, dans un cadre où le régime de surveillance est loin d'être parfait, la réforme de la décentralisation présente de grands risques : il est probable que les gouvernements locaux font un choix négatif pour le développement à long terme pour obtenir plus de fonds au cours de leur mandat. Cette hypothèse sera analysée dans la partie suivante.

Tableau 3-11 : Le contenu de la réforme sur le régime de la gestion urbaine à Shanghai⁸⁵³

1984	Principe	Le droit d'examen et de gestion urbaine est accordé à l'arrondissement
	Arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> - Dès que le plan définitif du secteur est approuvé, les projets concernant la destruction sont examinés par l'arrondissement. - Les permis de construire des bâtiments à plusieurs étages, dont les logements et les équipements publics, sont délivrés par l'arrondissement. - Pour les équipements de base dirigés par l'arrondissement, l'aménagement et l'extension dont le budget est inférieur à la limite, sont exécutés par l'arrondissement.

⁸⁵⁰ LU Xing Long a résumé les quatre problèmes existants à ce moment-là. Le premier est que la limitation et la définition de la fonction gouvernementale ne sont pas assez claires, ce qui a eu une influence directe sur l'organisation de la production. Le travail du gouvernement local manque de points clés, alors que les responsabilités dont le gouvernement doit se charger, comme guider, coordiner et inspecter, ne sont pas bien exercées. Deuxièmement, le droit de décision est centralisé en mairie. Dans un cadre où il y a beaucoup d'organismes de gestion pour les mêmes affaires, la construction urbaine ne peut pas bien progresser. Troisièmement, concernant le domaine de gestion de chaque organisme gouvernemental, il existe à la fois des domaines répétitifs et des marges, ce qui provoque toujours des erreurs politiques et un manque d'efficacité. Dernièrement, ce sont l'organisation multipliée et la faible autorité de l'arrondissement et du comté qui ont abouti à un manque de réseau de gestion efficace et global pour la ville. Voir, LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p25.

⁸⁵¹ LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p25

⁸⁵² LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p34

⁸⁵³ Voir LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p26-31, analysé par l'auteur.

	Ville	<ul style="list-style-type: none"> - Les limites des voiries sont définies par la ville. - Pour les tours et les bâtiments le long de l'axe routier, les permis de construire sont délivrés par la ville. - Les projets d'équipements basiques dont le budget investi est supérieur à la limite sont à la charge de la ville.
1989	Principe	L'ajustement de l'organisme sur deux niveaux □ l'un étant la ville, l'autre l'arrondissement -, est poursuivi en vue d'augmenter l'efficacité de la gestion.
	Arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> - Le plan définitif du secteur, sauf celui des secteurs importants, est établi par l'arrondissement conformément au plan d'arrondissement approuvé. - Pour les nouveaux projets dont la superficie est inférieure à 500m², situés dans les secteurs ordinaires, le permis de construire est délivré par l'arrondissement. - La surveillance des travaux et la détermination des sanctions en cas de contravention sont à la charge de l'arrondissement.
	Ville	Le Bureau de la planification de la ville a la responsabilité de guider l'établissement du plan et d'enregistrer la demande.
1992	Principe	<p>Celui qui investit a le droit de construire et de gérer.</p> <p>Le principe est poursuivi : la coordination et la division du travail entre la ville et l'arrondissement.</p>
	Arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> - Le plan définitif du secteur, y compris celui des secteurs importants, est établi par l'arrondissement. - Pour les projets situés dans les secteurs ordinaires, y compris ceux dont le maître d'œuvre est l'unité de l'arrondissement, ceux qui sont investis par une société étrangère ou co-investis par une société chinoise et une société étrangère, ainsi que les projets de réaménagement et de reconstruction dont le maître d'œuvre est l'unité de la ville et dont la superficie est inférieure à 1000m², les permis de construire sont délivrés par l'arrondissement. - Pour les projets commerciaux dont le droit de propriété appartient à l'arrondissement, même s'ils sont situés dans un secteur important⁸⁵⁴, les permis de construire sont délivrés par l'arrondissement.

⁸⁵⁴ Le secteur important s'agit à la rue Nan-Jing-Dong, la rue Nan-Jing-Xi, la rue Huai-hai Zhong, et au quartier Xu-Jia-Hui.

	Ville	- Dans les cas suivants, l'arrondissement doit demander l'avis du Bureau de la planification de la ville avant la délivrance des permis de construire : soit il y a des tours ⁸⁵⁵ dans les projets mentionnés, soit le projet est situé dans un secteur dont le plan définitif n'est pas encore établi ou approuvé, ou encore le projet demande un grand changement du plan définitif du secteur ⁸⁵⁶ .
--	-------	--

- Transformation de la gestion du territoire

Entre les années 1950 et 1990, comme l'a défini le régime du territoire dans le cadre de l'économie planifiée, c'est la propriété de l'État qui en assure l'administration tant au plan national (réglementation, planification, etc.) qu'au plan local, par délégation à travers ses institutions représentatives. ... L'attribution de terrains à toute entité collective □ les Danwei ou unités de travail □ est soumise aux priorités du plan quinquennal définissant localement l'utilisation du sol⁸⁵⁷. A la suite de ce mode de gestion, c'est l'état qui a distribué le droit d'utilisation aux unités de travail, alors que le processus ne concerne aucune obtention de bénéfice. Françoise GED a analysé les désavantages de ce régime : La procédure, particulièrement longue et dont nous ne releverons ici que les étapes majeures est symptomatique du mode de relations verticales établies à cette époque et de l'insuffisance des liaisons horizontales chargées du territoire urbain. De fait, la municipalité n'avait pas une vue d'ensemble de son territoire et de l'usage qui en était fait⁸⁵⁸.

Au fur et à mesure du passage de l'économie planifiée à l'économie de marché lancé depuis 1978, les droits fonciers peuvent être cédés. En fait, la transaction foncière est établie étape par étape depuis 1990. Son établissement est marqué par la proclamation et l'exécution d'une série de règlements et de lois le concernant. Le 9 mai 1990, le Conseil des affaires d'État promulgua les Règlements provisoires concernant la revente et la cession du droit foncier d'utilisation du sol dans les villes et les bourgs de la République Populaire de Chine⁸⁵⁹. Ce document juridique est un jalon dans l'évolution de l'utilisation du sol. Plus concrètement, la « Loi sur la gestion foncière » de la République Populaire de Chine stipule que les territoires dans la ville appartiennent à l'État. Il pratique le régime de l'utilisation à titre onéreux des terres. Le gouvernement, en tant que représentant des propriétaires, soit l'ensemble du peuple, se voit accordé le droit d'occupation, celui d'utilisation, celui des recettes, ainsi que celui de la disposition. Selon la loi, « L'état a pratiqué le régime d'expropriation pour le territoire à construire » ; « Toute unité de travail ou particulier, s'il a besoin de territoires pour construire, doit solliciter l'État pour une demande de territoire » ; « Ces territoires se destinent à appartenir à l'État, et ceux qui ont auparavant appartenu à la

⁸⁵⁵ En Chine, la tour destine, depuis 2005, au logement plus de dix étages et aux autres bâtiments à l'usage des civils dont la hauteur est plus de 24 mètres.

⁸⁵⁶ LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p31

⁸⁵⁷ Françoise GED, *Urbain et foncier à Shanghai, conflits et enjeux (1949-1994)*, in Christian HENRIOT, *op.cit.*, Paris, 1995, p227

⁸⁵⁸ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 1995, p229

⁸⁵⁹ Règlements provisoires de la revente et de la cession du droit foncier d'utilisation du sol dans les villes et les bourgs de la République populaire de Chine, dont le nom en Pinyin est « *Cheng Zhen Guo You Tu Di Shi yong Quan Chu Rang He Zhuan Rang Tiao Li* »

collectivité paysanne et qui ont été saisis par l'État ». Entre 1987 et 2001, la construction a occupé 33,946 milliards de terres à usage agricole dans tout le pays, dont plus de 70 pour cent sont des terres cultivées⁸⁶⁰.

Le cas de Shanghai, cité par CAO Shu, nous a montré dans la pratique l'exécution du régime de l'utilisation à titre onéreux des terres. « En réalité, la municipalité de Shanghai avait déjà procédé à de pareilles réformes à partir de fin 1987, en édictant le 29 novembre de cette année-là les *Moyens de la cession payante du droit d'utilisation du foncier de Shanghai*. Ce document juridique comporte les incitations principales suivantes : a. A l'endroit que la municipalité de Shanghai indique et dans les conditions qu'elle prescrit, après avoir réglé le droit de bail et acquitté le premier loyer annuel, le locataire acquiert le droit foncier d'utilisation ; b. La durée du bail est fixée, selon les cas, de 20 à 50 ans ; c. Le contrat de bail est conclu après appel d'offre ; l'adjudicataire s'engage à réaliser la construction programmée selon le projet urbain et dans les délais prescrits, faute de quoi la municipalité sera en droit de dénoncer le contrat ; d. Avec l'accord de la municipalité de Shanghai, le droit d'utilisation du sol peut être conféré à un tiers, mais à la condition absolue que le programme de construction défini ait été réalisé ; e. Une fois le droit d'utilisation du sol acquis, le locataire a le droit d'hypothéquer celui-ci, de le sous-louer, de le transférer, etc.⁸⁶¹ ».

Les règlements et les lois proclamés par l'État concernant la gestion du territoire ont établi la base du marché des terres d'une part ; d'autre part, ils ont accordé au gouvernement local l'ensemble des droits, des dispositions et de profiter de tout avantage territorial. En outre, il existe aussi le « *Règlement temporaire pour les investisseurs étrangers en exploitation et en gestion*⁸⁶² », proclamé par le Conseil des affaires de l'État en 1990, ainsi que la « *Loi de gestion foncière* » de 1993. « La voie vers la terre promise », c'est en ces termes qu'un journaliste chinois qualifie le boom des cessions de terrains au printemps 1990, encouragées par le Conseil des affaires d'État pour tout investissement étranger dans une opération comportant des transferts technologiques. Tous ces règlements et ces lois ont offert les fondements juridiques et les méthodes pratiques à l'acheteur du droit d'utilisation de terres. Pour la première fois, ils ont fourni au promoteur privé, dont l'avant-garde est les commerçants étrangers, la possibilité d'entrer sur le marché de la construction urbaine en Chine. En fait, les projets visant à l'aménagement et à la construction dans les villes chinoises sont de plus en plus dépendants de l'investissement étranger, dès que le Centre a approuvé l'acte législatif, en 1979, qui a permis aux commerçants étrangers d'investir directement sur les projets chinois. Lorsque le régime de gestion des terrains s'est engagé dans la réforme, la deuxième vague d'investissements étrangers, depuis 1992, s'est concentré sur la construction d'équipements de base et l'exploitation territoriale⁸⁶³, à

⁸⁶⁰ JIANG Shou San, LIU Shou Ying, *Zai Zhi Du Shang Que Bao Jian She Yong Di Liang Zhong Suo You Zhi De Chang Qi Bing Cun (Assurer la coexistence de deux régimes foncières dans un long terme)*, in *Zhong Guo Fa Zhan ping Lun (China development Review)*, Pékin, n°1, 2005, p19-20

⁸⁶¹ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p359

⁸⁶² Règlement temporaire pour les investisseurs étrangers en exploitation et en gestion, dont le nom *Pingyin* est *Wai Shang Tou Zi Kai Fa Jing Ying Cheng Pian Tu Di Zan Xing Ban Fa*.

⁸⁶³ Yusuf and Wu, 1997, p182, cité par Piper GAUBATZ, *China's urban transformation : patterns and processes of morphological change in Beijing, Shanghai and Guangzhou*, in *Urban Studies*, Taylor and Francis, London, n°9, 1999, p1495-1521

l'inverse de l'investissement industriel de la première vague. Françoise GED a constaté les changements détaillés suivants : « Au cours des années 1990, l'afflux des investissements étrangers a permis leur construction, banalisant du coup leur silhouette urbaine : des successions de tours dont la qualité des matériaux révèle la richesse du quartier. Tous sont établis en fracture complète avec le tissu existant, privilégiant ponctuellement l'élargissement des voies, associé à un découpage des parcelles en lots dont les droits à construire ont été cédés pour une période variable selon l'usage □ trente à quatre-vingt ans □ aux promoteurs immobiliers⁸⁶⁴ ».

La valeur du territoire est désormais réévaluée. Encore d'après Françoise GED, la valeur foncière n'avait pas véritablement disparu sous le régime maoïste, incluse implicitement dans les trocs de terrains entre les unités de travail ou, explicitement, lors des ventes expérimentales de logements⁸⁶⁵. Tel est le cas de Shanghai. En tant qu'avant-garde de l'ouverture et la réforme, Shanghai fait figure de pionnière en Chine : la première vente aux enchères internationale pour l'acquisition du droit d'utilisation d'une parcelle date de 1988. ...En 1989, le prix du logement neuf à Pudong, une banlieue alors accessible par bacs uniquement, est de 800 yuans/m², alors que des logements anciens à Puxi atteignent 3,000 yuans/m².

A la suite de l'établissement du marché des territoires, et de la participation des promoteurs privés, le gouvernement reconnaît que les territoires sont la plus grande fortune qu'il possède. Ainsi il peut obtenir les fonds pour la gestion et la construction urbaine à travers le transfert du droit d'utilisation des territoires. La construction et la cession des droits fonciers sont donc devenues rapidement la base du développement économique local, permettant la réalisation, reportée sine die par le passé, d'infrastructures trop coûteuses. Au fil du déroulement de l'économie de marché, ils reconnaissent qu'en tant que seul représentant de l'ensemble des propriétaires des territoires appartenant à l'Etat, ils ont monopolisé l'expropriation et l'offre sur le marché. Ce sont aussi les dirigeants principaux des planifications, alors qu'ils ont la possibilité de contrôler le processus d'exploitation territoriale. Autrement dit, le gouvernement local peut bien profiter de la vente du droit d'utilisation à condition qu'il soumette le contrôle du processus et les termes des transactions, comme la séquence d'exploitation, le plan fonctionnel, ou encore la densité des constructions.

Comme il a généralisé Françoise GED, la vente des droits d'utilisation du sol devait être le fer de lance de l'économie chinoise pendant les années 1990 et permettre de soutenir la croissance ainsi que la construction de logements pendant les vingt années à venir⁸⁶⁶.

- **Privatisation du logement**

Les propriétaires étaient essentiellement des particuliers dans le régime de la propriété privée des terres et des bâtiments, pratiqué en Chine avant 1949. Le but ultime du Parti Communiste chinois, qui a fondé la République Populaire de Chine, comme le veut la théorie marxiste, est l'établissement en Chine du communisme, dont la première phase est

⁸⁶⁴ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p41

⁸⁶⁵ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p52

⁸⁶⁶ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 1995, p226

le régime économique et social socialiste. Dans cet objectif, la nouvelle révolution démocratique a été effectuée en premier : l'État a repris tous ses moyens de production en vue de mettre fin à la propriété privée des moyens de production. Dans la ville, la révolution visait les capitalistes bureaucratiques ; c'est ainsi que l'emprise de l'État s'est portée sur les biens des capitalistes, sur tous les équipements publics, et aussi sur les territoires⁸⁶⁷. Désormais, le territoire appartenait soit à l'État soit à la collectivité paysanne. Quant aux logements inclus dans le droit de propriété privée, la majorité est devenue un bien étatique après la transformation socialiste. Dès lors, le territoire et les logements ne sont plus des produits commerciaux.

Le territoire, dont le droit de propriété est étatique, est distribué avec un droit d'utilisation à titre gratuit selon un plan. De même, les logements sont inclus dans la rémunération et les avantages sociaux des employeurs. Dans les 30 ans après la fondation de République, les logements dans la ville sont tous construits par le gouvernement local. Ils sont soumis au régime de la distribution gratuite, de la gestion centralisée et des loyers modérés. La construction des logements est répartie entre l'État, le gouvernement local et les unités de travail, les *Danwei*, qui ont également la charge de l'attribution d'un logement à leur personnel, en fonction des critères sociaux et d'une méritocratie liée au Parti⁸⁶⁸. Cependant, le régime a abouti à certains problèmes. En premier, le loyer modéré est insuffisant pour permettre l'entretien au quotidien. Tel est le cas de Shanghai. Avant l'application de la réforme du logement, en 1991, le montant d'un loyer moyen frise le dérisoire : 0,13 yuan/m² habitable □ soit la surface à vivre, non compris les salles d'eau, cuisines et dégagements, qui peuvent être d'un usage collectif. En 1985, le Bureau des statistiques chinoises évalue la dépense moyenne annuelle d'un foyer pour son logement (79,2 yuans) au cinquième des dépenses du ménage en thé ou en cigarettes (400 yuans), soit 1 à 2 % du revenu familial à Shanghai⁸⁶⁹. La collecte des loyers ne couvre même pas les frais de maintenance du parc existant, sans parler des frais de gestion, des taxes sur la construction, de l'amortissement des logements neufs ou des intérêts sur les investissements. De ce fait, la gestion et l'entretien demandent le recours à une subvention du gouvernement. A cause du budget limité de l'État, il est impossible, à cet égard, d'investir suffisamment de fonds dans la construction de logements nouveaux, ce qui a aggravé le manque de logements dans la ville. En comparaison avec d'autres villes, Shanghai a une situation plus difficile. L'écart grandissant entre la charge financière supportée par l'État et la part payée par l'habitant ne permet pas de répondre à la demande quantitative de logements ni, a fortiori, à des souhaits qualitatifs, par rapport à l'objectif annoncé de doubler quasiment, en quinze ans, la surface de logements disponible à Shanghai. Notamment à la fin des années 1970, dans un cadre où un grand nombre de « jeunes instruits » qui avaient été envoyés à la campagne⁸⁷⁰ ont tenté de retrouver leur situation dans la ville, la population urbaine a augmenté rapidement, et le

⁸⁶⁷ Voir, Léon HOA, *op.cit.*, Paris, 1981, p51-52

⁸⁶⁸ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p53

⁸⁶⁹ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p53

⁸⁷⁰ Le mouvement d'envoi des *zhiqing* à la campagne (en sinogrammes simplifiés 上山下乡运动) est une politique menée en République populaire de Chine par Mao à l'issue de la révolution culturelle. De 1968 jusqu'à la fin des années 70, près de 17 millions de jeunes chinois des villes sont envoyés autoritairement à la campagne. On appellera ces jeunes les *zhiqing*, ou « jeunes instruits » en français.

manque de logements est donc devenu un problème social très grave. En l'occurrence, l'actualité a imposé la demande de réforme du régime existant conformément au système de l'économie planifiée. Ce régime a mis toute la charge sur le gouvernement local, dont l'exploitation territoriale, la gestion des projets, la distribution des logements, ainsi que l'administration et l'entretien suivant. En fait, trouver la solution au manque de logement est devenu d'une grande importance dans le schéma directeur de Shanghai en 1986⁸⁷¹.

Pour résoudre le problème, le gouvernement local a proposé, au début des années 1980, d'attirer tous les investissements possibles pour la construction de logements, et de favoriser l'achat de logements par les particuliers⁸⁷². La municipalité de Shanghai a mis en application une série de réformes importantes et de changements politiques dans les domaines de la gestion foncière et de la politique d'investissement dans les logements à partir du 1990. Le principe général peut être résumé en deux points : la terre n'est utilisée qu'à titre gratuit, et les logements disposent de modes d'investissement aux multiples moyens et aux manières diverses. Ces réformes ont permis aux biens immobiliers et fonciers d'entrer sur le marché en tant que produits commerciaux⁸⁷³.

La réforme du logement a commencé à Shanghai en 1991. Les idées directrices de cette réforme consistent à mettre progressivement la production, la distribution, la consommation et l'échange des logements sur la voie de l'économie de marché, à modifier la situation passée où le logement, au titre de composant du programme de bien-être social, était offert gratuitement aux habitants. L'idée consiste également à considérer le logement comme un produit commercial et à résoudre rapidement les difficultés. Les principes de la réforme du logement à Shanghai concernent les points suivants⁸⁷⁴:

Traiter, petit à petit, le logement comme un produit, et de changer le système de la distribution gratuite ou du loyer très bas ; les habitants doivent posséder un logement en fonction de leur pouvoir d'achat.

Etablir des instances de rassemblement des fonds pour la construction de logements par le truchement de l'association de l'Etat, de la collectivité et de l'individu, c'est-à-dire de changer la méthode selon laquelle la construction du logement est uniquement prise en charge par l'Etat et la collectivité.

Créer des institutions impartiales avec de l'autorité ; leur rôle consiste à promouvoir l'étude stratégique de la gestion et du contrôle de la réforme du système du logement à Shanghai⁸⁷⁵.

Le premier essai de commercialisation de logements est réalisé par les organismes du gouvernement et les grandes entreprises d'Etat. Ils ont construit et financé eux-mêmes les logements, et les ventes sont faites en partie à leurs employeurs, avec un prix avantageux. D'autres parties sont mises en vente à tous les particuliers avec un prix normal. Cette

⁸⁷¹ Voir LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p261

⁸⁷² LU Xing Long, Geng Zong Ping, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p39

⁸⁷³ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p358

⁸⁷⁴ Cf. *La réforme du système de l'habitation à Shanghai*, documents présentés par le Bureau du groupe de la direction de la réforme du système du logement de Shanghai, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 1991, p78

⁸⁷⁵ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p360-362

méthode a changé le modèle selon lequel le gouvernement se charge de tout. La réforme de la gestion du territoire lancée ensuite a ouvert la porte aux promoteurs immobiliers privés, notamment ceux qui ont des capitaux étrangers. Le nouveau document juridique est valable pareillement pour les Chinois et les investisseurs étrangers. Depuis son entrée en vigueur, la mise à bail des terrains est devenue un point chaud sur le marché des biens immobiliers et fonciers de Shanghai⁸⁷⁶. Dans les années 1990, l'économie chinoise a connu une croissance spectaculaire, grâce au développement de l'économie urbaine, notamment dans certaines grandes villes, qui a poussé l'exploitation immobilière vers les sommets. En même temps, le gouvernement local a tiré un grand profit de la croissance du marché immobilier. A part l'intérêt apporté directement par la cession des terrains, il a bénéficié aussi des impôts sur les opérations immobilières, la vente et le loyer des équipements de services. Dans ce cadre, favoriser la promotion immobilière, voire même regarder le secteur immobilier comme un pilier principal de l'économie urbaine, est devenu le choix de la plupart des gouvernements locaux. Ils ont donc offert aux promoteurs des politiques privilégiées. De plus, la demande de qualité de l'habitation par les particuliers n'est pas encore satisfaite, s'ajoutant à leurs revenus en constante augmentation, tout cela a abouti à un marché foncier à grand potentiel. Il a fait venir des promoteurs locaux et étrangers, la première vague foncière étant arrivée en 1992 et 1993.

A Shanghai, le nombre de ventes immobilières nouvelles, en 1995, a augmenté de 680% par rapport à celui de 1991. En ce qui concerne cette vague de privatisation du logement, CAO Shu a fait sa critique en se référant au cas de Shanghai. « La ville de Shanghai a réalisé autant de logements et d'équipements que dans les trente ans qui avaient précédé. Obsédés par les problèmes quantitatifs, nous avons allongé des barres sans fin, élevé des tours sans limites, étendu des banlieues sans vertèbres, fabriqué des villes sans âme. Shanghai s'est peu à peu dépersonnalisée, internationalisée, et rencontre aujourd'hui les problèmes de la plupart des grandes villes du monde⁸⁷⁷ ».

La privatisation du logement et la vague foncière ont abouti à l'augmentation constante du prix de l'immobilier. Derrière cela, c'est le fait que le marché immobilier est devenu un marché vendeur. L'augmentation rapide du prix de l'immobilier a fait mieux connaître au gouvernement la valeur du territoire de la ville. En tant que monopolisateur de l'offre territoriale, le gouvernement a en fait la puissance d'un contrôle au fond de l'offre immobilière. Autrement dit, il est capable de contrôler le prix du territoire et ensuite celui de l'immobilier.

Le gouvernement local, qui a un droit particulier, est critiqué par Françoise GED : « Le choix des autorités chinoises n'est pas neutre ». Ce qu'elle a raconté est le cas de Shanghai, mais la situation semblable fait l'apparition dans les villes grandes même moyennes en Chine. Plus développé l'économie urbaine, aggrave la situation. « Les diverses taxes et recettes issues du foncier permettent à la ville de financer en partie ses grands chantiers d'infrastructures, mais en accordant une valeur affichée au foncier urbain, elle provoque une bulle spéculative qui a pour effet la reconstruction rapide et massive de la ville, aux dépens

⁸⁷⁶ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p360

⁸⁷⁷ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p340

des habitants déplacés en périphérie. Les arrondissements rivalisent entre eux dans les propositions des projets de modernisation, pour lesquels l'investissement étranger attendu peut atteindre 90% du total. Les détournements pratiqués se lisent en contrepoint de la décision de la municipalité ; en 1995, elle doit renforcer le contrôle sur la gestion et la planification des terrains, sur les procédures de cessions des parcelles et sur les taxes et revenus qui en sont issus, ainsi que sur les allocations destinées aux fonds pour le logement social. La municipalité doit concilier deux impératifs opposés : d'une part la cession marchande des propriétés étatiques, d'autre part le contrôle de la spéculation par des outils régulateurs, tels que les documents d'urbanisme et les réglementations. La multiplication des nouveaux complexes de bureaux, de commerces et d'habitations au cœur de nuire à l'aménagement planifié de Pudong. Enfin, nombre de parcelles proposées aux investisseurs en centre-ville côtoient des édifices classés au titre du patrimoine shanghaien, qui deviennent des objets isolés dans un tissu urbain décousu⁸⁷⁸ ».

En général, d'un côté la réforme de la gestion du territoire et de l'autre la privatisation du logement, ces deux mesures, qui ont une liaison interne, ont produit une double influence considérable sur les villes chinoises : l'une sur l'économie, l'autre sur la société. Aux yeux de certains gouverneurs et chercheurs, la réforme de la commercialisation et la valeur marchande du logement ont permis de satisfaire les besoins des habitants sur la qualité des habitations. Elles ont fait accroître la demande effective du marché immobilier⁸⁷⁹. Autrement dit, elles ont favorisé la pleine prospérité du marché immobilier, et l'ont fait devenir le principal moteur du développement de l'économie urbaine. Comme l'a montré CAO Shu, impopulaire *a priori*, cette réforme, qui a pour objectif de transformer une prestation sociale acquise en un bien marchand en sollicitant fortement l'épargne des ménages. ... Elle banalise ainsi ce qui relève d'une transformation majeure de la société⁸⁸⁰. Elles ont fait augmenter le prix du logement dans un court terme, et Shanghai en est un cas typique : elle devient la ville chinoise où le prix de l'immobilier est le plus élevé⁸⁸¹. Les familles hébergées dans les villes chinoises, pour la plupart, sont obligées d'entrer sur le marché immobilier. La commercialisation du logement a en fait « changé la compréhension que le public a établie sur l'offre de logements⁸⁸² ». Elle est aussi une des raisons principales qui favorise la mutation de l'aspect physique des villes chinoises : une fois le foncier entré, en tant que marchandise, dans le calcul du coût d'un investissement, l'intérêt des investisseurs est ainsi de réaliser le maximum de surface de construction de manière à réduire le coût foncier. Les urbanistes n'ayant que peu d'expériences, beaucoup de bâtiments de grande hauteur se sont élevés à Shanghai ces dernières années⁸⁸³. D'après Françoise GED, les réformes ont provoqué trois problèmes majeurs : le gaspillage des terres résultant d'une utilisation désordonnée, la construction ou l'occupation illégale de terrains

⁸⁷⁸ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p52-53

⁸⁷⁹ GENG Hui Zhi, *Lun Wo Guo Cheng Shi Zhong Xin Qu Geng Xin De Dong Li Ji Zhi (L'analyse de la mécanique du renouvellement du centre ville en Chine)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°3, 1999, p27-31

⁸⁸⁰ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p53

⁸⁸¹ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p54

⁸⁸² Piper GAUBATZ, *op.cit.*, 1999, p1495-1521

⁸⁸³ CAO Shu, *op.cit.*, Paris, 1995, p359

bloquant la réalisation de grands projets urbains faute de réglementations protectrices, l'existence de fait d'une valeur cachée du foncier⁸⁸⁴. ...Le manque de contrôle gouvernemental sur la cession des terrains et la volonté d'attirer les capitaux étrangers ont ouvert la voie à toutes sortes de pratiques illégales⁸⁸⁵. Ils ont produit des effets considérables sur les politiques et les planifications suivantes. En fait, elles sont un des éléments déterminants qui ont poussé le gouvernement local à s'orienter vers le marketing urbain, et plus particulièrement vers le « marketing du territoire ».

- Concurrence inter-villes

Au cours des trente années qui ont précédé la réforme et l'ouverture, presque toutes les ressources dont les villes avaient besoin pour leur développement ont été distribuées par l'Etat. De ce fait, la concurrence entre les villes - pour peu qu'elle existe - a été assez faible, d'autant plus qu'elle était principalement soumise au contrôle global de l'Etat sur le plan quinquennal (par exemple, la prise en compte de la sécurité des villes industrielles et de la défense nationale ont conduit l'Etat à abandonner les villes côtières, bien qu'elles soient déjà dotées d'industries, et à se tourner vers l'implantation de nouveaux projets industriels dans les villes intérieures). Cependant, la réforme de la gestion des terrains et la privatisation des logements ont offert aux villes davantage de possibilités d'obtenir des fonds. En même temps, le gouvernement local a obtenu un plus grand pouvoir de décision pour sa ville, notamment en ce qui concerne l'orientation et le contenu du développement. En l'occurrence, la ville et son gouvernement sont devenus, étape par étape, une entité relativement indépendante, et ayant des capacités de concurrence.

Dans ce cadre, la concurrence entre les villes fait son apparition et s'intensifie. Comme les autres villes mondiales, les villes chinoises se livrent actuellement à une compétition pour faire valoir leur présence sur la scène économique tant nationale qu'internationale. Elles sont « de plus en plus explicitement mises en concurrence⁸⁸⁶ », avec pour enjeux principaux le tourisme, le développement démographique ou encore l'implantation d'entreprises. Ces trois aspects de la concurrence urbaine sont analysés plus concrètement par Ross KING dans son texte « Urban Waterfronts : Sustainability, Globalization and Identity ». A partir de la prise en compte du tourisme comme un des secteurs principaux de développement, les villes se battent pour attirer les visiteurs. En fait, le développement touristique est une source de revenus et d'emplois. Il réfléchit aussi la physionomie de la ville. Si une ville est considérée comme un site touristique offrant de nombreuses attractions, elle devient un endroit idéal pour attirer les investissements et, dès qu'elle a acquis une bonne réputation, la construction d'habitations. La deuxième compétition concerne les habitants, pas les habitants en général, mais les « *footloose entrepreneurs* », les « *Business Personnes* » internationales et les nouveaux créateurs et technocrates de l'ère de l'information et de la nouvelle économie. De ce fait, une ville qui n'a à offrir qu'un paysage pittoresque n'est pas suffisamment attractive. Elle doit créer un environnement convenable pour y habiter, à savoir un air sain, une bonne accessibilité, des infrastructures de transports, des services culturels diversifiés et profonds, ainsi que de bons équipements d'éducation. La troisième

⁸⁸⁴ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 1995, p229

⁸⁸⁵ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 1995, p238

⁸⁸⁶ Pierre VELITZ, *Mondialisation villes et territoires* □ *L'économie d'archipel*, puf, Paris, 1996

compétition concerne les investissements, notamment ceux dans le domaine de la nouvelle économie, comme les médias, les technologies informatiques, la nano technologie, la culture et le tourisme. Pour ceux-ci, les infrastructures d'éducation et de recherche sont aussi les points-clés⁸⁸⁷.

Basé sur l'analyse des concurrences inter-villes, le concept de l'« avantage compétitif de la concurrence » est né. Généralement, il s'agit de l'ensemble des facteurs et des puissances qui peuvent produire des influences sur la valeur de la ville. Le professeur Peter Karl KRESL, de l'université de Bucknell, en acceptant la définition de l'avantage compétitif de la nation présentée par Scott et Lodge (1985)⁸⁸⁸, a défini l'avantage compétitif de la ville comme la capacité de la ville à créer de la richesse et à augmenter les revenus. Plus concrètement, l'avantage compétitif réside dans la capacité d'une ville, en comparaison avec les autres villes engagées dans le processus de compétition et de développement, à attirer, à disputer, à posséder et à transformer les ressources, et dans celle de rivaliser, d'occuper et de contrôler le marché, pour qu'elle crée de la valeur et fournisse à ses habitants des avantages sociaux.

Quelle que soit la définition du concept, élever la valeur et chercher plus d'avantages compétitifs est devenu un objectif important, voire même la mission la plus urgente pour les villes chinoises. La concurrence existe à la fois à l'intérieur du pays et à l'échelon international, et elle s'est fortement intensifiée à la suite de la globalisation. Aux yeux des villes chinoises qui viennent d'obtenir le contrôle de leur développement dans leurs propres mains, leur développement futur est assuré à condition qu'elles gardent une position prédominante dans la concurrence. Si elles prennent du retard, il leur sera difficile de le rattraper. La comparaison entre Tianjin et Canton nous donne un exemple pour éclairer l'importance d'établir un avantage compétitif. Toutes les deux sont des métropoles, et leurs dimensions sont assez proches. Selon les statistiques de 2005, en ce qui concerne les frais de cession des terrains, ceux de Pékin sont environ 9 fois plus élevés que ceux de Tianjin⁸⁸⁹. Les investisseurs ont toujours préféré les villes qui offrent de meilleures conditions de vie matérielle et de services. De ce fait, Tianjin, en tant que ville dont les deux aspects sont inférieurs à ceux de Pékin, ne pourrait pas attirer les investissements si le coût de cession des terrains y était le même qu'à Pékin. Dans cette perspective, comment établir l'avantage compétitif de la ville - plus concrètement, comment améliorer les conditions de vie matérielle et de services □ pour attirer plus de capitaux et de personnels qualifiés ? Cette question est devenue le problème de base que toutes les villes chinoises sont obligées d'affronter. Aux yeux des gouverneurs, l'amélioration des conditions matérielles, en tant qu'aspect le plus facile à satisfaire, demande une importante mise de fonds ; pour atteindre ce but, faire du marketing urbain est devenu la méthode principale pour acquérir des ressources supplémentaires pour la ville.

⁸⁸⁷ Ross KING, *Urban Waterfronts : Sustainability, Globalization and Identity*, in Le Bureau de la planification de Canton, *op.cit.*, Pékin, 2001, p46

⁸⁸⁸ L'avantage compétitif de l'Etat est défini comme la capacité étatique sur la création, la production, la distribution et les services en vue d'obtenir sans cesse de la rentabilité en profitant de ses ressources, dans un cadre où il ne dépende pas des importations ni des subventions.

⁸⁸⁹ Voir *China Industry News*, le 29 juin 2005

6.2.1.2 Le lancement du marketing urbain

L'idée de marketing urbain est proposée d'abord en Chine par les gouvernements locaux. Comme l'a constaté le rapport du « *China Economic Herald* » du 19 janvier 2002, « la ville de Dalian, au début des années 1990, a dirigé les ressources de la ville dans une perspective de marketing. Elle est la première à avoir fait sa gestion urbaine en prenant la ville comme capital étatique ». En septembre 1998, dans le séminaire organisé par le CUEW⁸⁹⁰, en célébrant le vingtième anniversaire de la « 3^{ème} session plénière du Comité Central issu du XI^{ème} congrès du PCC », le président du CUEW, WANG Dao Han a remarqué clairement que la construction et la modernisation de la ville devaient désormais prendre une nouvelle voie, celle du marketing urbain. C'est la première fois que les chercheurs ont proposé et discuté le concept de « marketing urbain ». En fait, en ce qui concerne l'idée, la pratique a devancé la recherche.

Si nous faisons l'analyse des points de vue concernant le concept de « marketing urbain », dont celui des praticiens et celui des chercheurs, ils sont généralement classés en trois types. Le premier traite de la gestion des facteurs de production. Plus concrètement, il considère le territoire comme le plus grand actif de la ville. Le marketing urbain propose d'utiliser efficacement les terrains disponibles en vue de transformer les ressources naturelles en pactole⁸⁹¹. Le deuxième vise à garantir et à valoriser les valeurs de la ville. Dans cette perspective, la ville est un actif étatique important car elle s'est constituée grâce à de gros investissements de l'État. De ce fait, le maire a la responsabilité de bien installer les citadins et d'offrir des conditions de vie matérielle et des services meilleurs en vue de garantir et de valoriser les valeurs de la ville. Si la ville n'est pas bien dirigée, elle pourrait être confrontée à des problèmes dans les domaines de l'hygiène, de la pollution, des embouteillages, de la sécurité, etc. Dans la perspective de la science économique, cela signifie la dévalorisation de la ville, c'est-à-dire la fuite de l'actif étatique⁸⁹². D'après MA Zhe, le marketing urbain consiste en la mise en opération des ressources de la ville, y compris les actifs tangibles, comme le territoire, les équipements de base, l'environnement écologique, le patrimoine, les ressources touristiques, etc., et les actifs intangibles, comme les noms, les images, les réputations, les caractéristiques de la ville, tous ceux qui sont attachés aux actifs tangibles. A travers la cession de leur droit d'utilisation, de gestion et de nomination, le marketing urbain a pour objet de valoriser tous les actifs possibles. Il se destine aussi à la construction urbaine en prenant tous les capitaux sociaux possibles, en vue de réaliser une meilleure prédisposition pour une plus grande rentabilité⁸⁹³. Le troisième est nommé la théorie de la concurrence. Dans cette perspective, le marketing urbain intégrera des mesures du marché et des mesures politiques. En prenant en compte la puissance du marché, les productions publiques qui peuvent permettre une bonne gestion sont mises en opération. Son but est de

⁸⁹⁰ CHINA SOCIETY OF URBAN ECONOMY, «Zhong Guo Cheng Shi Jing Ji Xue Hui»

⁸⁹¹ LIU Wei Xin, *Tu Di Shi Cheng Shi Zui Da De Cun Liang Zi Chan (Le territoire est le plus grand actif de la ville)*, in *Shi Chang Bao (Journal du marché)*, Pékin, le 11 août 2001.

⁸⁹² BO Xi Lai, *Cheng Shi Ye Shi Guo You Zi Chan (la ville est aussi un actif de l'état)*, in *Shi Chang Bao (Journal du marché)*, Pékin, le 11 août 2001. L'auteur est l'ancien maire de Dalian entre 1989 et 2000, le secrétaire du Comité du Parti pour la municipalité de Chongqing depuis 2007.

⁸⁹³ MA Zhe, *Dui Jing Ying Cheng Shi Yu Zao Shang Yin Zi De Si Kao (La réflexion sur le marketing urbain et l'attirance d'investissement)*, in *Fa Zhan Lun Tan (Forum du développement)*, Jinan, n°11, 2002, p40-41

diminuer les dépenses vers ces produits pour permettre d'investir une plus grande part du budget de la ville dans les services publics à but non-lucratif. A la suite de ce processus, le gouvernement réalise l'objectif, avec le même budget, de construire un meilleur environnement habitable, plus attractif pour les investisseurs, et présentant plus d'avantages compétitifs⁸⁹⁴.

Si le premier point de vue est le marketing urbain dans un sens étroit, voire même s'il définit le marketing urbain comme le marketing territorial, le deuxième et le troisième présentent un résumé relativement global des objectifs et des mesures que les villes chinoises ont empruntés pour réaliser leur marketing urbain. En fait, l'objectif du marketing urbain est concentré autour des deux aspects suivants : obtenir plus de fonds pour la construction urbaine d'un côté, établir un avantage compétitif d'un autre côté. Ces objectifs ont répondu à l'appétit grandissant de capitaux du gouvernement local, et au désir d'obtenir une position élevée dans la concurrence inter-villes de plus en plus intensifiée. Telle est la dernière logique : pour établir un avantage compétitif, il est nécessaire d'améliorer les conditions de vie matérielle et les services. Ces deux aspects sont représentés par la qualité des infrastructures de base et la physionomie urbaine. Depuis l'ouverture, l'amélioration de ces équipements impose au gouvernement local de rechercher lui-même des capitaux, car l'état n'y pourvoit plus. Dans ce but, le gouvernement utilise la mise en opération de toutes les ressources dont il a le droit de propriété, le territoire étant celle qui a la plus grande valeur, en vue d'obtenir le plus de capitaux possibles.

En empruntant l'objectif de la gestion de société, LI Li Ping a donné son explication à l'objectif du marketing urbain. D'après lui, la gestion de société poursuit la rentabilité la plus élevée possible ; en parallèle avec ce point de vue, le marketing urbain, en considérant la ville comme un actif géant, doit organiser la gestion pour valoriser ce capital au mieux⁸⁹⁵. C'est le gouvernement local qui est l'acteur du marketing urbain. Dans un cadre où il manque un moyen de traduire les paroles publiques, le gouvernement local possède un droit absolu sur les politiques pratiquées, bien que le marketing urbain soit défini comme une action gouvernementale qui représente au fond l'intérêt public.

De nos jours, le marketing urbain pratiqué en Chine comporte les tâches ci-dessous : a. Etablir le régime qui permet la compensation et la rentabilité des investissements dans les infrastructures de base, en vue d'introduire les investissements étrangers et privés dans le domaine de la construction et de la gestion des infrastructures ; b. Vendre le droit de propriété de certains actifs appartenant au gouvernement, comme les petites et moyennes sociétés, les bureaux, etc. ; c. En profitant du monopole du droit de gestion par le gouvernement, vendre aux enchères et céder le droit de gestion de certains équipements publics, ainsi que le droit de normalisation et de disposition des publicités ; d. Charger les sociétés privées de certains services publics qui étaient auparavant à la charge du gouvernement ; e. Améliorer l'image urbaine. Pour ce dernier point, la considération de l'image urbaine a fait l'objet de toutes les attentions au cours de ces dernières années. A

⁸⁹⁴ YE Yu Min, *Zhong Guo Cheng Shi Jing Ying De Li Lun Yan Jiu* (L'étude théorique du marketing urbain en Chine), in *Xian Dai Cheng Shi Yan Jiu* (Urban Research), Nankin, n°2, 2004, p26-31

⁸⁹⁵ LI Li Ping, *Lun Cheng Shi Jing Ying De Liang Zhong Mo Shi* (L'analyse de deux modèles de marketing urbain), in *Pékin Gui Hua Jian She* (la construction et la planification à Pékin), Pékin, n°1, 2001, p20

travers la reconstitution de l'image urbaine, la ville tente d'attirer les investissements, et ainsi d'obtenir un nouveau point de croissance et l'occasion de se développer.

En dehors des tâches que nous avons mentionnées ci-dessus, un des contenus les plus importants est le marketing territorial, car c'est la ressource la plus grande dont le gouvernement peut bénéficier le plus facilement. Selon les statistiques du ministre du territoire et des ressources, les gouvernements locaux ont obtenu une rentabilité de 131,8 milliards d'Yuans en 2001, soit 38 pour cent de revenus en dehors du budget gouvernemental. A la fin de 2002, depuis que le marché territorial a été constitué, la rentabilité obtenue par la cession de terrains a atteint plus de 730 milliards d'Yuans. Pour certaines villes, cette rentabilité est comparable à l'impôt local, et elle est devenue la ressource principale en capitaux réservés à la construction urbaine. Ainsi fonctionne le modèle le plus étendu : à travers le centre de stockage territorial, le gouvernement a monopolisé l'offre de terrains sur le marché foncier. Il a exproprié les terrains à bas prix, et les a vendus sur le marché après avoir mis en place les équipements des infrastructures de base. Le grand bénéfice obtenu devient un moteur gigantesque qui pousse le gouvernement à augmenter son emprise et l'urbanisation de terrains dans un grand périmètre. Ici, le slogan du marketing urbain est toujours lancé, et son point clé est concentré autour de la gestion territoriale.

Comme l'a montré LIN Jia Bin, le marketing urbain peut être classé en deux types selon ses différents objectifs.

Le premier, le gouvernement met tous ses efforts pour obtenir des fonds et faire entrer des investissements s'il ne parvient pas à obtenir suffisamment de capitaux par ses propres ressources; le cas typique est le profit tiré des transactions sur le territoire. LIN l'a nommé le marketing urbain « orienté vers l'obtention de capitaux ». Le deuxième est que le gouvernement local, pour accroître son efficacité, introduit le régime du marché dans le secteur des services publics. LIN l'a nommé le marketing urbain orienté « vers l'efficacité des services ».⁸⁹⁶ En fait, le lancement du marketing urbain a fait son apparition pour lutter contre le manque de capitaux qui étranglait les villes chinoises dans leur processus d'urbanisation rapide. De fait, plusieurs villes chinoises fixent l'obtention de capitaux comme objectif direct, voire même comme objectif final, quand elles pratiquent le marketing urbain. Autrement dit, le marketing urbain orienté « vers l'obtention de capitaux » a dominé de fait la pratique du marketing urbain en Chine.

Comparable à la gestion de société, le marketing urbain orienté « vers l'obtention de capitaux » tente d'obtenir une plus grande rentabilité avec le plus petit coût. En tant que maire de Kobe, en 1971, Tatsuo MIYAZAKI a promu le marketing urbain orienté « vers l'efficacité des services », qui a pour objet de « prendre en charge la plus grande partie de la vie citoyenne avec le plus petit coût ». Bien que la ville de Kobe soit un exemple dans sa manière d'obtenir des capitaux, elle a quand même placé l'accroissement de l'efficacité des services publics en tête de classement⁸⁹⁷.

⁸⁹⁶ LIN Jia Bing, *op. cit.*, Shanghai, 2004, p10-13

⁸⁹⁷ LIN Jia Bing, *op. cit.*, Shanghai, 2004, p10-13

LIN Jia Bin a contribué à la pratique dominante du marketing urbain orienté « vers l'obtention de capitaux » pour deux raisons principales. La première est le déséquilibre entre les charges du gouvernement local et ses revenus. Le gouvernement est obligé de chercher des capitaux de toutes les manières, en vue de trouver une solution au manque de revenus suite aux mauvaises pratiques des fonctions administratives. Deuxièmement, la réforme de la gestion du territoire a offert une grande possibilité de bénéfices dès que le terrain est entré sur le marché. En même temps, le processus d'industrialisation et d'urbanisation à grande vitesse a provoqué une grande demande en terrains transformés de l'usage agricole à l'usage non-agricole. Plus concrètement, bien que les équipements des infrastructures puissent produire certaines valeurs, le plus grand bénéfice provient de la transformation de l'usage du terrain. Dans le régime existant, les territoires non-agricoles appartenant à la collectivité paysanne ne peuvent être ni loués, ni hypothéqués, ni cédés à bail. Ils ne peuvent pas entrer sur le marché sauf s'ils sont expropriés par l'État⁸⁹⁸. De ce fait, les territoires appartenant à la collectivité paysanne ne peuvent pas procurer autant de profit que les territoires appartenant à l'État. Le gouvernement local a exproprié les territoires de la collectivité paysanne à un prix assez bas, et a ensuite partagé avec l'acheteur les bénéfices tirés de la transformation de l'usage des terrains, partage duquel l'ancien propriétaire, la collectivité paysanne, est exclu. En fait, la grande rentabilité du territoire que le gouvernement obtient a abouti, dans une grande mesure, à la perte de bénéfices des paysans par le processus de l'expropriation⁸⁹⁹. Généralement, dans un cadre où le gouvernement local est confronté à la situation où les revenus ne peuvent pas couvrir les dépenses d'une part, et où il prévoit de faire de grands bénéfices à travers l'emprise de territoires d'autre part, il pratique l'un après l'autre le marketing urbain orienté « vers l'obtention de capitaux » dont le point clé est la gestion des terrains.

De ce fait, l'obtention de capitaux, qui aurait été la manière, est pourtant devenue le but final en remplaçant l'offre de meilleurs services publics, tandis que le bénéfice maximum a remplacé les avantages sociaux maximum. Le marketing urbain présente un grand risque dans un cadre où il manque un régime de contrôle sévère. Il a en effet été à l'origine de graves problèmes, dont une vague d'exploitation à grande échelle, la commercialisation des services publics, des charges lourdes sur les sociétés, etc. En ce qui concerne l'exploitation à grande échelle, un des modèles les plus répandus est l'implantation de zones de développement économique et technologique, notamment après 2000. Selon les statistiques du ministre du territoire et des ressources, la superficie totale de ces zones a atteint 36 mille kilomètres carrés. Par contre, la superficie urbanisée de toutes les unités urbaines au-dessous du niveau « bourg » inclus, n'a été que de 31,5 milliers de kilomètres carrés, après construction, au cours de quelques mille années.

De plus, le marketing urbain orienté « vers l'obtention de capitaux » est toujours concentré autour du développement à court terme. Cela signifie que ce type de marketing urbain porte plus sur l'intérêt du gouvernement lui-même sur la durée de son mandat. En ce qui concerne

⁸⁹⁸ Selon le « Loi sur la gestion foncière » de la République populaire de Chine, version de 2004, l'État a le droit de propriété de territoires de ville, tandis que la collectivité paysanne a le droit de propriété de territoires de village.

⁸⁹⁹ LIN Jia Bing, *op. cit.*, Shanghai, 2004, p10-13

la transaction du territoire, le régime existant cherche à tirer partie du prix sur toute la durée d'utilisation (70 ans pour les terrains à usage d'habitation, 50 ans pour les terrains destinés à l'industrie, 40 ans pour les terrains destinés au commerce). Le gouvernement, au cours de son mandat, a obtenu les bénéfices du futur à travers l'exploitation de nouveaux quartiers urbanisés, et le gouvernement qui lui succède n'a plus assez de terrains à exploiter, car la ressource territoriale est limitée dans le périmètre de la ville. Il est obligé de chercher d'autres possibilités. Favorisé par le besoin d'avoir plus de terrains à urbaniser et à vendre, le modèle répandu depuis 2000 est donc la fusion des petites et moyennes villes situées à proximité. En ce qui concerne l'exploitation d'un nouveau quartier, il existe de nombreux cas où le gouvernement a emprunté une grande somme d'argent pour investir dans la construction d'infrastructures ou de l'image urbaine, et le gouvernement qui lui a succédé s'est enfoncé dans les dettes dès qu'il a commencé son mandat. En général, grâce au marketing urbain orienté «vers l'obtention de capitaux», le gouvernement en mandat a obtenu la plus grande partie des bénéfices, alors que ses successeurs sont obligés de se charger de la majorité des coûts. C'est ce qui a poussé ses successeurs à chercher d'autres sources de capitaux et c'est ainsi que ce type de marketing urbain est pratiqué de plus en plus fréquemment.

6.2.2 L'influence du marketing urbain pour le fleuve et ses quartiers

6.2.2.1 Le marketing urbain et la planification de l'utilisation des terres

Comme l'a montré l'analyse ci-dessus, le marketing urbain orienté «vers l'obtention de capitaux», en profitant de la réforme de la gestion des territoires depuis la fin des années 1980, a pour objet d'obtenir des capitaux pour la construction urbaine. En fait, c'était le premier but du lancement de la réforme⁹⁰⁰. Dans ce cadre, si nous analysons les logiques des auteurs et les origines du projet fluvial, nous ne pouvons pas manquer de constater l'influence que le marketing urbain et ensuite la gestion territoriale produisent. Que ce soient les villes nouvelles franchisées du fleuve situées en aval, ou l'aménagement du quartier fluvial en centre ville, la gestion territoriale a produit une influence considérable sur tous les deux ; chacun est analysé séparément dans la partie suivante.

- La gestion urbaine et l'exploitation des villes nouvelles au bord du fleuve

La réforme de la gestion des territoires depuis 1987 a accordé le droit d'utilisation à titre payant du territoire, et la transaction dans le marché territorial, ce qui a changé totalement le processus de l'exploitation territoriale. Comme l'a remarqué HONG Shi Jian, c'est une réforme déséquilibrée, car elle a permis les transactions sur le marché sur des territoires soumis au droit de propriété étatique, mais les territoires soumis au droit de propriété de la collectivité paysanne en sont exclus. En outre, elle a gardé en parallèle la distribution

⁹⁰⁰ La réforme de la gestion du territoire vise les buts suivants : en premier, le gouvernement peut obtenir un somme d'argent pour répondre à la demande de construction et des autres dépenses. Deuxièmement, le nouveau régime fait savoir aux utilisateurs des territoires que le droit d'utilisation est payant, ce qui provoque chez eux le désir d'économiser le territoire. Finalement, la réforme offrira un indicateur sur l'approvisionnement des ressources territoriales, pour qu'elle ait un plan de dispositif plus efficace en général. Voir, Institute of Finance and Trade Economics, Chinese Academy of Social Sciences, Institute of Public Administration, (IPA), *Zhong Guo Cheng Shi Tu Di Shi Yong Yu Guan Li (L'utilisation et la gestion des territoires dans les villes chinoises)*, Jin Ji Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1989, p95.

gratuite dans le même temps où elle a favorisé les transactions payantes⁹⁰¹. En profitant de cette demi-mesure de déséquilibre, certains participants de la transaction ont trouvé une grande possibilité d'obtenir des intérêts. Dans un cadre où la collectivité paysanne ne peut pas participer directement à la transaction, l'expropriation par l'État est devenue la seule solution légale pour que les territoires dont le droit de propriété est détenu par la collectivité paysanne puissent être transformés en terrains pour la construction urbaine. En même temps, l'État a monopolisé l'offre de territoires dans la ville, ce qui l'a assuré d'obtenir une grande rentabilité grâce aux transactions sur les territoires urbains. Bien que la loi ait stipulé le partage de la rentabilité entre le gouvernement central et le gouvernement local (à raison de trente pour cent pour le gouvernement central et soixante-dix pour cent pour le gouvernement local), toute la rentabilité est obtenue en fait par ce dernier à la suite de la décentralisation, ce qui a abouti à la possibilité d'obtenir de grands pouvoirs dans l'exploitation territoriale, notamment à travers le processus d'expropriation des territoires à usage agricole. D'après F.D. FREDERIC, la grande différence entre le prix des terrains urbains définis par le marché et la compensation des terrains à usage agricole surbaissé par le gouvernement local, est le moteur principal qui pousse le gouvernement local à garder la main sur l'exploitation territoriale⁹⁰².

De ce fait, le marketing urbain devient le marketing territorial, ce qui devient le principe que tous les gouvernements locaux pratiquent. Ils préfèrent l'emprise et la vente de terrains ayant une grande superficie car, en comparaison avec l'emprise et la vente de petits terrains, la première option peut obtenir une rentabilité plus grande dans un terme plus court, avec des procédures plus simples. Cependant, la vague d'emprises a provoqué un manque de grands terrains à vendre à l'intérieur de la ville. Ceux qui ont bénéficié des transactions territoriales, en grande partie le gouvernement local, ont dépassé sans cesse la limite fixée par la planification pour pouvoir obtenir toujours plus de bénéfices. Quant au promoteur, il préfère aussi l'exploitation à grande échelle, car celle-ci est avantageuse pour diminuer le coût unitaire et obtenir enfin l'effet d'échelle. L'appât du gain des promoteurs est de plus en plus grand, et le gouvernement accepte de vendre des terrains à grande échelle et d'introduire de puissants promoteurs dans leur exploitation. D'après HONG Shi Jian, cette action a abouti au modèle d'exploitation à grande échelle répandu partout, comme celui de la ville universitaire et celui du parc technologique. Parallèlement, ces types d'actions provoqués notamment par le gouvernement local sont devenus le moteur de l'extension urbaine en Chine. En général, sous la pression de plusieurs puissances, les villes chinoises ont absorbé frénétiquement les terrains à usage agricole des alentours. La ville s'est étendue vers l'extérieur avec de nouvelles tâches urbanisées ponctuelles et moins densifiées. Elle a déclenché l'apparition de paysages particuliers à la proche banlieue, comme le « village urbain », les quartiers d'habitation à grande échelle, la zone technologique, et même le centre urbain d'arrondissement. Finalement, cela a constitué un étalement urbain,

⁹⁰¹ HONG Shi Jian, ZHANG Jing Xiang, *Tu Di Shi Yong Zhi Du Gai Ge Bei Jing Xia Zhong Guo Cheng Shi Kong Jian kuo Zhan, Yi Ge Li Lun Fen Xi Kuang Jia (China's urban spatial growth based on the reform of land use system : a theoretical analytic framework)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°3, 2009, p89-94

⁹⁰² F.D.FREDERIC, Youqin H, *Uneven land reform and urban sprawl in China : the case of Pékin*, in *Progress in Planning*, ELSEVIER, Amsterdam, n°61, 2004, p211-236

essentiellement provoqué par l'intérêt économique⁹⁰³.

Nous avons analysé dans le chapitre précédent la nouvelle zone urbanisée, ainsi que la ville nouvelle, située soit de l'autre côté du fleuve, soit à l'aval, ou encore à l'embouchure. Elles sont sans doute les cas typiques de l'exploitation à grande échelle de la banlieue, poussée par le gouvernement local. Ces grands projets ont régné dans les vingt dernières années, période où le marché des territoires a aussi connu sa prospérité à la suite de la réforme de la gestion territoriale. Ils ont remarqué dans leur objectif que la construction d'un nouveau quartier urbanisé a pour but de favoriser le développement économique et d'établir un avantage compétitif, ce qui est la réponse en écho à la concurrence intensifiée. De plus, ils veulent, à travers la gestion de tous les processus d'exploitation, mieux contrôler l'offre de territoires sur le marché, en vue d'éviter le partage des bénéfices au marché noir. Ce dernier est exactement la pratique de l'idée du marketing de territoire. Comme l'a montré HONG Shi Jian, le marché noir est le fait des collectivités paysannes, qui sont exclues par le régime existant des bénéfices de la transaction territoriale, ainsi que par les unités de travail étatiques, qui peuvent obtenir le droit d'utilisation du territoire par la distribution gratuite. Ils vendent ou cèdent des terrains directement pour obtenir la plus grande valeur dans le processus où les territoires sont transformés d'usage agricole dans celui à construire. HONG a relevé trois types de marché noir, dont le deuxième concerne les terrains appartenant à la collectivité paysanne. Ces terrains n'ont pas été soumis à la procédure de l'emprise par l'Etat, mais sont entrés directement sur le marché territorial, ce qui a augmenté l'offre de terrains et accéléré la vitesse de croissance urbaine⁹⁰⁴. En fait, c'est exactement le problème que le gouvernement local tente de résoudre dans le processus de l'urbanisation, car les bénéfices qui auraient dû revenir au gouvernement local sont partagés par les acheteurs et les vendeurs du marché noir. Ces bénéfices proviennent de la différence entre la compensation de l'expropriation et le prix de vente après l'équipement du terrain avec des infrastructures de base, lorsqu'il y a emprise. Ce processus est appelé aussi la transformation de « terrain cru » en « terrain prêt », c'est-à-dire que le terrain est prêt pour tous types de construction après l'emprise et l'équipement.

En ce qui concerne le choix du site de l'autre côté du fleuve ou à l'aval, le premier point de départ pour le gouvernement local est la considération de l'intérêt économique apporté par une situation géographique avantageuse. Cet avantage peut provenir, soit de la situation naturelle, comme la proximité de la mer, du fleuve ou d'une grande ville, soit de l'aspect des transports, comme la proximité de grands axes ferroviaires ou d'un nœud de transports, ou encore du profit d'une ressource naturelle, comme la possession de certaines ressources minérales par exemple. Dans cette perspective, les villes nouvelles situées au bord du fleuve sont classées dans le premier cas. C'est grâce à leur situation géographique avantageuse que les quartiers fluviaux de la banlieue sont devenus le premier choix que le gouvernement tente d'exploiter. Un point de vue qui court est que le marketing urbain est la capitalisation des ressources de la ville, c'est-à-dire que l'introduction des investissements et l'emploi raisonnable des ressources naturelles et sociales permet d'obtenir un bénéfice économique et social optimum et de favoriser le développement durable de la ville. Pour cela, le point

⁹⁰³ HONG Shi Jian, ZHANG Jing Xiang, *op.cit.*, Shanghai, 2009, p89-94

⁹⁰⁴ HONG Shi Jian, ZHANG Jing Xiang, *op.cit.*, Shanghai, 2009, p89-94

clé consiste à transformer l'actif de la ville en un capital qui peut produire une nouvelle valeur. Dans cette perspective, le quartier fluvial de la banlieue a non seulement le point fort de la facilité du transport par terre et par l'eau, mais aussi son paysage pittoresque. Le premier avantage permet le développement de l'industrie ou du secteur de la haute technologie, tandis que le dernier procure des profits en exploitant des logements haut de gamme. En même temps, les quartiers fluviaux situés à l'aval ou à l'embouchure ont offert un nouveau site pour le port en eau profonde après la conteneurisation. En profitant de toutes ces potentialités, le quartier fluvial de la banlieue devient un actif de qualité par excellence aux yeux du gouvernement local. Ces avantages sont en plus une garantie importante pour l'élévation de la valeur après l'exploitation. En général, dans un cadre où le gouvernement, en suivant les principes du marketing urbain, tente d'obtenir plus de rentabilité avec moins d'investissements, les villes nouvelles fluviales sont exactement le produit qui correspond à sa demande.

Pour garantir une grande rentabilité finale au gouvernement local, une série de mesures dans la pratique de la gestion territoriale sont accentuées dans le processus de construction des villes nouvelles fluviales. Elles comportent en premier que le gouvernement local doit renforcer son monopole dans l'offre de terrains. Plus concrètement, il garantit la dominance du gouvernement local dans le marché territorial à travers l'établissement du régime de l'emprise, le stockage, l'exploitation et l'offre. Ceci garantit en plus le contrôle général du gouvernement local sur le marché des territoires et sur l'extension urbaine. Deuxièmement, il faut élever la proportion des terrains mis aux enchères publiques. Tous les terrains sont mis aux enchères sauf ceux qui sont réservés à un organisme à but non lucratif, comme les organes gouvernementaux. Troisièmement, en suivant le principe de la rentabilité différentielle des divers terrains, il doit restructurer le plan fonctionnel de la ville. La rénovation du centre ville, la construction des villes nouvelles, ces deux mesures peuvent élever l'efficacité des territoires et apporter plus de rentabilité. En général, toutes ces mesures ont pour objet d'assurer le monopole total du gouvernement local en ce qui concerne l'offre de terrains sur le marché, autrement dit, de diminuer, voire même d'éliminer les transactions de terrains sur le marché noir. C'est le fruit de la rétrospection que le gouvernement fait sur le modèle d'exploitation dans les années 1990. Pour ce dernier, un cas contraire connu est le projet du centre d'affaires de Zhujiang à Canton. Situé sur la rive nord de la rivière des Perles, le projet est établi depuis 1992 sur un terrain non urbanisé. Son orientation vers l'obtention de capitaux a été définie dès le début en vue d'offrir de la rentabilité à travers la vente des terrains pour la construction urbaine, notamment pour le projet du métro. Le but a été fixé vers dix milliards d'yuans. Cependant, bien que le gouvernement ait investi plus de 4,4 milliards d'yuans au total jusqu'à la fin de 1999, le centre d'affaires, pour la majorité des cantonnais, est plus un concept sur plan qu'une réalité. Il n'y a eu aucune livraison de bureaux. Quant au point de rencontre du fleuve et de l'axe urbain, le nœud le plus important de l'image urbaine défini par « L'étude de la conception du nouvel axe urbain de Canton » reste toujours à l'état de plan. Selon YUAN Qi Feng, toutes les difficultés que le centre d'affaires a rencontrées sont dues à la politique du

territoire⁹⁰⁵. A cause du marché noir, les terrains obtenus par la distribution sont entrés sur le marché. Le plus grave problème est venu des terrains appartenant à la collectivité paysanne. Selon les règlements de cette époque-là, si le gouvernement exproprie le terrain, il faut laisser 4% de terrains au village, réservés au développement du village lui-même, et 8% sont remboursés au village, qui sont exploités exclusivement par le village et son coopérateur. De ce fait, ces terrains ont aussi profité de la plus value apportée par la construction des infrastructures, suite aux investissements du gouvernement local, mais ils ont été vendus à des prix beaucoup plus bas, car ce sont les villages eux-mêmes qui vendent directement les terrains, sans passer par la procédure de l'emprise gouvernementale. Par conséquent, les promoteurs qui ont acheté les terrains du gouvernement ont manqué de compétitivité à cause de terrains plus coûteux⁹⁰⁶.

A Shanghai, il existe des cas semblables. Comme l'a montré Françoise GED, le mode d'administration urbaine, selon lequel l'Etat ou ses représentants ne disposent pas véritablement d'un pouvoir de contrôle sur la gestion des terrains, a induit trois problèmes majeurs : un certain gaspillage des terres dû à des utilisations désordonnées, la construction ou l'occupation illégales de terrains, bloquant la réalisation de projets urbains en l'absence de *facto* d'une valeur cachée du foncier. L'absence d'une véritable politique d'aménagement lors de la mise en place du régime communiste a privé le gouvernement de l'opportunité d'utiliser des réserves foncières. La situation apparaît paradoxale : quoique le terrain appartienne à l'Etat, celui-ci, au travers des instances qui le représentent au sein de la Municipalité, ne peut pas véritablement en disposer pour des projets d'intérêt public. Les limites administratives entre arrondissements urbains et districts ruraux représentent aussi une source de conflits. L'extension en périphérie urbaine peut impliquer des terrains qui dépendent des districts voisins et non plus de la ville. L'administration concernée n'est donc plus la même⁹⁰⁷.

Ces cas ont fait prendre conscience au gouvernement que la construction d'infrastructures et d'équipements publics valorise bien les terrains qui étaient autrefois à usage agricole. Bien que ce fait soit prouvé dans la première décennie à la suite de la réforme de la gestion des territoires, l'existence du marché noir leur a fait connaître une grosse plus value et a montré la nécessité de renforcer le monopole de l'offre territoriale. A condition que les mesures concernant la vente des terrains soient bien pratiquées, comme le monopole de l'offre territoriale, la vente réservée aux terrains équipés, l'exploitation à grande échelle, les investissements d'avant projet du gouvernement local peuvent garantir la rentabilité, voire

⁹⁰⁵ YUAN Qi Feng, *21 Shi Ji Guangzhou Zhong Yang Shang Wu Qu Tan Suo (L'étude sur le centre d'affaire de Canton au XXI^e siècle)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 2001, p31-36

⁹⁰⁶ Selon les règlements de cette époque-là, pour les territoires réservés au village, ce sont les villageois qui cherchent eux-mêmes les coopérateurs d'exploitation. Dans ce cas, l'intérêt des paysans ne porte que sur le prix de revient des territoires, tandis que l'intérêt des coopérateurs ne dispose que du prix de revient de 700 yuans par mètre carré. Pour les territoires réservés à l'arrondissement et au bourg, qui a occupé cinq pour cents du territoire au total dans la zone nouvelle de Zhujiang, le prix de revient du territoire ne dépasse pas 1400 yuans par mètre carré. Par contre, le prix du terrain que le gouvernement local a vendu atteint 2800 yuans par mètre carré, deux à quatre fois plus haut que les deux premiers. Mais en tous cas, la dépense en équipements de base est quand même à la charge du gouvernement municipal.

⁹⁰⁷ Françoise GED, *op.cit.*, Paris, 2000, p44

même maximiser la valeur des terrains. Dans l'exploitation des villes nouvelles fluviales, mis à part les infrastructures que toutes les villes nouvelles nécessitent, comme une route reliant le centre ville ou les équipements de base, elle demande encore des dépenses supplémentaires pour la construction d'un pont, d'un tunnel, d'un port par exemple, pour lesquelles seul le gouvernement a la capacité d'exploiter. De ce fait, le gouvernement pense qu'il doit bénéficier de la plus grande partie de la plus grande valeur des territoires. Cette logique est appliquée dans les cas que nous avons montrés au chapitre précédent.

- **La gestion territoriale et la substitution de fonction du quartier fluvial en centre ville**

En tant qu'indicateur important de la valeur des terrains, le PIB moyen par kilomètre carré est considéré comme un critère d'évaluation des terrains urbains. Dans le passage de l'économie planifiée à l'économie de marché, le gouvernement local a reconnu que le territoire était le plus grand actif qu'il possédait, et que la valeur territoriale était différente selon sa situation géographique et sa particularité naturelle et historique. Généralement, ce sont les terrains situés en centre ville qui ont la plus grande valeur. Cependant, à cause du régime de distribution du territoire à titre gratuit, le centre ville, dans la plupart des cas, est occupé par les entreprises d'Etat. Il comporte des terrains à usage de production, mais aussi des terrains réservés à l'habitation et aux équipements de services pour les employeurs. Ces terrains possèdent une grande valeur potentielle depuis que la réforme de la gestion du territoire a été lancée. Cependant, aux yeux du gouvernement local, ils ne sont pas bien valorisés à cause des fonctions qui leurs sont attachées actuellement. Dominés par le principe du marketing urbain, ces terrains, situés dans un secteur en or mais avec moins d'efficacité, doivent être mieux valorisés à travers la gestion. C'est le point de départ du gouvernement local.

Dans cette perspective, les terrains situés au bord du fleuve en centre ville ont, en dehors des atouts avantageux du centre ville, une valeur plus grande que ceux des autres secteurs, car ils profitent de l'histoire et de la culture. C'est pourquoi ils sont toujours les premiers à être rénovés. Une fois le réaménagement poursuivi, leur valeur a bien été valorisée, et la rentabilité du gouvernement maximisée. Comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, les projets fluviaux concernant l'aménagement de l'espace public ont regardé la restructuration comme un des objectifs importants. Dans ce cas, la restructuration signifie le déplacement du secteur secondaire et la concentration du secteur tertiaire en centre ville. Assurément, cette mesure a pour but de favoriser le développement économique et la reconstitution de l'image urbaine. En même temps, la restructuration est aussi une manière importante de bien valoriser les ressources du territoire, de la culture, du paysage et de l'emblème, comme cela a été remarqué dans le projet du fleuve Hai à Tianjin, en 2002. Ici, à travers l'analyse de l'exploitation des terrains le long du Huangpu, à Shanghai, nous faisons l'étude de ces types de projets d'aménagement du centre ville basé sur l'idée de la gestion territoriale.

Comme il a montré TAO Xiao Ma dans *L'étude sur la substitution dans le plan fonctionnel pour les quartiers fluviaux de Huangpu*, les terrains situés au bord du Huangpu, dans le centre ville – plus concrètement la partie située entre le pont Yangpu et le pont Nanpu –, sont évalués à un prix situé entre 250 et 550 US dollars par mètre carré pour les logements à

vendre, selon l'estimation du gouvernement local⁹⁰⁸. En prenant en compte la proximité de cet ancien domaine portuaire avec le fleuve, le prix est estimé plus élevé que le prix moyen. Il a bien dépassé la rentabilité que le port et les industries existantes peuvent créer. Si l'on prend l'autorité du port de Shanghai comme exemple, la rentabilité brute de ces terrains ne dépasse que quelques dizaines d'Yuans par mètre carré selon l'évaluation de sa statistique⁹⁰⁹.

Tableau 3-12 : La situation actuelle de chaque secteur fluvial du Huangpu à Shanghai⁹¹⁰

Nom du secteur		Entre l'usine électrique de Minhang et le pont Nanpu	Entre le pont Nanpu et le pont Yangpu	Entre le pont Yangpu à l'embouchure du Wusong	Au total
Longueur totale (km)		64.6	19.0	36.7	120.03
Rive exploitée	Longueur (km)	46.4	19.0	34.8	100.2
	Proportion (%)	72	100	94.8	83.3
Débarcadère public*	Longueur (km)	5.4	10.7	5.2	21.3
	Proportion (%)**	11.7	56.3	14.69	21.3
Débarcadère privé	Longueur (km)	14	2.5	7.9	24.4
	Proportion (%)	30.2	13.1	22.7	24.4
Tourisme et espaces verts	Longueur (km)	1.5	1.4	0.85	3.75
	Proportion (%)	3.2	7.3	2.4	3.75

Notes : * Le débarcadère public est destiné aux activités appartenant à l'autorité du port de Shanghai, tandis que le débarcadère privé est destiné à celles appartenant aux sociétés et usines elles-mêmes.

** C'est la proportion entre la longueur totale et la longueur de la rive exploitée.

En se basant sur l'analyse de ces données, TAO a tiré la conclusion que les terrains du centre ville, occupés pour l'instant par le port ne sont pas bien valorisés à leur valeur estimée, ce qui a provoqué un gaspillage de la ressource territoriale. D'après lui, le fleuve Huangpu est apprécié comme une voie d'eau en or pour la ville. A la suite de transformations sociales, la signification de l'appréciation est aussi au sein de la mutation. A l'époque de l'industrialisation, elle représente la facilité de transport sur l'eau, d'où la prospérité économique qui en découle, alors que la valeur des terrains des quartiers fluviaux est réfléchi par l'établissement du domaine portuaire. Cependant, l'arrivée de l'époque post industrielle a provoqué la transformation des critères d'évaluation. Dans le but d'accroître la rentabilité des terrains situés au bord du fleuve, il faut essayer d'élever le prix de vente d'une part, et de diminuer le coût d'achat et de stockage d'autre part. A cet égard, le gouvernement de Shanghai a lancé sa stratégie de restructuration à l'intérieur du

⁹⁰⁸ Voir *Shanghai Shi Guan Yu Zai Quan Shi Fan Wei Shi Shi Ji Zhun Di Jia De Gong Gao (l'avis au public sur le prix de terrain standard dans le périmètre de la ville de Shanghai)*, cité par TAO Xiao Ma, HE Fang, *op.cit.*, Shanghai, 2000, p34-40

⁹⁰⁹ TAO Xiao Ma, HE Fang, *op.cit.*, Shanghai, 2000, p34-40

⁹¹⁰ *Ibid.*

boulevard périphérique intérieur. Elle est réservée notamment à l'industrie et aux équipements la concernant, s'étend sur une superficie de 13 kilomètres carrés au total dans le rayon délimité par la périphérie interne, dont la surface est d'environ 106 kilomètres carrés. Pour celui situé dans le centre d'affaires, dont la surface est de 5 kilomètres carrés, toutes les industries doivent se déplacer en vue d'affecter les terrains disponibles au développement tertiaire, notamment le secteur des finances, du commerce, des loisirs et de l'immobilier. Pour celui situé à l'emplacement du centre commercial, dont la surface est de 30 kilomètres carrés, la majorité des industries doit être déplacée, un nombre infime étant conservé à condition que ce soient des industries de haute technologie et ne provoquant pas de pollution. D'ailleurs, certaines organisations institutionnelles et les écoles situées en centre ville ont aussi subi la pression de la substitution, car elles occupaient des terrains qui devaient permettre l'installation du secteur tertiaire. En ce qui concerne le quartier fluvial en centre ville, selon la dernière édition du schéma directeur, le bord de l'eau, au centre de Shanghai, est orienté vers « la ceinture de paysage la plus importante pour la physionomie urbaine du XXI^e siècle », et vers l'axe principal du développement urbain. Le Bund est orienté vers la rue financière. Le gouvernement local a proclamé le « Règlement temporaire de la substitution de bâtiments du Bund dont le droit de propriété appartient à l'Etat⁹¹¹ » en août 1994, et la société de substitution de bâtiments de Shanghai a été créée en novembre de la même année. Jusqu'en janvier 1997, 19 bâtiments du Bund ont subi cette substitution vers de nouvelles fonctions⁹¹².

Concernant le secteur secondaire qui a occupé le bord du fleuve dans la ville, le gouvernement espère le déplacer en vue de laisser les terrains disponibles pour le secteur tertiaire, car ce dernier a la capacité de payer un loyer plus élevé. A travers le déplacement des industries qui ont produit une influence négative sur la publicité du fleuve, mais aussi de la pollution, l'image urbaine du fleuve pourrait être reconstituée. En même temps, le regroupement des industries dans le parc industriel et le nouveau domaine portuaire favoriseraient le développement de pôles d'activités industrielles, ce qui correspond aussi à l'objectif de la restructuration. A Shanghai, le gouvernement pense que le déplacement des grands chantiers de constructions navales de Pudong à Wai-Gao-Qiao favorise la constitution d'une base moderne de construction de navires. De plus, le déplacement des grandes entreprises mécaniques vers l'île de Congming et l'île de Changxing transformera ces deux îles en villes nouvelles orientées vers la production mécanique et un arsenal maritime⁹¹³. Dans cette perspective, le déplacement du secteur secondaire, dans les villes fluviales chinoises, est plutôt le résultat d'une volonté dirigée et poussée par le gouvernement local. Il a offert des mesures favorables pour stimuler ce déplacement, comme la distribution de terrains à titre gratuit, et d'autres privilèges concernant le déménagement, la reconstruction ou les avantages accordés à l'ancien employeur. En outre, différer la perception des loyers des terrains est une mesure importante, obliger les industries à se déplacer à travers l'élévation du loyer est aussi une méthode. D'après TAO

⁹¹¹ [Règlement temporaire de la substitution de bâtiments de Bund dont le droit de propriété est appartenue à l'Etat] dont le nom *Pingyin* est « *Shanghai Shi Wai Tan Di Qu Gong You Fang Wu Zhi Huan Zan Xing Gui Ding* »

⁹¹² GENG Hui Zhi, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p27-31

⁹¹³ HUANG Wen Zhong, *op.cit.*, Shanghai, 2003, p155-156

Xiao Ma, en se référant aux expériences des Docklands à Londres et du Concord Pacific Place à Vancouver, avec pour point de départ de servir au renouvellement de tout le quartier, certaines mesures peuvent être pratiquées en vue de limiter le développement sur les terrains sur lesquels sont installées des fonctions inadaptées. Ceci peut favoriser l'abandon des terrains et en diminuer le coût d'achat pour le gouvernement. A ses yeux, bien que cette façon soit dure pour les entreprises à déplacer, elle est juste pour les autres entreprises. Tel est le cas de l'autorité du port à Shanghai. Le gouvernement local lui a distribué des terrains à titre gratuit, situés dans la banlieue, en pensant que, en principe, l'autorité du port rendrait les terrains du centre ville, obtenus aussi à travers la distribution, au gouvernement local. Bien que le déplacement induise un certain coût supplémentaire pour la construction du nouveau domaine portuaire et à travers les avantages consentis à l'ancien employeur par exemple, l'autorité du port n'a aucune raison de poser une demande injustifiée. Finalement, pour les entreprises qui ont occupé des terrains avec des fonctions inadaptées, si elles ne veulent pas accepter la procédure de substitution, on peut adopter soit les mesures administratives, soit l'augmentation du loyer pour résoudre le problème⁹¹⁴. En poursuivant ce principe, certains secteurs, qui ont la capacité de payer un loyer élevé, comme la vente au détail, peuvent rester en centre ville, tandis que les industries qui ont occupé de grands terrains mais qui n'obtiennent pas une bonne rentabilité sont obligées de chercher de nouveaux sites avec un loyer diminué. Cela a finalement abouti au déplacement des industries du centre ville vers la banlieue.

Le déplacement concerne non seulement les industries, mais aussi certaines organisations institutionnelles, des écoles, et même des équipements de service public. Par exemple, la gare fluviale de Shi-Liu-Pu et celle de Gong-Ping-Lu sont déplacées à Wu-Song-Kou, à l'aval du Huangpu. Selon la proposition du gouvernement, un centre moderne réservé au transport de passagers par l'eau y est installé. Il accueille les ferrys, mais également les navires de croisière.

Derrière ce phénomène se trouve le principe du gouvernement local que la rentabilité doit couvrir les coûts. Selon la planification du cabinet Skidmore, Owings & Merrill, maître d'ouvrage qui obéit à l'autorité du port de Shanghai, le seuil de rentabilité demande que le COS soit supérieur à 2.0. Finalement, le gouvernement préfère fixer le COS à un niveau inférieur à 1.2 pour les quartiers fluviaux, en prenant en compte la considération sur le développement durable. Cela a entraîné plus de difficultés à l'égard de la balance entre les recettes et les dépenses, pour la substitution de l'ancien domaine portuaire et des autres quartiers fluviaux. Dans ce cadre, le gouvernement préfère introduire plus d'entreprises du secteur tertiaire, c'est pourquoi il favorise le déplacement de tous les autres types de propriétaires, si possible, en vue de mieux valoriser le potentiel des terrains. Comme l'a souligné Piper GAUBATZ, le nouveau critère d'évaluation des terrains a stimulé le gouvernement pour transformer les terrains réservés à l'habitation vers un usage commercial. Telle est la critique de Shanghai par Minfei YU : « le loyer élevé a obligé les habitants à quitter la ville. Les promoteurs poursuivent les bénéfices, mettant tous leurs efforts à occuper plus de terrains, à bien employer chaque mètre carré, et à construire le plus de tours possible. De ce fait, presque tous les anciens habitants se sont déplacés dans les

⁹¹⁴ Voir, TAO Xiao Ma, HE Fang, *op.cit.*, Shanghai, 2000, p34-40

nouveaux logements de la banlieue, sauf quelques heureux qui peuvent rentrer en centre ville. Le centre de Shanghai est devenu un centre réservé au commerce et à la finance⁹¹⁵ ».

Comme l'ont souligné certains chercheurs chinois, la réforme de la gestion du territoire vise à l'utilisation à titre onéreux et à la marchandisation des terrains. En réalité, la puissance qui a stimulé l'exploitation foncière n'est pas le marché, mais le gouvernement, notamment le gouvernement local⁹¹⁶. Telle est la situation de l'exploitation des villes nouvelles fluviales, et aussi du renouvellement de l'espace fluvial en centre ville. Le livre *Chine : la gestion du territoire dans le cadre de la nouvelle économie de marché* a montré que, en ce qui concerne la situation de la construction urbaine avant 1992, les projets de renouvellement ne touchent jamais le centre ville, pour la plupart des villes chinoises, par exemple à Canton en dépit de son économie de marché bien développée. Même à Shanghai, l'essai de transaction sur les terrains a choisi un site en dehors du centre urbain. D'après l'auteur, la raison sous-jacente est l'absence de soutien puissant de la part du gouvernement local, ce qui a laissé échapper l'occasion de bien valoriser les terrains⁹¹⁷. Par contre, le gouvernement d'aujourd'hui a une connaissance profonde de la grande valeur des terrains situés dans le centre ville. Comme l'a montré TAO Xiao Ma, il y a peu de risques pour l'entreprise de substitution car elle est le représentant du gouvernement et pratique la fonction de gestion territoriale sur le marché, sauf dans de rares exceptions⁹¹⁸. Cette connaissance est en fait le moteur principal qui favorise la naissance d'un grand nombre de projets visant au renouvellement du quartier fluvial depuis les années 1990.

- Le rôle de la planification dans le marketing urbain

Dans le processus de la gestion territoriale, le gouvernement local, en tant que stimulateur principal, s'efforce d'obtenir la rentabilité la plus grande possible, et la planification est une des mesures les plus importantes de ce plan d'action. Comme l'a montré ZHANG Wang Feng, la planification consiste à fixer l'objectif de la ville, d'élaborer des démarches, des méthodes et des stratégies pour la réalisation, en vue de guider et contrôler le développement de la ville. La planification est poursuivie à travers l'organisation de

⁹¹⁵ YU Minfei, *A Puzzle in the renovation of the old residential areas in Shanghai*, in : M. LEAF (Ed.) *Inner city neighborhood development : Proceedings of an international workshop*, Center for Human Settlements, School of Community and Regional Planning, the university of British Columbia, Vancouver, p76-84, cité par Piper GAUBATZ, *op.cit.*, London, 1999, p1495-1521

⁹¹⁶ XU Jiang, YE Jia An, *Er Yuan Hua Tu Di Zhi Du Xia De Duo Yang Hua Tu Di Jiao Yi Yu Zhong Guo Cheng Shi Jie Gou (le pluralisme du marché de territoire et la structure de l'espace urbaine chinoise dans le cadre du régime dualiste de territoire)*, in WU Fu Long, *Zhuan Xing Yu Chong Gou, Zhong Guo Cheng Shi Fa Zhan Duo Wei Tou Shi (La transformation et la reconstitution : la perspective du développement urbain de la Chine)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2007, p98

⁹¹⁷ Voir, GENG Hui Zhi, *op.cit.*, Shanghai, 1999, p27-31, et Institut d'environnement et du développement urbain de Bureau de China et Mongolie de Banque Mondiale, *Zhong Guo, Xin Xing Shi Chang Jing Ji Xia De Cheng Shi Tu Di Guan Li (la gestion du territoire dans le cadre de la nouvelle économie de marché)*, Zhong Guo Cai Zheng Jing Ji Chu Ban She, Pékin, 1994.

⁹¹⁸ Selon l'idée de TAO Xiao Ma, la société s'occupe de l'achat et du stockage de tous types de territoires à substituer, ainsi que de l'exploitation et de la vente des territoires réservés à un usage commercial, mais elle ne s'occupe pas de l'exploitation du territoire à substituer. Voir, TAO Xiao Ma, HE Fang, *op.cit.*, Shanghai, 2000, p34-40.

l'espace urbain, notamment celle du territoire⁹¹⁹. En même temps, elle expose la perspective de chaque quartier de la ville, ce qui permet en fait de prévoir la valeur des terrains aujourd'hui et dans le futur. Quant au gouvernement local, en profitant de son influence sur l'établissement de la planification, il peut obtenir d'importants bénéfices grâce aux transactions foncières. Plus concrètement, que ce soit pour l'exploitation d'une ville nouvelle ou le renouvellement du centre ville, le gouvernement local définit par la planification la direction du développement de la ville. La planification guide l'investissement privé vers certains secteurs à construire ou à rénover. L'orientation de ces secteurs, la planification sur le plan fonctionnel, les infrastructures, voire même la situation des grands équipements publics financés par le gouvernement, tous sont des facteurs déterminants de la valeur potentielle de chaque terrain. Le prix et les critères d'exploitation définis par la planification déterminent la marge bénéficiaire du promoteur. Dans ce cadre, pour garantir la rentabilité du gouvernement local dans le marché territorial, certains chercheurs ont proposé que la planification ait pour but d'établir l'avantage compétitif de la ville. Plus concrètement, il s'agit de la planification intégrée à la gestion urbaine, pour laquelle le principe est que « la planification doit respecter la loi du marché⁹²⁰ ». En effet, en tant que base et principe de l'action gouvernementale, le gouvernement local peut déterminer, à travers la planification, l'emploi, les opérations et le mode de développement des ressources urbaines. De ce fait, le gouvernement local souhaite que la planification, à travers l'objectif du marketing urbain, adapte, contrôle et augmente l'effet positif du marché.

En réalité, le gouvernement joue plutôt le rôle d'acteur de l'expropriation et de vendeur des terrains sur le marché territorial. Autrement dit, il est plus l'opérateur du marché que l'inspecteur. Dans un cadre où la vente des terrains est devenue le revenu principal du gouvernement local, s'ajoutant au fait que la croissance économique est l'index principal d'examen des dirigeants au cours de leur mandat, la poursuite d'importants bénéfices dans les transactions territoriales est devenue l'objectif principal du gouvernement local. Chaque gouvernement opte pour l'emprise et l'urbanisation des terrains à usage agricole à grande échelle, ce qui, non seulement fournit de grands bénéfices, mais aussi augmente la puissance économique à court terme, car l'exploitation foncière est aussi le pilier principal de la croissance économique. En l'absence de contraintes effectives, si le gouvernement prend en compte l'intérêt public et le développement de la ville à long terme, c'est totalement le fait de son niveau de morale et de son autodiscipline. En réalité, comme l'a montré HONG Shi Jian, les dirigeants locaux, sous le régime administratif actuel, sont capables d'influencer l'établissement et la réalisation de la planification. Il ne manque jamais d'exemples que la planification, dominée par l'avis des dirigeants locaux, soit rédigée et révisée fréquemment. Face à l'appât d'importantes marges bénéficiaires, les limites définies par la planification ont sans cesse été franchies. La planification n'a établi

⁹¹⁹ ZHANG Wang Feng, ZHU De Bao, JIANG Qi, *Cheng Shi Gui Hua Bian Zhi Zhong De Gui Hua Shi Xiao Ying Xiang Fen Xi (L'analyse sur l'influence de déchéance de planification dans le processus de l'établissement de planification)*, in *Xian Dai Cheng Shi Yan Jiu (la recherche sur la ville moderne)*, Nankin, n°2, 2007, p33-37

⁹²⁰ CHEN Hu, ZHANG Jing Xiang, ZHU Xi Gang, CUI Gong Hao, *Guan Yu Cheng Shi Jing Ying De Ji Dian Zai Si Kao (La révision sur le marketing urbain)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4 2002, p38-40

aucune contrainte sur l'extension urbaine, par contre, elle a quand même joué, dans une certaine mesure, un rôle de stimulateur⁹²¹.

Comme pour les autres parties de la ville, l'exploitation des terrains situés au bord du fleuve est aussi une réalisation placée sous le contrôle gouvernemental à travers la planification. Dans les exemples que nous avons cités au chapitre précédent, il y a les situations suivantes. En premier, c'est le gouvernement qui a remarqué l'importance de la ville nouvelle, située soit de l'autre côté du fleuve, soit à l'aval ou encore à l'embouchure, pour le développement global de la ville. Il a fusionné ensuite ces terrains, dont la propriété appartenait autrefois à la ville ou au comté situé à proximité, à travers l'ajustement de la limite administrative. De cette façon, il a occupé d'une part les endroits qui possédaient une situation géographique avantageuse, comme les côtes qui pourraient permettre d'installer un port en eau profonde, d'autre part, il a acquis un grand nombre de terrains qui permettent d'envisager une exploitation à grande échelle. Deuxièmement, en ce qui concerne les projets fluviaux, le gouvernement, en tant qu'exploitant et vendeur du terrain, a compté davantage sur les bénéfices à en tirer que sur l'intérêt public ou d'autres utilisateurs. L'élévation du COS ou de la limite de hauteur dans les quartiers fluviaux en centre ville, l'occupation de l'espace public par l'exploitation foncière, de tels cas ne sont jamais absents dans la réalité. Derrière ce phénomène, la pression des promoteurs n'est pas négligeable, mais le gouvernement a joué aussi un rôle important dans cette situation car il veut attirer les investisseurs en vue de garantir son bénéfice sur le marché territorial. Dans d'autres cas, le gouvernement local, en profitant du monopole de l'offre, a créé une pénurie artificielle de terrains pour diminuer l'offre, notamment de ceux qui avaient une situation géographique avantageuse, ce qui lui procure plus de bénéfices grâce à l'élévation du prix du foncier, au bord du fleuve par exemple. En l'occurrence, la gentrification de ces quartiers est de plus en plus grave.

Quant à la ville nouvelle industrialo-portuaire à l'aval ou à l'embouchure, le gouvernement a davantage pris en compte la restructuration, autrement dit, il a pris en considération « l'intérêt global » de la ville. La planification traduit les avis des acteurs et des « spécialistes », dont le concepteur et les techniciens de la maîtrise d'ouvrage, mais il manque la présence d'un médiateur entre eux et les usagers que sont les habitants locaux, les sociétés concernées, etc. Tel est le cas le plus récent de Nansha à Canton. Ce dernier, qui est jusqu'à présent un bourg avec ses champs aux alentours, est destiné à devenir un port en eau profonde et pour l'industrie lourde, ce qui apportera une grande mutation sur le paysage naturel existant, voire même aura une influence négative sur les ressources naturelles. Le projet de raffinage du pétrole, conjointement effectué par la China Petrochemical Corporation et la Kuwait Petroleum Corporation, a choisi en premier le site de Nansha. Ce projet, dont le coût total est estimé à environ neuf milliards d'US dollars, aura une capacité de traitement de pétrole brut de 15 millions de tonnes par an, soit une capacité équivalant à 300.000 barils par jour. Il sera livré en 2013. Il correspond à l'orientation de la ville industrielle de Nansha, définie par le gouvernement de Canton, et figure dans la liste des seize projets les plus importants de l'année 2009 pour la commune. Cependant, il produira des effets négatifs sur l'environnement de Nansha, notamment sur les zones humides existantes d'une superficie d'environ 19 hectares. Les villes voisines de Nansha, comme

⁹²¹ Voir, HONG Shi Jian, ZHANG Jing Xiang, *op.cit.*, Shanghai, 2009, p89-94

Shenzhen, Dongguan, Macao et Hong Kong, pensent que le projet aura des conséquences incontournables pour elles, car elles sont plus proches de Nansha que la ville de Canton. Finalement, à la suite des efforts de Hong Kong, les concepteurs ont décidé d'abandonner le projet de Nansha et de s'installer à l'extrémité ouest de la province de Guangdong. En fait, c'est grâce à la proximité entre Nansha et les villes des alentours, notamment Hong Kong et Macao, que Canton a été choisie comme ville nouvelle industrialo-portuaire, en dépit de sa distance de plus de 60 kilomètres du centre de Canton. Aujourd'hui, cet avantage est devenu la raison principale qui influence son développement. Pour le gouvernement de Canton, la planification établie au départ pour favoriser ses intérêts pourrait à long terme lui coûter cher à cause de son manque de considération pour les intérêts des autres.

6.2.2.2 Le marketing urbain et la constitution de l'image urbaine

D'après ZHANG Ting Wei, pour évaluer un projet urbain tel qu'un projet au bord de l'eau, il existe différents critères sous divers angles. Il a proposé les critères sous l'angle du gouvernement, du citoyen et du promoteur, et il a pu constituer des matrices d'évaluation⁹²².

Tableau 3-13 : Matrices d'évaluation pour évaluer un projet urbain

Le subjectif de l'évaluation	Les critères		
	L'économie	La société	L'image urbaine
Le gouvernement	S'il favorise le développement économique de la ville ; s'il rapporte plus d'impôts au gouvernement local.	S'il favorise la création d'emplois ; s'il produit plus de postes aux citoyens.	S'il aide à améliorer l'image urbaine ; s'il reflète le fruit du travail du gouvernement local ; s'il rend les citoyens plus fiers.
Le citoyen	Si la rentabilité couvre les dépenses. (Un projet trop coûteux est toujours critiqué par le public).	Si les citoyens normaux ont le droit d'en profiter. (un projet qui ne peut profiter au public n'obtient jamais l'avis positif du citoyen).	S'il aide à améliorer la physionomie de la ville. (Sans doute, cela dépend d'appréciations esthétiques diverses, mais obtenir l'approbation du public est un facteur immanquable d'un projet réussi).
Le promoteur	S'il peut apporter une rentabilité suffisante (c'est toujours la première question que le promoteur prend en compte).		S'il obtient l'approbation publique (Un projet réussi est la meilleure publicité du promoteur. De plus, l'acceptation par la société est une base importante pour le développement de l'entreprise).

⁹²² ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *op.cit.*, Shanghai, 2002, p12-13

Selon ce tableau, que ce soit l'angle du gouvernement, du citoyen ou du promoteur, ils ont tous pris l'économie et l'image urbaine comme les deux critères principaux pour évaluer le projet. Ce sont aussi les deux points clés que le marketing urbain a pris en compte. La considération sur l'économie est la question de départ du marketing urbain. En ce qui concerne la question de savoir si le gouvernement peut au moins couvrir le coût par le bénéfice, le citoyen a un point de vue proche de celui du gouvernement. A part cela, l'action du marketing urbain consiste notamment en des actions publicitaires dont le but serait avant tout de développer la notoriété et l'image de la ville, soit en la révélant, soit en la créant de toute pièce, en imposant une nouvelle image en phase avec la politique de la ville. La médiatisation conduit alors à « un produit-ville strictement cerné par les formes que compose l'image publicitaire du projet urbain⁹²³ ».

La gestion de ces villes et de leur image fait aujourd'hui largement appel au marketing urbain, c'est-à-dire à des actions ayant pour objet d'analyser le marché présent ou potentiel d'un bien ou d'un service et de mettre en œuvre les moyens permettant de satisfaire la demande ou, le cas échéant, de la stimuler ou de la susciter⁹²⁴. En tant que contenu important du marketing urbain, une belle image urbaine produit une influence indirecte mais considérable sur le positionnement compétitif de la ville. Certains chercheurs ont comparé l'image urbaine à la marque de l'entreprise. Meilleure est l'image urbaine, plus il y aura de talents et d'investissements qui seront attirés⁹²⁵. Dans cette perspective, la constitution de l'image urbaine est ramenée à la stratégie de marque du marketing urbain.

Au sens strict, l'image urbaine représente l'image physique de la ville. Il est ici question d'« imagibilité » telle que la définit Kevin LYNCH⁹²⁶, à savoir la « qualité qui confère à un objet physique un fort pouvoir d'évoquer une image vive ». Au sens large, le concept s'apparente à l'ensemble de la culture, de l'esprit, des caractéristiques et du contexte de la ville. Il s'agit donc de la constitution de l'image des villes, de leur identité, des notions qui leurs sont associées (telles que modernité, dynamisme, agrément, etc.). Le marketing urbain correspond à une volonté explicite de positionnement, et d'affirmation d'une spécificité. En tant qu'actif intangible, une belle image urbaine peut rendre fiers les habitants, les visiteurs admiratifs et les investisseurs satisfaits. Dans un cadre où la concurrence est de plus en plus intensifiée, la constitution de l'image urbaine est devenue la mesure par laquelle la ville présente sa particularité et sa puissance économique. La gestion de l'image urbaine est au fond reliée à la considération du développement économique. Pour atteindre ce but, la liaison la plus directe est qu'un bon environnement peut élever le prix des terrains. Tel est le cas très connu de Dalian. A travers l'amélioration de l'environnement urbain, le prix des terrains, à Dalian, a sans cesse augmenté ; il est cinq fois plus élevé en 1999 qu'en 1994.

La gestion de l'image urbaine est réalisée par les moyens suivants : plans urbains de requalification, modification de l'économie (suppression des industries, orientation tertiaire

⁹²³ Claude EVENO, *La stratégie du visible. Impressions de voyage à Montpellier*, in Les Cahiers du CCI, n°5, *Urbanisme: la ville entre image et projet*, éditions du Centre Pompidou, Paris, 1988, p52-59

⁹²⁴ Voir, le Robert, édition 2009, p1540, sous le terme « marketing »

⁹²⁵ Référence: James W. BOTKIN, *Smart business : how knowledge communities can revolutionize your company*, Free Press, 1999

⁹²⁶ Kevin LYNCH, *op.cit.*, Paris, 1977, p11

et quaternaire), organisation de grands événements, sont autant de moyens d'affirmer un dynamisme et d'imposer une nouvelle image. Parmi eux, le moyen le plus important est que le marketing urbain exploite l'architecture, potentiel qui la représente physiquement en tant que signe visible. En ce qui concerne l'effet publicitaire, en comparaison avec le lancement d'un grand événement, l'aménagement de l'espace et de l'architecture peut produire un effet à plus long terme sur l'image urbaine. Comme l'a montré Jean-Louis SUBILEAU, que ce soit pour les plans urbains, ou encore les grands équipements, les maîtres d'ouvrage ont recours à « de grands maîtres d'œuvre producteurs d'imaginaires neufs, affirmant fortement, et de manière lisible par tous, que la ville entre dans une ère nouvelle⁹²⁷ ».

Au cours des vingt dernières années, le rôle de l'image urbaine pour valoriser le développement de la ville a peu à peu été reconnu par le gouvernement local, et c'est ainsi que le quartier fluvial est considéré comme le meilleur vecteur de l'image urbaine. Sa particularité culturelle, historique ou naturelle lui donne une valeur potentielle dans l'exploitation. De plus, en tant qu'espace ouvert linéaire, le fleuve présente le panorama de la ville sous des perspectives diverses. De ce fait, les projets fluviaux sont liés à l'objectif de reconstitution de l'image urbaine. Pour les cas que nous avons traités dans le chapitre précédent, la gestion de l'image urbaine a pour objet de consolider la popularité de la ville, d'attirer les visiteurs en favorisant le développement touristique, mais il vise aussi à attirer l'installation des talents et à laisser aux investisseurs une bonne impression, ce qui est le plus important. Pour atteindre ces buts, l'aménagement de l'espace et la réalisation de repères architecturaux deviennent des moyens importants. Pour le premier, un espace ouvert de haute qualité est regardé comme un moteur qui favorise le développement des quartiers des alentours et produit indirectement un avantage social, économique et environnemental. La qualité de l'espace public provient de son niveau d'ouverture, d'accessibilité et de sa possibilité de gestion commerciale. L'ouverture et l'accessibilité exercent une influence sur la fréquence de l'utilisation et, finalement, sur la possibilité de gestion commerciale. A cet égard, les projets fluviaux ont attaché une grande importance à l'amélioration de l'ouverture et à l'accessibilité de l'espace situé au bord du fleuve.

En ce qui concerne le rôle de l'architecture, l'image urbaine est composée d'un arrière-plan d'architectures et de repères. Le marketing urbain exploite l'architecture, sa valeur symbolique, sa capacité à véhiculer une image, mais aussi les programmes qui lui sont associés. Selon François CHASLIN, « elle possède ses manières à elle de signifier. En cela, elle est efficace, même dans le monde du marché et du marketing⁹²⁸ ». Une architecture dite publicitaire, par delà sa fonction, constitue un imaginaire potentiel, ce que BARTHES qualifie de « fonction onirique⁹²⁹ ». Une fonction assez classique est accordée au projet architectural pour transformer, à travers quelques édifices emblématiques, l'image de la ville. A cet égard, implanter un repère au bord du fleuve, contrôler le skyline de façade le long du fleuve, tous ces moyens ont pour objet d'obtenir un effet harmonieux avec des

⁹²⁷ Jean-louis SUBILEAU, *Les paradoxes de la concurrence territoriale*, Revue *Urbanisme* Hors série N° 18, *Territoires en quête d'images*, Paris, décembre 2002, p60-61

⁹²⁸ Référence : François CHASLIN, *deux conversations avec Rem Koolhaas et caeteran*, Sens & Tonka, Paris, 2001

⁹²⁹ Roland BARTHES, *La Tour Eiffel*, in *Oeuvres complètes*, Tome II. 1962-1967, Éd. du Seuil, Paris, 2002 p534-535

points remarquables. Pour les cas qui utilisent le marketing urbain comme mode de gestion de l'image, l'espace public et le repère architectural, en tant que deux composants principaux de l'image urbaine, produisent un effet visuel et, en même temps, exercent des influences à différents niveaux, de l'expérience de la psychologie à la mémoire collective. Ils composent en fait une publicité complexe pour la ville. Par contre, c'est par sa façon d'améliorer le « cuticule » que le mouvement d'embellissement, à Canton, est devenu un cas particulier. Le mouvement de Canton poursuit un effet « fragmentaire » et à court terme. Il fait écho au désir du gouvernement d'améliorer l'image urbaine avec un budget et un temps limités. Mais en tous cas, considérer l'image fluviale comme un composant important de l'image urbaine, et améliorer l'image urbaine en vue d'obtenir un bénéfice économique et social, sont devenus les points chauds des villes fluviales chinoises au cours des vingt dernières années. C'est grâce à la référence à des cas étrangers réussis, et à la dominance de l'idée de marketing urbain, que la valeur de l'image fluviale est de plus en plus accentuée.

Conclusion

"La ville et sa morphologie se transforment, en même temps que les ensembles sociaux se façonnent. Et tout ne va pas au même pas. D'où l'intérêt porté aux acteurs, aux représentations (qui accélèrent ou freinent l'alignement) et donc au temps. Ou mieux, aux temps : car il a les temps de la fabrication, des temps des usages, des temps des pratiques. ... Temps consolidés, aventures risquées. ... Les espaces ne prennent donc de valeur, un sens, qu'à travers ce jeu du temps. L'identité urbaine (à supposer que l'on admette le terme sans réserve) vient d'un cumul d'expériences, plutôt que d'un caractère inné, telles qu'en elles-mêmes les villes existaient. La caverne platonicienne ne les abrite pas⁹³⁰".

Marcel RONCAYOLO a remarqué que la forme de l'espace urbain dépend de son usage, et que le parcours de transformation se fait à travers le temps. Dans cette perspective, les villes fluviales chinoises ont employé leur fleuve de façons diverses, déterminées par leur phase et leur exigence de développement. Si nous le distinguons par les fonctions urbaines, à partir de la première "Ouverture" au monde en 1840, les villes fluviales chinoises ont rencontré trois moments importants : celui de la commercialisation, celui de l'industrialisation et celui de la tertiarisation. Dans ces trois moments de transformation, la fonction et le rôle du fleuve ont évolué. Elle a donc déterminé la forme du quartier fluvial, mais aussi le mode d'urbanisation.

Pour le processus de transformation du rapport ville/fleuve, nous avons choisi trois moments pour la recherche. Dans chaque période, on a constaté qu'il existe une grande différence entre le contexte chinois de la transformation et celui des villes occidentales. La commercialisation a été introduite par les ressortissants étrangers qui ont établi les concessions. Cela a duré un demi-siècle pour faire pénétrer l'idée aux dirigeants et aux commerçants chinois. Quant à l'industrialisation, la Chine a poursuivi le chemin de l'Union Soviétique, c'est-à-dire l'économie planifiée et l'industrialisation avec les efforts de tout le pays, sur une base économique fragile. Dans la période de la tertiarisation, le modèle occidental, grâce à sa modernité, a attiré l'attention des dirigeants locaux, ainsi que le regard des architectes et des urbanistes, lorsque les villes chinoises peuvent ré-ouvrir leurs portes au monde. Il y eut une comparaison pour chaque moment entre le modèle occidental et le modèle chinois, et ce dernier fut l'héritage de l'époque précédente. En se référant au modèle importé, les auteurs chinois ont tenté de faire un « couper-coller » des images modernes qu'ils ont vues. Ces conséquences se produisent dans une certaine mesure en réponse à des déterminations internes (comme la soif du développement économique dans un court terme ou le besoin d'une position avantageuse dans la concurrence nationale et internationale), ce qui n'exclut pas l'effet de l'influence des modèles externes.

Usage du fleuve / forme urbaine

La concession et le fleuve commercialisé

Les villes chinoises traditionnelles sont nées au sein de la société agricole. Comme l'a

⁹³⁰ Marcel RONCAYOLO, *Lectures des villes, Formes et temps*, Parenthèses, Marseille, 2002, p242

montré notre introduction, les villes chinoises ont joué un rôle en tant que centre administratif de la région. L'État a exercé le contrôle et la gestion sur la région à travers les villes. La situation n'a pas connu de grands changements jusqu'au XIX^e siècle. La nature de la ville, ainsi que la pensée traditionnelle qui a mis l'accent sur l'agriculture mais négligé le commerce, a déterminé l'attitude des dirigeants pour les quartiers commerciaux déjà existant au bord du fleuve : ils les ont dédaigné et laissé aller pour la plupart, bien que les centres commerciaux soient nés spontanément depuis le XII^e siècle et qu'ils soient aussi importants que les centres politiques dans les quatre villes fluviales de notre terrain.

Le double centre – l'un politique à l'intérieur de la muraille, l'autre commercial au bord du fleuve – est juxtaposé depuis longtemps dans les villes chinoises. Cette situation n'a pas eu de changement avant la première « Ouverture » au XIX^e siècle. Les fondateurs des concessions, les Européens, les Américains, ou encore les Japonais, ont choisi les quartiers fluviaux en marge de la ville, qui étaient sous-estimés par l'autorité chinoise. Pour ces étrangers, faire du commerce était le but ultime de leur voyage en Chine. Ils ont fait venir sur le territoire chinois de grands navires aux technologies avancées après la révolution industrielle, alors que sur les fleuves chinois à la même époque existèrent encore les bateaux à voile. À leurs yeux, le fleuve, grâce à sa liaison avec la pleine mer, fut le moyen le moins coûteux et le plus pratique pour relier la Chine et leur pays d'origine. De plus, le réseau fluvial, avec ses nombreuses branches, a transformé les villes portuaires situées au lieu pivot de ce réseau en portes du continent chinois. En fait, la Chine ne put pas offrir plus de choix de modes de transport des marchandises à l'époque. Le chemin de fer n'a été construit qu'à la fin du XIX^e siècle. Quant au réseau routier reliant les villes, il semble qu'il n'existait pas du tout. Seuls quelques axes routiers servirent plutôt les passagers que les marchandises.

Les fondateurs des concessions ont pris en compte les avantages défensifs et d'environnement des lieux d'implantation, mais sans aucun doute les commodités commerciales furent l'objectif principal du choix du site. Les débarcadères, les entrepôts et les logements des commerçants furent les premières constructions, dominés elles aussi par ce principe. Comme les quartiers commerciaux chinois en dehors de la muraille, le développement du commerce a provoqué l'urbanisation de ces quartiers fluviaux ruraux. Cependant, ils ne sont pas devenus des deuxièmes centres commerciaux au-dehors de la cité, mais ils ont formé des villes neuves, incluant des fonctions diversifiées. Ils ont pris les quartiers fluviaux comme force motrice et centre de prospérité. Dans le processus d'urbanisation, le commerce a occupé la position dominante. Il a déterminé la forme urbaine de cette ville neuve, ainsi que l'extension à partir du quartier fluvial. Voici une image peu harmonieuse des débuts : les domaines portuaires et les entrepôts furent laids et sans ordre, mais ils furent bâtis le long du boulevard, côté fleuve, jouxtant les villas et d'autres bâtiments de luxe, aménagés grâce au profit tiré du commerce. Les premiers propriétaires des maisons du Bund, pour la plupart, ont construit leurs entrepôts à l'intérieur de leur cours, tandis que leur débarcadère était situé de l'autre côté du boulevard, juste en face de leur maison.

La construction des concessions fut donc basée sur des principes pragmatiques, répondant aux besoins immédiats des commerçants étrangers. La majorité d'entre eux, dont la demeure était temporaire, ont tenté de tirer un profit maximum durant cette brève période de

présence. Cet état de fait a déterminé le principe de construction, c'est-à-dire la forme suivant la fonction. Ces principes ont eu une influence considérable sur les quartiers fluviaux, notamment dans la première moitié du siècle depuis l'«Ouverture» à un moment où les premiers installés devaient résoudre en premier des problèmes concrets et pratiques. Dans la deuxième moitié de l'époque des concessions le phénomène semble se modifier. Le Bund de la concession internationale de Shanghai nous a donné un exemple où l'avantage à long terme s'est affirmé sur l'avantage immédiat. Cependant, le Bund resta un cas où la fonction commerciale a occupé une place dominante, bien que la décision du conseil municipal de la concession internationale ait provoqué des désavantages pour les commerçants. Par contre, cette logique spatiale facilitera le développement ultérieur du tertiaire.

Le centre urbain, situé autrefois à l'amont du fleuve ou à la confluence des rivières et des canaux afin de faciliter le commerce à l'intérieur de la région, s'est déplacé rapidement vers les concessions à l'aval, tournées vers le commerce international. Les petites villes au bord du fleuve, comme Shanghai et Tianjin, se sont transformées en métropoles les plus prospères de la Chine en l'espace de quelques décennies. Le développement du commerce a provoqué ensuite l'émergence et la prospérité des secteurs des services, dont la tête est la finance. Les anciens débarcadères et les entrepôts au sein des quartiers fluviaux ont été remplacés par l'immobilier de service tertiaire. Depuis le XX^e siècle, le développement du commerce a provoqué la naissance des industries de transformation, qui ont pour but de transformer les produits agricoles locaux en produits manufacturés à exporter. Au cours de ce processus, le fleuve n'a pas perdu sa position dominante dans le réseau de transports bien que le chemin de fer se soit développé en Chine. Dans les concessions, qui n'ont cessé de s'étendre, les nouvelles installations industrielles ont privilégié les quartiers fluviaux à la périphérie des concessions, bien que certains entre eux n'aient jamais connecté à la ligne du chemin de fer.

Le fleuve au moment de l'industrialisation

L'industrie moderne a fait ses premiers pas dans la deuxième moitié de l'époque des concessions, pourtant, en l'absence d'une véritable industrialisation, le taux d'urbanisation demeure très faible jusqu'au début du XX^e siècle⁹³¹. En comparaison avec la vague d'industrialisation, gérée par l'Etat après la fondation de la République, le développement des industries à la fin de la première «Ouverture» a eu une origine différente. Les industries de la «Ouverture» servit au commerce notamment à l'exportation. De ce fait, elles se sont engagé dans les villes fluviales ouvertes, car le fleuve a garanti d'une part l'arrivée de matériaux moins coûteux, d'autre part il a facilité le transport vers les lieux de consommation. Le fleuve a occupé une position avantageuse par rapport aux autres moyens de transport, dont le chemin de fer et la route. Quant à l'industrialisation depuis le milieu du XX^e siècle, elle est lancée au sein de l'économie planifiée, alors que l'Etat a tout géré. Dans ce cadre, la Chine, dominée par des considérations diverses, dont l'inquiétude pour sa défense, ainsi que le rêve d'un plan équilibré de dispositions industrielles, a tourné le dos aux anciennes villes ouvertes qui avaient une base industrielle, mais privilégié

⁹³¹ Sous le terme de «Urbanisme», rédigé par ZHUO Jian, in Thierry SANJUAN, dir., *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Armand Colin, Paris, 2006, p264-265

L'implantation d'usines toutes neuves à l'intérieur.

Dans les deux cas, les villes qui ont mis l'accent sur le développement industriel ont exploité le fleuve d'une façon similaire. A l'époque des concessions, le développement industriel a choisi les quartiers fluviaux en marge des concessions. En tant que rives non urbanisées, elles offraient un double avantage : moins de dépenses pour la construction et plus de facilités pour le transport. A l'époque, les coûts du transport représentaient une grande part de la valeur produite par une main d'œuvre bon marché. Au moment de la fondation de la République, on a pensé que le développement du chemin de fer pouvait rivaliser avec le fleuve, mais l'accessibilité au transport sur l'eau et au transport multimodal est restée le premier critère pour le choix du site industriel. Dans le cas des zones industrielles, les industries qui ont employé l'eau douce dans la fabrication, ou celles qui ont été sensibles au coût du transport des matériaux lourds, ont préféré s'installer au bord du fleuve.

La juxtaposition de l'industrialisation et la tertiarisation

Un autre phénomène important pendant la phase de l'industrialisation est celui des villes nouvelles mitoyennes du domaine portuaire. Elles furent plus indépendantes que les premières cités-satellites industrielles implantées dans les années 1950-1970. L'urbanisation des villes nouvelles portuaires a été provoquée par l'industrialisation, très orientée sur l'industrie lourde. A l'échelle communale, ces villes nouvelles ont pesé d'un poids plus lourd que les cités-satellites industrielles, car elles sont devenues des pôles qui ont rivalisés avec le centre ville existant. Ce sont exactement les cas de Tianjin et de Canton.

Pour les villes nouvelles industrialo-portuaires, l'industrialisation et l'urbanisation furent deux aspects liés l'un à l'autre. Dans les trente années depuis 1949, c'est à cause de l'accentuation de la construction des industries lourdes, dont les projets importants notamment, que l'Etat a pris la stratégie de diminuer les dépenses d'urbanisation autant que possible. Le résultat suivant a été produit : le niveau de l'urbanisation fut inférieur au niveau de l'industrialisation dans un long terme. Comme l'a remarqué Françoise GED, les villes satellites ont ressemblé plus à des cités-dortoirs qu'à une ville⁹³². Aux yeux de Thierry SANJUAN, la construction des villes nouvelles fut le fruit de la politique anti-urbaine des trente premières années du régime communiste et de sa volonté de transformer les grandes villes chinoises de villes de consommation en lieux de production. Il pense en plus que cette stratégie a empêché Shanghai de connaître un véritable redéploiement spatial en dehors du demi-échec des villes-satellites -, ainsi qu'une modernisation de son parc industriel et immobilier⁹³³. Dans ce point de vue, les villes nouvelles, dans les trente années suivant 1949, ont visé au contrôle de la dimension de la ville-mère, tandis que les villes nouvelles, depuis les années 1990, notamment celles situées aux alentours du port, a eu pour but d'offrir un soutien fort à la croissance économique de la ville-mère. Quoi qu'il est en soit, construire une ville nouvelle industrialo-portuaires fut une idée principale depuis la fondation de la République Populaire. Elle a été considérée comme une mesure

⁹³² Françoise GED, *Gestion du désordre et pathologie de croissance, Shanghai*, in Pierre CLEMENT, Sophie CLEMENT-CHARPENTIER, Charles GOLDBLUM (eds), *op.cit.*, Marseille, 1994, p212

⁹³³ Thierry SANJUAN, *Pékin, Shanghai, Hong kong, trois destins de villes dans l'espace chinois*, in Yves LACOSTE, dir., *Géopolitique des grandes villes, Hérodote*, Paris, n°101, 2001, p158

importante pour provoquer le développement économique et l'urbanisation de la banlieue. C'est grâce à l'attraction de l'industrie dans le quartier fluvial de la banlieue que le fleuve est devenu l'axe principal de l'extension urbaine. Cette tendance fut plus évidente à Canton qui est finalement devenue une ville linéaire prolongée sans cesse vers l'amont du fleuve. Que ce soit là ou à Tianjin, les villes nouvelles aux alentours d'un domaine portuaire n'ont pas dépendu, dans une certaine mesure, de la ville-mère pour l'emploi, l'habitation et les services. Elles sont devenues de nouveaux pôles industriels qui ont attiré aussi les habitants.

Les villes nouvelles industrialo-portuaires furent aussi le fruit du zonage fonctionnel. Cette idée, introduite en Chine depuis le début du XXe siècle, resta encore la pensée dominante de l'urbanisme chinois jusqu'à aujourd'hui. Les villes nouvelles industrialo-portuaires ont correspondu à l'idée, de regrouper des fonctions de fabrication, dont les industries, le transport et le stockage, aux alentours du port en eau profonde, loin du centre ville, ce qui a réduit les effets négatifs des activités industrielles sur la ville. Dominé par ce principe, le fleuve est sectorisé à la suite du découpage de la ville en districts fonctionnels. La restructuration de la plupart des villes chinoises eut pour objectif de réaliser le modèle des « cercles concentriques », c'est-à-dire de d'établir le secteur tertiaire dans le centre ville, le secteur secondaire dans la banlieue et le secteur primaire dans la banlieue encore plus lointaine. Ce système concentrique a agrandi son périmètre à la suite de la croissance démographique. Mais au fond, c'est la soif de terrains, notamment de terrains ayant une grande valeur dans le secteur bien urbanisé, qui l'a promu. Les fonctions du fleuve sont distribuées et redistribuées selon le même modèle, des services au secteur tertiaire dans le segment central aux services aux industries dans le segment extérieur.

L'industrialisation de la banlieue et la tertiarisation du centre ville se sont juxtaposées du début des années 1950 jusqu'à aujourd'hui. Deux périodes sont distingués au regard des orientations variées de l'état. Avant les années 1990, c'est l'industrialisation des quartiers fluviaux de la banlieue et l'urbanisation provoquée par l'industrialisation qui sont les enjeux principaux de la construction urbaine. Depuis les années 1990, les quartiers fluviaux ont attiré l'attention dans un cadre où l'économie planifiée a cédé la place à l'économie de marché. A partir de la deuxième moitié des années 1980, le contrôle *top-down* a partiellement été perdu, par contre, l'autorité locale a obtenu plus de droits pour gérer les affaires dans son périmètre. A la suite de l'évolution du régime juridique des transactions foncières, les dirigeants locaux sont devenus les premiers « *Stakeholders* » dans la transaction. Comme l'a montré ZHAO Shi Xiu, ancien chef du département d'urbanisme du ministère de la construction, l'urbanisme ne fut plus l'adoption et la matérialisation du plan économique. Par contre, la ville, en tant que secteur de l'économie avec ses activités sociales, serait gérée selon les principes du marché⁹³⁴. Lorsque l'autorité locale est devenue le représentant de l'intérêt local, elle est aussi devenue l'acteur principal des projets et leur plus grand bénéficiaire. A ses yeux, les quartiers fluviaux purent jouer des rôles divers selon leur potentiel, à savoir la situation géographique, la ressource historique et culturelle, la ressource en eau profonde. D'un côté, il a aidé à l'amélioration de la physionomie urbaine,

⁹³⁴ Le discours de ZHAO Shi Xiu, cité par WANG Kai, CHENG Ming, *Jin San Shi Nian Kuai Shi Cheng Zhen Hua Bei Jing Xia Cheng Shi Gui Hua Li Nian De Bian Qian (L'évolution de la doctrine d'urbanisme dans le cadre de l'urbanisation rapide des dernières trente années)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2009, p9-13

d'un autre côté, il a favorisé le développement des fonctions urbaines. De ce fait, la double poursuite de l'image urbaine et de la puissance économique a conduit à la juxtaposition de l'aménagement des quartiers fluviaux et de l'industrialisation-urbanisation des secteurs fluviaux de la banlieue. C'est le caractère le plus important dans l'exploitation du fleuve aujourd'hui.

La restructuration industrielle, plus précisément l'évacuation du secteur secondaire du bord du fleuve urbain, a offert l'occasion de reconfigurer l'espace urbain et de développer le secteur tertiaire. Cependant, les quartiers fluviaux chinois, en tant que vitrine la plus importante de la ville, ont occupé une position importante dans les besoins d'embellissement urbain. Si l'aménagement du front de l'eau en Amérique du nord est plutôt réservé aux habitants locaux, pour l'objectif d'attirer le retour des classes moyennes sur la rive, un lieu dégradé autrefois à cause du déclin des industries, les projets chinois, dans le cadre où les villes, traditionnelles ou nouvelles, furent au sein d'une vague d'urbanisation spectaculaire et d'un mouvement de concentration en centre ville, eurent pour la plupart l'objectif d'améliorer l'image urbaine et donc d'obtenir un avantage compétitif dans la concurrence, notamment pour l'attraction des investissements. Ce but a été bien présenté par le marketing urbain, l'idée au courant parmi les chefs des villes. La recherche de l'image urbaine a produit, dans certains cas, le renversement, voire même la disjonction du rapport fonction/forme urbaine, qui ont eu une liaison étroite au cours des deux époques précédentes. Par rapport à l'ancien état où la fonction a toujours déterminé la forme urbaine, l'exigence de l'amélioration de l'image urbaine a occupé la position dominante dans les projets de ces vingt dernières années, notamment dans le renouvellement du quartier fluvial du centre ville. Elle est devenue le facteur principal, et même le seul élément déterminant de la fonction. Les projets ont pris en compte le développement du secteur tertiaire au bord du fleuve mais, comme nous l'avons analysé dans la troisième partie, la prédominance de la forme urbaine dans l'usage du fleuve est devenue de plus en plus évidente. Elle a connu un sommet lors du mouvement d'embellissement des façades, plus typique à Canton mais aussi dans la majorité des villes au bord de l'eau.

Si l'orientation des rives du centre ville vers les loisirs, au milieu du XX^e siècle, fut le fruit de l'influence des experts soviétiques, elle fut aussi due au fonctionnalisme et au pragmatisme. Quant aux projets d'embellissement du front de l'eau, à la mode depuis les années 1990, que ce soit l'axe fluvial, la façade fluviale ou encore le skyline, la considération de l'image a dominé le mouvement. Comme l'a montré Thierry SANJUAN, les politiques d'urbanisme relèvent, dans un délai très court de réalisation, d'un véritable tour de force : celui d'une rationalisation de l'espace urbain qui prend aussi en compte les exigences postmodernes d'une valorisation et d'une production identitaire de la ville⁹³⁵. L'amélioration de l'image urbaine a aussi pour but d'attirer les investissements et ces derniers favorisent la croissance économique de la ville.

En même temps, le processus d'industrialisation du secteur fluvial de la banlieue s'est spectaculairement amplifié sous la poussée de la croissance économique. Les villes

⁹³⁵ Sous le terme de la « Ville », rédigé par Thierry SANJUAN, in Thierry SANJUAN, dir., *op.cit.*, Paris, 2006, p268

nouvelles industrielles, en trente ans entre 1950 et 1980, furent le fruit de la vague d'industrialisation gérée par l'État, tandis que la construction des villes nouvelles depuis les années 1990, notamment les villes industrialo-portuaires à l'amont et à l'embouchure du fleuve, furent des démarches *bottom-up* promues par les dirigeants locaux. Ce modèle, avec l'urbanisation provoquée par l'industrialisation, a produit, au cours de l'extension urbaine en nappe, des villes nouvelles dont les sites furent de plus en plus éloignés de la ville-mère. Les villes nouvelles industrialo-portuaires d'aujourd'hui furent à plus de cinquante kilomètres de la ville. Il y a eu trois raisons sous-jacentes pour ce phénomène. En premier, les villes chinoises ont considéré que le secteur secondaire est resté la plus grande forte puissance motrice pour l'économie urbaine, bien que les pays occidentaux soient entrés dans l'époque postindustrielle. Dans cette perspective, les villes nouvelles à proximité du domaine portuaire en eau profonde ont été considérées comme occupant une position supérieure. Deuxièmement, l'autorité locale voulut, à travers ce processus, changer le mode de croissance, passer de l'urbanisation discontinue, mal contrôlée, bordant les chemins ruraux ou des voies nouvelles ouvertes au coup par coup, à l'urbanisation volontaire, structurée et ordonnée par l'autorité publique sous la forme d'axes et de pôles. De plus, construire une ville toute neuve dans un terrain vierge, mettre tout le processus de promotion sous le contrôle de la mairie, toutes ces mesures furent plus faciles à réaliser que l'aménagement des quartiers déjà urbanisés. Autrement dit, aux yeux des dirigeants locaux, cela serait plus efficace pour réaliser une véritable performance au cours de leur mandat. Troisièmement, les dirigeants locaux, à travers le processus d'urbanisation de la dernière décennie, ont tiré la leçon suivante : il faut contrôler plutôt que de laisser les promoteurs privés accaparer les terrains vierges dont la situation géographique est avantageuse. Les expériences des exploitations précédentes, ainsi que la théorie et la pratique du marketing urbain, ont laissé à penser que l'extension et l'urbanisation sous contrôle ont été des conditions nécessaires pour que la mairie puisse tirer le plus grand profit des transactions foncières et, en même temps, évite autant que possible le partage des profits avec les anciens occupants des terrains (comme les villageois des "villages urbanisés"), ainsi que certaines personnes et promoteurs qui ont tiré profit du « marché noir ».

Les deux exemples cités dans notre thèse, l'un étant le port de Nansha à Canton et celui de Yangluo à Wuhan, furent tous les deux influencés par cette idée. Quant à Shanghai et Tianjin, une fois sorties de l'époque du port fluvial, elles eurent soit d'un port industriel en eau plus profonde dans un contexte où la compétition inter-villes fut de plus en plus intense, la concurrence occupant une position beaucoup plus importante que la coopération. Le projet put se réaliser grâce à l'absorption des villes petites et moyennes par la grande ville voisine. Que ce soit Nansha pour Canton ou Yangshan pour Shanghai, toutes les deux ont réalisé l'extension vers le domaine en eau plus profonde à travers la fusion avec des petites villes voisines. Ces nouvelles rives ont joué un rôle important dans leur nouveau plan stratégique. La réalité a montré aussi que, si une ville a perdu sa position dominante par rapport aux villes des alentours, elle a risqué d'être absorbée. La marginalisation économique a abouti à la marginalisation politique. Comme l'a remarqué LIU Hong Bo, le processus d'urbanisation chinois fut le mouvement de la création de villes dominées par le pouvoir. ... Si un lieu est devenu le centre du pouvoir, ou s'il a attiré l'attention du pouvoir, il a du naturellement le centre économique, culturel ou le lieu pivot du transport. ... Dans ce cas-là, la ville est considérée comme un produit du régime dirigeant, un bâti politique. Quand le

pouvoir gouvernemental a déplacé le lieu de son action, les centres s'est déplacé à sa suite. De ce fait, la ville commerciale a perdu son sens car là où le pouvoir se manifeste s'est trouvé le centre de prospérité. La banlieue et la marge furent redéfinies selon la distance au pouvoir. On peut dire que chaque ville chinoise est presque devenue « une ville politique ». L'implantation du pouvoir gouvernemental et son but ont déterminé la dimension, la forme et le niveau administratif de la ville⁹³⁶.

Par rapport à la ville nouvelle industrielle issue de la logique des années 1950, le secteur de Pudong, à Shanghai, a suivi un autre modèle qui avait déjà réussi aux villes fluviales chinoises : le franchissement du fleuve qui crée un « *inner-new-city* », une ville nouvelle au sein de la ville existante. Ses objets du développement ont correspondu à sa situation géographique. Le secteur de Pudong, situé à faible distance de l'ancien centre ville, a proposé une mixité de fonctions. Le quartier Lu-Jia-Zui, situé juste en face du Bund, a mis l'accent sur les activités tertiaires, mais les quatre zones n'ont pas contredit la logique selon laquelle l'industrie provoque la croissance économique. C'est en fait une stratégie éclectique, convenant à l'époque postindustrielle.

La réalisation de l'ambitieux projet de Pudong est basée sur le franchissement du fleuve, un obstacle présent tout au long de l'histoire. Le fleuve est transformé en une structure de liaison des deux côtés. De ce fait, les rives sont devenues une vitrine de l'image urbaine. Le cas de Pudong a démontré bien la transformation de la forme urbaine à la suite du changement de la fonction du fleuve, qui n'a plus ici une fonction matérielle, mais plutôt des significations spirituelles. Le fleuve eut une fonction abstraite par rapport à la reconfiguration de la physionomie urbaine.

Modèle occidental / modèle chinois

LI Xin a divisé l'histoire de l'urbanisme chinois en trois périodes lorsqu'il traite de la logique interne de l'évolution de l'urbanisme chinois : la reproduction dans le processus de l'involution⁹³⁷ (avant 1840), la greffe vis-à-vis de l'impact externe (entre 1840 et 1949), l'évolution au cours de la construction (de 1949 jusqu'à aujourd'hui). Avant l'« Ouverture » de 1840, la société chinoise est très stable dans le cadre d'une pan-éthnicisation. Elle est à l'inverse de l'institutionnalisation, le processus connu par les sociétés européennes et les sociétés nord-américaines. Plus concrètement, l'évolution du régime occidental fut l'expansion de l'ordre social spontané, au sein du contrat social, notamment à la suite du développement économique et au cours de l'évolution du marché. Ce fut un processus institutionnalisé vers le règne de la loi. Par contre, en Chine, ce furent les valeurs culturelles, l'éthique et l'idéologie qui ont pénétré et transformé le régime de la loi⁹³⁸. Dans le cadre d'une pan-éthnicisation, la mode traditionnel de construction est devenu un outil du rituel. Strictement réglementée par le *Zhou li* (Rituel de Zhou), les villes chinoises étaient

⁹³⁶ LIU Hong Bo, *Zai Gan Han Zhong Fan Si Zhong Guo Cheng Shi Hua (La rétrospection du processus de l'urbanisation chinoise)*, in *Nanfang weekly*, Canton, le 18 février 2009

⁹³⁷ Certains chercheurs proposent que trois chemins agissent sur l'histoire de la société humaine : la révolution, l'évolution et l'involution. Pour l'involution, il s'agit de l'ensemble des frottements internes, de l'auto-entretien et de l'auto réplique. Voir, LI Xin, *op.cit.*, Shanghai, n°5, 2005, p81-85

⁹³⁸ Aux yeux de l'historien HUANG Ray, l'étendue des facteurs éthiques a des raisons géographiques, des raisons techniques et des raisons d'organisation.

hiérarchisées en fonction de leur population. Les citadins étaient enregistrés et regroupés selon leur classe sociale dans des quartiers différents. Les bâtiments dont les propriétaires ont un niveau équivalent ont une forme unifiée, correspondant au niveau administratif de leur propriétaire. Cela coïncide avec le grand système impérial. Ce régime a occupé une position dominante grâce à son accord avec le rituel ; en même temps, il a présenté des défauts innés à cause de son manque de légitimité. Il fut ainsi dépendant et vulnérable. Autrement dit, le régime risque l'effondrement si son autorité est contestée ou si une condition externe est modifiée. De ce point de vue, LI Xin a proposé le modèle « impact □ réaction », une manière passive pour le processus d'évolution de l'urbanisme chinois à l'époque dès l'« Ouverture » lorsque le régime traditionnel est brisé, et que les régimes occidentaux sont introduits par la force. LI Xin a comparé ce processus à une « greffe à la suite d'impacts », au contraire du processus suivant de l'occident : « l'évolution de la théorie d'urbanisme fut un processus logique, un maillon de la chaîne de l'époque classique à l'époque moderne. Elle fut le fruit de la société, de l'économie, de la révolution industrielle notamment⁹³⁹ ». Il a pensé en plus que ce fut une « greffe » dure, grossière, précipitée, qui manqua sans aucun doute d'une logique interne assez solide.

L'introduction du modèle externe a provoqué le renouveau du modèle chinois. Cela est illustré notamment par l'évolution des villes fluviales chinoises à l'époque des concessions. Les marchands occidentaux, grâce à l'« Ouverture », ont obtenu la possibilité de faire du commerce en Chine, pays traditionnellement agricole. En même temps, l'ancien état chinois est brisé. Les villes fluviales, qui n'avaient fait que du commerce avec l'intérieur de la région, sont obligées de s'intégrer au réseau commercial du monde. Elles ont appris le commerce à travers les concessions. Dans ce cadre, les commerçants étrangers ont construit des villes neuves sous la forme d'une urbanisation des quartiers fluviaux de l'intérieur. Cela a conduit les chinois, qui avaient préféré l'entourage de la ville par des murailles, à reconnaître la valeur du fleuve.

Les concessions ont exercé sans aucun doute une influence considérable sur les villes chinoises. « On peut s'interroger pour savoir si la Chine a pâti ou bénéficié de l'existence des concessions. On pourrait répondre que, si d'un côté il y a eu aliénation d'une partie de la souveraineté, perte de prestige même, d'un autre côté il y a eu acquisitions matérielles et intellectuelles. La Chine de 1898, et même celle de beaucoup plus tard, ne connaissait rien de la civilisation occidentale ; les étrangers par la création et la vie même de leurs concessions lui ont apporté des modèles de confort, d'hygiène et d'instruction insoupçonnés jusque-là⁹⁴⁰ ».

Le modèle des concessions, c'est-à-dire un développement commercial dépendant du fleuve, puis une urbanisation et une modernisation des terrains vierges, a été introduit parce que la société chinoise ont connu du retard en raison de l'échec des guerres de l'opium et de l'image moderne des concessions.

⁹³⁹ LI Bai Hao, *Zhong Xi jin Dai Cheng Shi Gui Hua Bi Jiao Zong Shu (La comparaison entre l'urbanisme occidental et l'urbanisme chinois de l'époque contemporaine)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Édition de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2000, p43-44

⁹⁴⁰ Georges DUBARBIER, *Histoire de la Chine Moderne*, Presses universitaires de France, Paris, 1960, p63-64

Que ce soient la centralisation des concessions au bord du fleuve, ou encore le domaine portuaire avec des technologies et des équipements avancés, tous deux ont offert aux villes chinoises le modèle d'une société moderne, de la vie quotidienne à la fabrication. Comme l'a montré Michel CARTIE, le « retard » chinois au début du XX^e siècle... serait le résultat d'une résistance opposée à la modernisation par des institutions sociales et économiques spécifiques, c'est ainsi que plusieurs historiens mettent l'accent sur l'imbrication de l'agriculture et de l'artisanat ou sur le faible développement de l'élevage. La diffusion des techniques d'origine étrangère et leur adoption par la population seraient d'abord retardées par l'absence de besoins de la société⁹⁴¹. De ce fait, de la bureaucratie chinoise de la dynastie Qing au dirigeant national de la République de la Chine, tous ont tenté d'apprendre les méthodes des concessions, c'est-à-dire développer le commerce et construire une ville moderne en profitant de l'exploitation des ports, du lancement du commerce et de l'industrie. Le modèle des concessions a circulé grâce à l'exemple qu'il a donné. Il est aussi répandu par la communication irrégulière entre la bureaucratie chinoise et les commerçants chinois, avec les personnages des concessions.

Comme l'a remarqué ZHANG Zhi Dong, principal initiateur du mouvement d'auto-renforcement, le mouvement a tenté d'apprendre les technologies occidentales à condition de bien conserver l'idéologie traditionnelle chinoise. La bureaucratie de la dynastie Qing a pensé que la construction du port et l'« Ouverture » volontaire au commerce extérieur ont été les mesures uniques qu'il a du adopter. Autrement dit, ils n'ont reconnu pas le rôle déterminant du port par rapport au développement du commerce ; parallèlement, ils n'ont eu ni investissements suffisants ni un régime de gestion aussi avancé que celui des concessions. C'est pourquoi ils ont finalement connu un échec. Quant aux dirigeants qui se sont formés à l'occidentale, comme SUN Yat-Sen, au début de la République, ils ont rêvé d'un pays puissant grâce au développement industriel et commercial. Ils ont remarqué que l'exploitation des grands ports chinois était une des mesures principales pour augmenter la puissance nationale. Cette pensée a bien concordé avec l'évolution des concessions. De ce fait, les projets qui ont concerné la construction du port au périmètre de tout le pays ou de la région, comme le Plan d'activité économique et le Plan du Grand Shanghai, ont été plus proches du modèle d'urbanisation introduit par les concessions. Pour la phase de l'urbanisation, ils ont mis l'accent sur l'urbanisation progressive, des quartiers fluviaux vers l'intérieur, provoquée notamment par le développement industriel. Le découpage et l'orientation des districts fonctionnels de leur projet ont correspondu aussi à cette pensée. Ils ont tenté d'adapter le modèle de la concession au cadre chinois, bien que leur objectif soit d'établir les villes sous une autorité chinoise rivalisant avec les concessions, et que leur pratique soit obligée de cesser à cause du manque de capitaux ou de la guerre.

Les concessions, les villes neuves et modernisées implanté en premier du bord du fleuve, sont juxtaposées aux cités chinoises, de vieilles villes en déclin à cause de la négligence du commerce. Le modèle occidental et le modèle chinois se sont rencontrés dans les villes fluviales. Les concessions ont produit une influence sur les cités chinoises ; de même, ces dernières n'ont pas manqué de réagir. Elles se sont heurtées et pénétrées l'une et l'autre.

⁹⁴¹ Voir, Michel CARTIE, *L'état de la Chine*, in Pierre GENTELLE, dir., *L'état de la Chine et de ses habitants*, Éd. la Découverte, Paris, 1989, p103

Comme l'a remarqué Thierry SANJUAN, Shanghai n'est pas une ville européenne née d'une simple greffe coloniale sur les terres deltaïques du Yangzjiang. La ville, même si elle est l'héritière évidente du traité de Nankin en 1842, était à cette date déjà bien inscrite dans le réseau des villes commerçantes du Jiangnan⁹⁴². Pour ce qui concerne la forme urbaine, en dehors du quartier chinois original, l'essentiel du bâti de Shanghai jusqu'à la fin des années quatre-vingt est certes issu des constructions et de l'extension des concessions française et internationale, et il ne correspond pas à l'ordonnement ni à l'architecture attendus d'une ville chinoise. Mais le réseau viaire s'inspire du lacs des canaux qui organisait précédemment la rive occidentale de la rivière Huangpu, et la structuration des lotissements caractéristiques de Shanghai, les lilong - construits entre 1860 et 1930 -, reprend l'architecture et l'agencement spatial des maisons rurales traditionnelles de la région shanghaienne⁹⁴³. En général, l'ambiguïté shanghaienne a affiché en fait une modernité internationale qui s'est appuyé en permanence sur une identité proprement chinoise. La métropole portuaire était à la fois chinoise et cosmopolite. Shanghai fut familière de l'importation de modèles étrangers et d'une modernité internationale⁹⁴⁴. En fait, l'explication pour Shanghai est convenue s'applique aussi aux autres villes fluviales chinoises qui se sont ouvertes et qui ont vu s'implanter des concessions à la même époque. Les concessions ont procédé donc de la greffe, et non d'une simple transplantation d'un modèle occidental complet en terre chinoise. Du déroulement du processus d'urbanisation à la manière d'employer le fleuve, du mode d'exploitation des quartiers fluviaux à la forme urbaine et aux normes de construction, tous les villes fluviales ouvertes ont connu ce double processus : la pénétration du modèle occidental et l'amélioration du modèle chinois.

Les villes chinoises, une fois dépassée l'époque des concessions, ont cherché un modèle étranger avancé et tenté aujourd'hui de le greffer sur la réalité urbaine chinoise. L'«Ouverture» au milieu du XIX^e siècle, leur ont fait connaître l'écart qui existait entre la Chine et les pays occidentaux industrialisés, qui ont déjà réalisé leur révolution industrielle. De ce fait, les réformistes, dont les représentants furent les initiateurs du mouvement d'auto-renforcement, se sont engagés dans la construction des équipements militaires et des industries de manière à apprendre les technologies avancées. Cela a favorisé la naissance de l'industrie moderne en Chine. Lorsqu'elle a lancé la vague d'industrialisation, dans les années 1950, elle a introduit un autre modèle, celui de l'Union Soviétique en tant que guide de l'industrialisation et de l'urbanisation, car elle pensa que l'URSS avait plus d'expérience pour la construction des villes socialistes. Le modèle de l'Union Soviétique a eu une influence notamment sur les principes d'urbanisme. Les districts fonctionnels, la stratégie privilégiant l'industrie lourde, l'urbanisation provoquée par l'industrialisation, furent tous des principes établis sous l'influence des experts soviétiques. En ce qui concerne le rôle du fleuve dans la ville, le zonage fonctionnel a orienté les quartiers fluviaux du centre ville vers les loisirs notamment populaires. La marginalisation du commerce a conduit à la suppression de la plus grande partie des entreprises du secteur tertiaire du bord du fleuve, car elles n'ont plus répondu aux besoins de l'époque, en dépit de leur ancien rôle dans le développement et la prospérité de l'époque précédente. L'accent mis sur l'industrie lourde

⁹⁴² Thierry SANJUAN, *op.cit.* Paris, 2001, p157

⁹⁴³ Françoise GED, 2000, cité par Thierry SANJUAN, *op.cit.* Paris, 2001, p157

⁹⁴⁴ Voir, Thierry SANJUAN, *op.cit.* Paris, 2001, p157, p170

abouta à l'exploitation maximale du potentiel du fleuve dans la fabrication. Poussées par le politique puissante de l'État, les villes fluviales ont changé sans transition de modèle passant de celui des villes occidentales à celui des villes soviétiques. De même, pour le rôle du fleuve qui a passé directement de l'ancien usage au service de la ville commerciale au service du transport et de la fabrication industrielle.

Cependant, la diffusion du modèle soviétique a été abandonnée à la suite de la rupture sino-soviétique. Après cette expérience de transplantation du modèle soviétique qui aurait duré une décennie, la Chine a identifié rétrospectivement les points ne convenant pas à une transplantation totale dans le contexte chinois. Elle a adopté l'idée que l'industrie lourde est une force motrice du développement économique, mais elle a rejeté l'accentuation excessive de la forme urbaine et les principes classiques pratiqués par les experts soviétiques. Elle a décidé ensuite de baisser autant que possible les normes des équipements de services afin de réserver les capitaux aux industries. En même temps, elle s'est engagée dans la construction des villes nouvelles de grande échelle. En conclusion, à l'époque l'industrialisation, le modèle soviétique a occupé la position prédominante à la suite de l'orientation politique de la Chine, notamment au cours de la réalisation du premier plan quinquennal. Leur idée est endoctrinée aux villes chinoises, et ces dernières ont fait ensuite une amélioration volontaire afin de l'adapter à leurs propres demandes.

LI Xin a relevé dans les trente années entre 1949 et 1979 des fluctuations dans les démarches d'urbanisme dominées par l'orientation politique. Pendant les années 1980, les chinois ont eu « un enthousiasme naïf, trop ambiguë pour la réforme ». Une attitude plus pratique et souvent plus conservatrice a occupé la position dominante depuis les années 1990⁹⁴⁵. L'urbanisme chinois est entré dans un « deuxième printemps » lorsque l'« Ouverture » est relancée de nouveau. Après la fermeture des trente années entre 1950 et 1980, une période où les villes chinoises n'ont eu que le modèle soviétique, la deuxième « Ouverture » a favorisé la communication entre la Chine et les différents autres régimes. Des projets réalisés, voire même conceptuels, à Hongkong, en Asie du sud-est, en Europe de l'ouest et notamment ceux de l'Amérique du nord, ont conquis les cœurs des dirigeants locaux, qui sont aussi les acteurs les plus importants pour la ville.

A l'époque des concessions, le modèle occidental a été emprunté afin de moderniser les quartiers qui ont été sous l'autorité chinoise. La circulation du modèle externe au cours de la deuxième « Ouverture » a eu cependant des raisons plus diverses que cette motivation simple. C'est davantage l'action des acteurs chinois, dont les dirigeants et les concepteurs ont cherché une solution correspondant à leur propre objectif dans les expériences étrangères, que les modèles en eux-mêmes qui ont produit une influence puissante sur la renaissance et l'évolution du modèle chinois. Autrement dit, ce fut le besoin interne qui a favorisé la « greffe » du modèle externe. Par rapport à l'adaptation passive des conseils soviétiques dans les années 1950, l'évolution depuis la deuxième « Ouverture » a présenté une diversité et une sélectivité dans le double contexte de la localisation et de la mondialisation.

La vague de la tertiarisation du monde a inspiré aux dirigeants de la ville chinoise que l'usage du fleuve pourrait se réorienter vers le développement du secteur tertiaire. En tant

⁹⁴⁵ LI Xin, *op.cit.*, Shanghai, 2005, p81-85

que vitrine importante de la physionomie urbaine, le front de l'eau a influencé la capacité de concurrence de la ville. En un mot, son influence fut indirecte mais considérable sur les potentialités du développement économique dans le futur notamment. Dans ce point de vue, les projets qui ont réaménagé l'ancien quartier industriel au bord du fleuve et qui ont profité de l'exploitation du patrimoine historique et culturel, ont donné de l'inspiration aux acteurs chinois. Ils ont amélioré l'image urbaine ; parallèlement ils ont accru la rentabilité des quartiers fluviaux. L'ensemble des acteurs a adopté le mode de la tertiarisation du front de l'eau en centre ville. Ils ont mis en oeuvre l'idée du marketing urbain à la stratégie de la ville, accompagnant l'adaptation des concepts et des méthodes étrangères. Tout ceci ont servi à optimiser les intérêts de la mairie, soit de façon matérielle (comme la croissance économique) soit abstraite (comme la réputation de la ville). A cause du problème des sources d'information, s'ajoutant au fait qu'ils ne retiennent que les concepts et les méthodes avantageux pour eux, les concepts, les théories, les idées principales que les projets fluviaux chinois ont présentés ont eu une convergence, bien que leur nombre soit en augmentation spectaculaire notamment à partir la fin des années 1990. La doctrine a évolué à la suite de la connaissance de l'usage du fleuve et de l'étude de l'état actuel, mais le but ultime n'a pas connu de changement radical depuis les années 1990.

Le modèle occidental s'est répandu grâce au grand nombre de projets qu'il a inspirés à la traduction de certaines œuvres, comme *The image of the city* et *Town Design*, et aux visites à l'étranger des dirigeants locaux et des projeteurs. Le troisième vecteur de l'influence fut l'introduction par les colloques et les concours internationaux des idées et des concepts des architectes-urbanistes et des chercheurs étrangers. Ils sont devenus le mode de plus en plus important de circulation des théories et des concepts occidentaux. Comme il a montré ZENG Shi Ling, la mondialisation a favorisé non seulement le déroulement rapide du processus de l'urbanisation en Chine, mais aussi la participation des architectes étrangers dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture⁹⁴⁶. De Pudong à Nansha, que ce soit dans la planification à l'échelle de la ville ou dans le projet urbain à l'échelle de l'îlot, le front de l'eau est un lieu urbain qui a attiré de plus en plus l'attention des promoteurs de concours internationaux. Il est devenu le secteur primordial du projet. Dans une certaine mesure, les colloques initiés par les concours furent plutôt un « produit dérivé ». Les lanceurs chinois ont préféré les idées opérationnelles et spécifiques au projet, alors que les chercheurs invités ont tenu un discours plus général à partir de leur propre perspective scientifique.

Cependant, le modèle chinois a son propre caractère : la double tendance contradictoire entre le centre ville et la banlieue. La valeur commerciale du fleuve en centre ville a été exploitée au maximum, tandis que secteurs fluviaux de la banlieue, notamment ceux à l'aval et à l'embouchure du fleuve, ont emprunté encore le chemin qui induit l'urbanisation de l'industrialisation. Le premier a été inspiré par les expériences des pays occidentaux de l'époque postindustrielle, alors que le dernier, a adopté une doctrine venant de l'Union Soviétique, mais influencée également par le processus du développement de l'occident à l'époque industrielle. De ce fait, les villes fluviales se sont appliquées à bien intégrer les divers modèles, voire même à copier des modèles étrangers au sein du contexte chinois.

⁹⁴⁶ ZHENG Shi Ling, *Quan Qiu Hua Ying Xiang Xia De Zhong Guo Cheng Shi He Jian Zhu (L'architecture et les villes de la Chine sous l'influence de la mondialisation)*, in *Architectural Journal*, Pékin, n°2, 2003, p7-10

Cette tendance se poursuivra tant que le pragmatisme occupera la position dominante.

Perspective à ouvrir

Notre thèse a mis en évidence la diversité des enjeux liés à la thématique de l'usage du fleuve au cours de l'urbanisation. L'usage du fleuve apparaît largement lié au contexte économique, urbanistique et social. En fait, le fleuve est intégré aux enjeux de la ville dans les trois moments ledit : la phase dit de commerce, celle de l'industrie et celle de la tertiarisation. Pour les villes chinoises qui connaissent une forte croissance urbaine, elles ont le caractère encore inachevé de ce qu'il est courant d'appeler aujourd'hui « la révolution urbaine chinoise ». Dans ce contexte, certaines perspectives nouvelles seront à ouvrir :

Inscrire le fleuve dans l'écosystème urbain, aménager le front d'eau afin d'une valorisation urbaine, regarder le fleuve en tant qu'espace identitaire au développement touristique et culturel..., ce sont les problématiques communes qui attirent l'attention dans les pays du monde. Dans le cadre où le fleuve est employé de plus en plus « ludique » et « abstrait », nous nous demandons si le rapport ville/fleuve est entrain d'entrer à une nouvelle phase qui porte les intérêts sur les nouvelles évolutions. Y-a-t il des particularités des fonctions fluviales dans cette nouvelle vague du développement touristique par rapport au moment précédant dit de la tertiarisation ?

Le développement durable devient la problématique mondiale. Dans ce contexte, nous nous demandons quel rôle joue-il le fleuve au sein des enjeux urbains chinois à l'aujourd'hui et au futur. Le développement durable s'agit non seulement à l'aspect écologique, mais aussi à l'approche culturelle et sociale. Si l'observation et la rénovation de patrimoine architecturale et urbaine sont déjà prises en compte par les dirigeants locaux, leur accent est mis notamment à la réorientation des quartiers fluviaux vers les secteurs de service. Cependant, la « *degentrification* » du secteur fluvial, ainsi que la diversité et l'authenticité de la culture urbaine, restent les questions devant les acteurs chinois.

En ce qui concerne le sujet du pragmatisme, nous avons montré quelques exemples dans notre thèse. Dominé par ce principe, les méthodes et les modèles empruntés sont en service à l'objective le plus pratique, du développement du commerce autrefois à la croissance économique de nos jours. Aujourd'hui, les enjeux sont obligés de négocier entre la demande de croissance économique et les préoccupations plus sensibles à la qualité de la vie en ville et à l'équilibre social. C'est en fait la contradiction entre les acteurs (les hommes politiques, les administrateurs de la ville) et les utilisateurs (les habitants notamment). C'est un sujet que nous n'arrivons pas approfondir dans cette thèse, car l'approche de la base de donnée est soumise au contrôle sévère, comme les contenus détaillés des politiques, les négociations entre les différents acteurs, ainsi que certains statistiques, notamment celles concernant aux projets les plus proches. Quoi qu'il en soit, il reste un sujet intéressant pour la recherche suivant, si nous voulons bien distinguer les buts ultimes et analyser les logiques interne dernier ces projets fluviaux avec grande ambition.

Bibliographie

Ouvrages

- Généralité

AL NAIB S.K., Ed., *Dockland, An illustrated historical survey of life and work in east London*, NELP/GLC, Londres, 1988, 304p

BACKKOCHE Isabelle, *La Trace du fleuve : La Seine et Paris (1750-1850)*, EHESS, Paris, 2000, 430p

BRUTTOMESSO Rinio, ed., *Waterfronts, a new frontier for cities on water*, International Centre Cities on Water, Venice, 1993, 351p

BONILLO Jean-Lucien, DONZEL André, FABRE Mario, *Métropoles portuaires : Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam*, Parenthèses, Marseille, 1992, 211p

BONILLO Jean-Lucien, BORRUEY Rene, ESPINAS Jean-Denis, PICON Antoine, *Marseille, ville et port*, Parenthèse, Marseille, 1991, 221p

CHALINE Claude, dir., *Ces ports qui créèrent des villes*, Ed. l'Harmattan, Paris, 1994, 299p

COLLIN Michèle, dir. *Ville et port, du XVIIIe-XXe siècle*, Ed. l'Harmattan, Paris, 1994, 292p

JIN Guang Jun, *Tu Jie Cheng Shi She Ji (L'analyse graphique de projet urbain)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 1998, 126p

LABASSE Jean, *L'Organisation de l'espace : éléments de géographie volontaire*, Hermann, Paris, 1971, 604p

Le Bureau de la planification de Canton, *Urban Design of waterfronts*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2001, 229p

Les Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, *Le fleuve, un système des territoires des acteurs*, Paris, n°141-2^e trim, 2004, 244p

LYNCH Kevin, *The image of the city (L'image de la cité)*, trad. en français par Marie-Françoise VENARD et Jean-Louis VENARD, Dunod, Paris, 1977, 222p

MANGIN David, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine : la ville franchisée*, Ed. de la Villette, Editions du Certu, Paris, 2004, 398p

MARSHALL Richard, dir., *Waterfronts in post-industrial cities*, Taylor & Francis, Londres, 2001, 194p

MEYER Han, *City and port, Transformation of port cities, London, Barcelona, New York, Rotterdam*, International Books, Utrecht, 1999, 424p

PRELORENZO Claude, DEHAN Philippe, PICON-LEFEBVRE Virginie, SIMONNET Cyrille, *La Ville au bord de l'eau : une lecture thématique d'Europas 2*, Parenthèse, Paris, 1993, 109p

RIVOIRARD Philippe, THIEBAUT Alain, *Billancourt et ses îles, histoire d'un site*, DAFAG, Nanterre, 1993, 76p

RONCAYOLO Marcel, *Lectures de villes, Formes et temps*, Ed. Parenthèses, Marseille, 2002, 386p

SOULE Jean-Sebastien, LELIEVRE Vincent, SOULE Marie-Christine, *Renault à Billancourt, histoire, architecture et paysage d'un site industriel*, in *Topos 92*, CAUE des Hauts-de-Seine, n° spécial, n°12, 1993, 159p

TSIOMIS Yannis, *Ville-cité, des patrimoines européens*, Picard, Paris, 1998, 212p

TSIOMIS Yannis, ZIEGLER Volker, *Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Editions de la Villette, Paris, 2007, 334p

TSIOMIS Yannis, *Echelles et temporalités des projets urbains*, Ed. Jean Michel Place, Paris, 2007, 178p

YANG Chun Xia, *Cheng Shi Kua He Xing Tai Yu She Ji (La conception de la forme urbaine pour les villes franchissant du fleuve)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2006, 239p

ZHANG Ting Wei, FENG Hui, PENG Zhi Quan, *Cheng Shi Bing Shui Qu She Ji Yu Kai Fa (Design and development of waterfront areas)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, 2002, 196p

- **La Chine**

BERGERE Marie-Claire, *La Chine au XXe siècle. 1, D'une révolution à l'autre : 1895-1949*, Fayard, Paris, 1989, 441p

BURGEL Guy, CHEN Guangting, SANJUAN Thierry, *Villes en parallèle: villes chinoises*, Ed. Université Paris X-Nanterre, Paris, n° 23-24, 1996, 291p

CAO Hong Tao, LIU Jin Sheng, *Zhong Guo Jin Xian Dai Cheng Shi De fa Zhan (Le développement des villes chinoises à l'époque contemporaine et moderne)*, Zhong Guo Cheng Shi Chu Ban She, Pékin, 1998, 407p

CLEMENT Pierre, CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, GOLDBLUM Charles (eds), *Cités d'Asie*, Parenthèses, Cahiers de la recherche architecturale, Marseille, n°35-36, 1994, 258p

DE LA SERVIERE Joseph, *Histoire de la mission du Kiangnan*, Imprimerie de l'Orphelinat de Tóu-sè-wè, Zi-Ka-Wei, Shanghai, 1914, deux volumes, 394p, 372p

DONG Zhi Kai, *Yan'an Shi Qi Mao Ze Dong De Jing Ji Si Xiang (l'idée de l'économie de MAO Ze Dong à l'époque de Yan'an)*, Shanxi Ren Min Jiao Yu Chua Ban She, Xi'an, 1993, 205p

GONG De Shun, ZHOU De Nong, DOU Yi De, *Zhong Guo Xian Dai Jian Zhu Shi Gang (An outline of modern chinese architectural history)*, Ed. Tianjin Ke Xue Jie Shu Chu Ban She, Tianjin, 1989, 240p

HENRIOT Christian, *Les métropoles chinoises au XXe siècle*, Ed. Arguments, Paris, 1995, 265p

- HOA Léon, *Reconstruire la Chine : trente ans d'urbanisme, 1949-1979*, Éditions du "Moniteur", Paris, 1981, 317p
- HU Jun, *Zhong Guo Cheng Shi, Mo Shi Yu Yan Jin (Les villes chinoises, modèle et mutation)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1995, 188p
- HUANG Ray, *China: A Macro History*, M.E. Sharpe Inc, New York, 1997, 335p
- Institute of Finance and Trade Economics, Chinese Academy of Social Sciences, Institute of Public Administration, (IPA), *Zhong Guo Cheng Shi Tu Di Shi Yong Yu Guan Li (L'utilisation et la gestion des territoires dans les villes chinoises)*, Jin Ji Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1989, 439p
- Institut d'environnement et du développement urbain de Bureau de China et Mongolie de Banque Mondiale, *Zhong Guo, Xin Xing Shi Chang Jing Ji Xia De Cheng Shi Tu Di Guan Li (la gestion du territoire dans le cadre de la nouvelle économie du marché)*, Zhong Guo Cai Zheng Jing Ji Chu Ban She, Pékin, 1994, 229p
- La revue d'Urbanisme, *Villes chinoises en mouvement*, Paris, n° 341, 2005, 98p
- LV Jun Hua, Peter ROWE, ZHANG Jie, *Zhong Guo Xian Dai Cheng Shi Zhu Zai 1840-2000 (Le logement de la ville contemporaine de la Chine, entre 1840 et 2000)*, Qing Hua Da Xue Chu Ban She, Pékin, 2003, 240p
- MEISNER Maurice, *Mao's China and After: A History of The People's Republic*, Free Press, New York, 1999, 587p
- MORSE Hosoya Ballou, *The international relations of the chinese empire, vol I, The period of conflict 1834-1860*, Paragon Book Gallery, New York, 1971, 728p
- R.J.R.Kirkby, *Urbanisation in China : town and country in a developing economy 1949-2000 AD*, Croom Helm, London, 1985, 289p
- SANJUAN Thierry, *La Chine : territoire et société*, Hachette, Paris, 2000, 189p
- SANJUAN Thierry, dir., *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Armand Colin, Paris, 2006, 303p
- SKINNER G. William, *The city in late imperial China*, Stanford University Press, Chicago, 1977, 820p
- SUN Wen (auteur), LIU Ming, SHEN Qian (edit.), *Jian Guo Fang Lue (Stratégie pour construire la Chine)*, Zhong Zhou Gu Ji Chu Ban She, Zhengzhou, 1998, 291p
- SUN Yu Tang, *Zhong Guo Jin Dai Gong Ye Shi Zi Liao Di Yi Ji (Les documents de l'histoire contemporain de l'industrie chinoise, volume I)*, Ke Xue Chue Ban She, Pékin, 1957, deux tomes, 813p, 975p
- TANGUY Francis Rol, LEBLANC Gilles, dir., *Urbanisme et construction en Chine, 1977-1978*, Centre de recherche d'urbanisme, Paris, 1979, 90p
- WANG De Hua, *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Shi Gang (The outline of city planning history of China)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2005, 348p

WANG Qi Heng, *Fengshui Li Lun Yan Jiu (L'étude de la théorie de Fengshui)*, Ed. de l'université de Tianjin, Tianjin, 1992, 310p

XIE Shou Hong, *Da Du Shi Qu De Kong Jian Zu Zhi (l'organisation de l'espace dans l'aire métropolitaine)*, Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 2004, 174p

XU Si Shu, ZHOU Wen hua, *Cheng Shi She Ji Dao Lun (l'introduction de projet urbain)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1991, 244p

YANG Bing De (éditeur principale), *Zhong Guo Jin Dai Cheng Shi Yu Jian Zhu 1840-1949 (L'architecture et les villes de l'époque moderne de la Chine 1840-1949)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1993, 439p

ZHANG Guo Hui, *YANG Wu Yun Dong Yu Zhong Guo Jin Dai Qi Ye (Le mouvement d'auto-renforcement et les industries de l'époque contemporaine en Chine)*, Zhong Guo She Hui Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1979, 419p

ZHANG Hong Yan, *Cheng Shi Xing Xiang Yu Cheng Shi Wen Hua Zi Ben Lun, Zhong Wai Cheng Shi Xing Xiang Bi Jiao de She Hui Xue Yan Jiu (La thèse en l'image urbain et le capital culturel de la ville, l'étude sociologue sur la comparaison de l'image urbain de la Chine et étrangère)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2002, 425p

ZHANG Jie, ZHAO Min, *Xin Cheng Gui Hua De Li Lun Yu Shi Jian, Tian Yuan Cheng Shi Si Xiang De Shi Ji Yan Yi (La théorie et la pratique de planification des villes nouvelles, l'idée de cité-jardin à travers un siècle)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2005, 309p

ZHANG Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine : XIXe-XXe siècles*, Éd. Recherches : IPRAUS, Paris, 2003, 287p

ZHANG Zhong Li, *Dong Nan Yan Hai Cheng Shi Yu Zhong Guo Jin Dai Hua (Les villes côtières du sud-est et le processus de la modernisation en Chine)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1995, 807p

ZHANG Zhong Li, XIONG Yue Zhi, SHEN Zu Wei, *Changjian Yan Jiang Cheng Shi Yu Zhong Guo Jin Dai Hua (Villes au bords de Yangzi et la modernisation en Chine)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 2002, 785p

ZHOU Shu Lian, WANG Yan Zhong, SHEN Zhi Yu, *Zhong Guo De Gong Ye Hua Yu Cheng Shi Hua (Industrialization and urbanization in China)*, Jin Ji Guan Li Chu Ban She, Pékin, 2008, 295p

ZHOU Yi Xing, *Cheng Shi Di li Xue (Géographie urbain)*, The Commercial Press, Pékin, 1995, 442p

ZHUANG Lin De, ZHANG Jing Xiang, *Zhong Guo Cheng Shi Fa Zhan Yu Jian She Shi (L'histoire de la construction et du développement des villes chinoises)*, Dong Nan Da Xue Chu Ban She, Nankin, 2002, 281p

- **Shanghai**

Archives de Shanghai, *Shanghai He Hengbin □ Jin Dai Ya Zhou Liang Ge kai Fang Cheng*

Shi (Shanghai et Yokohama, Deux villes d'Asie ouverte à l'époque moderne), Hua Dong Shi Fan Da Xue Chu Ban She, Shanghai, 1997, 515p

Archives de Shanghai, *Shanghai Zu Jie Zhi, (L'histoire de la concession à Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 2001, 758p

BALFOUR Alan, ZHENG Shi Ling, *World Cities: Shanghai*, Wiley-Academy, London, 2002, 368p

BERGERE Marie-Claire, *Histoire de Shanghai*, Fayard, Paris, 2002, 520p

CEN De Zhang, *Shanghai Zu Jie Lue Shi (L'histoire de la concession à Shanghai)*, Shanghai, 1937, 370p

Comité de l'histoire d'urbanisme de Shanghai, *Shanghai Cheng Shi Gui Hua Zhi (Histoire d'urbanisme de Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1999, 702p

FORTUNE Robert, *Three years' wanderings in the Northern provinces of China : including a visit to the tea, silk and cotton countries*, University Press, Shanghai, 1935, 406p

GED Françoise, *Shanghai : portrait de ville*, Institut français d'architecture, Paris, 2000, 64p

HAERINGER Philippe, *La réfondation mégapolitaine, une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? L'Eurasie post-communiste, Moscou, Shanghai, Hongkong*, Tome 1, METLTM-DRAST, Paris-La Défense, n°36, 4ème trim, 2002, 327p

HENRIOT Christian, *Shanghai dans les années 1980 : études urbaines*, Université Jean Moulin-Lyon III, Centre rhônalpin de recherche sur l'Extrême-Orient contemporain, Lyon, 1989, 181p

HENRIOT Christian, ZENG Zu An, *Atlas de Shanghai : espaces et représentations : de 1849 à nos jours*, CNRS Editions, Paris, 1999, 185p

HUANG Wen Zhong, *Shanghai Wei Xing Cheng Yu Zhong Guo Cheng Shi Hua Dao Lu (Ville satellite à Shanghai et le processus de l'urbanisation en Chine)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 2003

KUAI Shi Xun, *Shanghai gong gong zu jie shi gao (L'histoire de la concession internationale de Shanghai)*, Shanghai Ren Min Chu Ban She, Shanghai, 1980, 627p

LANNING George, COULING Samuel, *The History of Shanghai*, The Shanghai Municipal Council, Kelly & Walsh, Shanghai, 1921, 541p

LU Xing Long, GENG Zong Ping, *Cheng Shi Jian She Bian Qian (Mutation de la construction urbaine)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1999, 281p

MA Chang Lin, *Zu Jie Li De Shanghai (Shanghai à la concession)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 2003, 332p

MAO Bo Ke, dir., *Shanghai Gang Shi (Histoire du port de Shanghai)*, Ren Min Jiao Tong Chu Ban She, Pékin, 1990, 273p

MAYBON Charles B. et FREDET Jean, *Histoire de la concession française de Changhai*,

Plon, Paris, 1929, 458p

MURPHEY Rhoads, *Shanghai: Key to Modern China*, Harvard University Press, Cambridge, 1953, 232p

QIAN Zong Hao, *Bai Nian Hui Wang* □ *Shanghai Wai Tan Jian Zhu Yu Jing Guan De Li Shi Bian Jian (Evocation de cent ans □ L'histoire d'architecture et du paysage du Banc à Shanghai)*, Shanghai Ke Xue Ji Shu Chu Ban Gong Si, Shanghai, 2005, 292p

SENG Kuan, ROWE Peter G, *Shanghai, architecture and urbanism for modern China*, Prestel Ventag, Munich-Berlin-New York, 2004, 184p

SUN Ping ed., *Shanghai Cheng Shi Gui Hua Zhi (L'histoire d'urbanisme de Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 1999, 702p

WU Jiang, *Shanghai Bai Nian Jian Zhu Shi (1840-1959) (The history of Shanghai architecture, 1840-1959)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, 1997, 210p

XIONG Yue Zhi, ZHOU Wu, dir., *Shanghai, Yi Zuo Xian Dai Hua Du Shi De Bian Nian Shi (Shanghai, l'histoire d'une ville moderne)*, Shanghai Shu Dian Chu Ban She, Shanghai, 2007, 692p

XU Gong Shu, QIU Jin Zhang, *Shanghai Gong Gong Zu Jie Zhi Du (Régime de la concession internationale de Shanghai)*, Ed. Zhong Guo Ke Xue Gong Si, Shanghai, 1933, 273p

ZENG Zu An, *Bai Nian Shanghai Shi (Cent ans villes de Shanghai)*, Shanghai Xue Lin Chu Ban She, Shanghai, 1999, 392p

ZENG Zu An, *Shanghai Li Shi Shang De Su Zhou He (Rivière Suzhou dans l'histoire de Shanghai)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 2006, 152p

ZHANG Wei, *Lao Shang Hai Di Tu (Plan vieil de Shanghai)*, Shanghai Hua Bao Chu Ban She, Shanghai, 2001, 143p

ZHANG Zhong Li, *Jin Dai Shanghai Cheng Shi Yan Jiu, (l'étude de la ville de Shanghai à l'époque contemporaine)*, Shanghai Wen Yi Chu Ban She, Shanghai, 2008, 935p

ZHANG Zong Min, *Jin Dai Shanghai Cheng Shi Fa Zhan Yu Cheng Shi Zong He Jing Zeng Li (Développement et compétitivité urbain de Shanghai à l'époque moderne)*, Shanghai She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Shanghai, 2005, 396p

- **Canton**

CHEN Dai Guang, *Guangzhou Cheng Shi Fa Zhan Shi (L'histoire de la ville de Canton)*, Ji Nan Da Xue Chu Ban She, Canton, 1996, 515p

CHENG Hao, *Guangzhou Gang Shi (époque contemporaine) (Histoire du port de Canton)*, Hai Yang Chu Ban She, Pékin, 1985, 388p

DAI Feng, *GuangZhou Cheng Shi Gui Hua Fa Zhan Hui Gu (1949-2005) (Développement de la planification de Canton)*, Guangdong Ke Ji Chu Ban She, Canton, 2006, 442p

FU Cong Lan, *Guangzhou Cheng Shi Fa Zhan Yu Jian She (Le développement et la construction de la ville de Canton)*, Zhong Guo She Hui Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1994,

476p

Le Bureau de la planification de Canton, L'institut de la planification de Canton, *Guangzhou Shi Cheng Shi Zong Ti Gui Hua (Le schéma directeur de Canton)*, Canton, 1985, 23p

Le comité pour créer une ville civilisée éd., *San Nian Yi Zhong Bian (La transformation moyenne en trois ans)*, Canton, 2002, 327p

Le comité de la construction de la province de Guangdong, la groupe de planification de la région économique du delta des Perles, *Zhu Jiang San Jiao Zhou jing Ji Qu Cheng Shi Qun Gui Hua, Xie Tiao Yu Chi Xu Fa Zhan (La planification de la mégapole du delta des Perles, la coordination et le développement durable)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 1996, 178p

Le musée de l'histoire contemporaine de Canton, *Jin Dai Guangzhou (Canton à l'époque contemporaine)*, Zhong Hua Shu Ju, Pékin, 2003, 347p

LI Ping Ping, dir., *Guangzhou Cheng Shi Zong Ti Fa Zhan Gai Nian Gui Hua Yan Jiu (L'étude sur le schéma conceptuel du développement général de Canton)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2002, 114p

LIN Chu Sheng, *Guangzhou Cheng Shi Fa Zhan Fen Xi (L'analyse du développement de la ville de Canton)*, Guangdong Ren Min Chu Ban She, Canton, 1986, 128p

LIN Shu Shen, *Gui Hua Guang Zhou (Planifier Canton)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2006, 224p

Première archives historique de Chine, Archives de Canton, gouvernement de l'arrondissement de YueXiu, *Guangzhou Li Shi Di Tu Jin Cui (Accueil de plan historique de Canton)*, Zhong Guo Da Bai Ke Quan Shu Chu Ban She, Pékin, 2002, 129p

SANJUAN Thierry, *À l'ombre de Hong Kong: le delta de la rivière des perles*, l'Harmattan, Paris, Montréal, 1997, 313p

TAN Hui Quan, *Les cents ans à Canton (Bai Nian Guang zhou)*, Ed. de l'annuaire de Canton, 2001, 363p

YANG Jian Cheng, JIN Geng Sheng, dir., *Guangzhou Cheng Shi Xing Xiang Jian She Zhan Lue Yan Jiu (Etude de la stratégie de l'image urbaine de Canton)*, Guangzhou Jing Ji Chu Ban She, Canton, 1999, 313p

ZENG Zhao Xuan, *Guangzhou Li Shi Di Li (La géographie historique de Canton)*, Canton, Ed. Guangdong Peoples, 1991, 438p

ZHONG Jun Ming, *Sha mian*, Ed. Populaire de Canton, Canton, 1999, 236p

ZHONG Jun Ming, ZENG Bao Quan, *Entrer au quartier de Xi-Guan (Zou Jin Xi Guan)*, Ed. Populaire de Canton, Canton, 2001, 219p

ZHOU Xia, *Guang Zhou Cheng Shi Xing Tai Yan Jin (L'évolution historique de la formation urbaine de Canton)*, Ed. L'architecture et l'ingénieur de Chine, Pékin, 2005, 192p

- **Tianjin**

Comité de l'histoire de la planification de Tianjin, *Tianjin Shi Cheng Shi Gui Hua Zhi (1404-1990) (Histoire de la planification de Tianjin)*, Tianjin Ke Xue Ji Shu Chu Ban She, Tianjin, 1994, 493p

GUO Feng Qi dir., *Tianjin De Cheng Shi Fa Zhan (Développement de la ville de Tianjin)*, Tianjin Gu Ji Chu Ban She, Tianjin, 2004, 230p

LAI Xin Xia, dir., *Tianjin De Jiu Guo Zu Jie (Neuf concessions à Tianjin)*, Tianjin Gu Ji Chu Ban She, Tianjin, 2004, 216p

LAI Xin Xia, dir., *Tianjin Jin Dai Shi (Histoire moderne à Tianjin)*, Nan Kai Da Xue Chu Ban She, Tianjin, 1987, 358p

Le comité de archive historique de la ville de Tianjin, *Tianjin Zu jie (Concession à Tianjin)*, Tianjin Ren Min Chu Ban She, Tianjin, 1986, 285p

LUO Shu Wei dir., *Jin Dai Tianjin Cheng Shi Shi (Histoire morderne de la ville de Tianjin)*, Zhong Guo She Hui Chu Ban She, Pékin, 1993, 784p

MIU Zhong Quan dir., *Tianjin Cheng Shi Gui Hua (Planification de Tianjin)*, Tianjin Ke Xue Ji Shu Chu Ban She, Tianjin, 1989, 228p

RASMUSSEN Otto Durham, *Tientsin, An Illustrated Outline History*, traduction en chinois par XU Yi Fan, ZHAO Di, in *Tianjin Zu Jie Shi (L'histoire des concessions de Tianjin)*, Tianjin Ren Min Chu Ban She, Tianjin, 2009, 337p

XU Hua Xin, *Tianjin Shi Di Li (Géographie de Tianjin)*, Tianjin Ren Min Chu Ban She, Tianjin, 1993, 251p

ZHANG Li Min dir., *Jie Du Tian Jin Liu Bai Nian (Six cents ans à Tianjin)*, Tianjin She Hui Ke Xue Yuan Chu Ban She, Tianjin, 2003, 371p

- **Wuhan**

Comité de l'histoire de Wuhan, *Wuhan Shi Zhi-Cheng Shi Jian She Zhi (Histoire de Wuhan : histoire de la construction urbaine)*, Wuhan Da Xue Chu Ban She, Wuhan, 1997, deux volumes, 1187p

Comité du plan historique de Wuhan, *Wuhan Li Shi Di Tu Ji (Plan historique de Wuhan)*, Zhong Guo Di Tu Chu Ban She, Pékin, 1998, 143p

Département de la planification de Wuhan, *Wuhan Cheng Shi Gui Hua Zhi (Histoire urbaine de Wuhan)*, Wuhan Chu Ban She, Wuhan, 1999, 511p

FENG Tian Yu, CHEN Feng, *Wuhan Xian Dai Hua Jin Cheng Yan Jiu (Etude de la processus de modernisation à Wuhan)*, Wuhan Da Xue Chu Ban She, Wuhan, 2002, 465p

PI Ming Xiu, WU Yong, dir., *Hankou Wu Bai Nian (Cinq cent ans de Hankou)*, Hu Bei Jiao Yu Chu Ban She, Wuhan, 1999, 347p

PI Ming Xiu, dir., *Jin Dai Wuhan Cheng Shi Shi (Histoire contemporaine de la ville de Wuhan)*, Zhong Guo She Hui Ke Xue Chu Ban She, Pékin, 1993, 780p

ROWE William T., *Hankow : Commerce and society in a chinese city, 1796-1889*, Stanford university press, Stanford, Cadif, 1984, 436p

ROWE William T., *Hankow: Conflict and Community in a Chinese City, 1796-1895*, Stanford university press, Stanford, Cadif, 1992, 440p

Articles

- Généralité

CHEN Wei, HONG Liang ping, *Gong Si He Zuo Jin Xing Bin Shui Qu Kai Fa, Yi Mei Guo Tuo Lai Duo Shi Wei Li (La coopération de secteur public et de secteur privé dans l'exploitation du waterfront, le cas de Toledo aux Etats-unis)*, in *Urban Planning Oversea*, Pékin, n°2, 2003, p52-55

JIN Guang Jun, *Riben Cheng Shi Bin Shui Qu Gui Hua She Ji Gai Shu (La présentation de la planification du waterfront au Japon)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°4, 1994, p15

LABASSE Jean, *Sur la relation dialectique ville fleuve*, in *Régions, villes et aménagement*, CREPIF, Paris, 1987, p303-308

PRELORENZO Claude, *Les échelles du territoire portuaire*, in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *Echelles et dimensions, ville, architecture, territoire*, Harmattan, Paris, 2003, p13-23

WANG Jian Guo, LV Zhi Peng, *Shi Jie Cheng Shi Bin Shui Qu Kai Fa Jian She De Li Shi Jing Cheng Ji Qi jing Yan (le processus de l'exploitation du waterfront dans les villes mondiales et leur experience)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°7, 2001, p41-46

ZHANG Ting Wei, *Bing Shui Di Qu De Gui Hua He Kai Fa (la planification et l'exploitation du waterfront)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°2, 1999, p50-55

- La Chine

BAO Ji Gang, LIU Xue Mei, *FANG Di Chan Kai Fa Zhu Dao Xia Cheng Shi Bing Shui Qu Geng Xin De Fan Si (La rétrospection sur le renouvellement du waterfront dominé par l'exploitation foncière)*, in *Gui Hua Shi (L'urbaniste)*, Nanning, n°5, 2005, p107-110

CHEN Hu, ZHANG Jing Xiang, ZHU Xi Gang, CUI Gong Hao, *Guan Yu Cheng Shi Jing Ying De Ji Dian Zai Si Kao (La révision sur le marketing urbain)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4 2002, p38-40

DONG Jian Hong, *Di Yi Ge Wu Nian Ji Hua Zhong Guan Yu Cheng Shi Jian She Gong Wuo De Ruo Gan Wen Ti (Certains problèmes concernant la construction urbaine dans le premier plan quinquennal)*, in *Architectural Journal*, Pékin, 1955, n°3, p6

GAN Zhe Xin, *Qian Tan Bin Shui Kai Fa De ji Ge Wen Ti (La discussion sur les questions de l'exploitaion au bord de l'eau)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°2, 1998, p42-45

GAUBATZ Piper, *China's urban transformation : patterns and processes of morphological*

change in Beijing, Shanghai and Guangzhou, in *Urban Studies*, Taylor and Francis, London, n°9, 1999, p1495-1521

GENG Hui Zhi, *Lun Wo Guo Cheng Shi Zhong Xin Qu Geng Xin De Dong Li Ji Zhi* (*L'analyse de la mécanique du renouvellement du centre ville en Chine*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°3, 1999, p27-31

GONG Qing Yu, *Zui Shu Jin Xian Dai Cheng Shi Gui Hua De Chuan Tong, Cong She Jing Chuan Tong Dao Xin Cheng Mo Xin* (*Tracing the modern urban planning « tradition », from « social □ economic tradition » to « new town models »*), in *Cheng Shi Gui Hua* (*City Planning Review*), Pékin, n°2, 1999, p17-20

HONG Shi Jian, ZHANG Jing Xiang, *Tu Di Shi Yong Zhi Du Gai Ge Bei Jing Xia Zhong Guo Cheng Shi Kong Jian kuo Zhan, Yi Ge Li Lun Fen Xi Kuang Jia* (*China's urban spatial growth based on the reform of land use system : a theoretical analytic framework*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°3, 2009, p89-94

HOU LI, *She Hui Zhu Yi, Ji Hua Jing Ji Yu Xian Dai Zhu Yi Cheng Shi Wu Tuo Bang, Dui Er Shi Shi ji Shang Ban Ye Su Lian de Jian Zhu Yu Cheng Shi Gui Hua Li Shi De Fan Si* (*Socialism, planned economy and the modernism utopia □ a retrospection on the soviet union's architecture and urban planning in the first half of twentieth century*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2008, p102-110

HU Xue Liang, Zhang Tie, *Ge Di Ping Gai Po Re Chao Zhong You Yin You* (*Il existe les inquiétudes dans la vague d'ajouter les toitures en pentes sur les toitures-terrasses*), in *Le Quotidien du Peuple*, Pékin, le 16 février 2004

LI Bai Hao, *Zhong Xi jin Dai Cheng Shi Gui Hua Bi Jiao Zong Shu* (*La comparaison entre l'urbanisme occidental et l'urbanisme chinois de l'époque contemporaine*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2000, p43-44

LI Bai Hao, PENG Xiu Tao, HUANG Li, *Zhong Guo Xian Dai Xin Xing Gong Ye Cheng Shi Gui Hua De LI Shi Yan Jiu* (*A Study on the history of city planning for Chinese new modern industrial city*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 2006, p84-92

LI Xin, *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Zhi Du Hua Li Shi Fa Zhan De Nei Zai Luo Ji, Guan Yu Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Zhi Du Fa Zhan Shi De Si Kao* (*The internal logic in the historical development of the institutionalization of urban planning in China*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 2005, p81-85

LIN Jia Bing, *Dui Cheng Shi Jing Ying Re De Tou Shi He Si Kao* (*La perspective et la révision sur la vague du marketing urbain*), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan* (*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2004, p10-13

SANJUAN Thierry, *Pékin, Shanghai, Hong kong, trois destins de villes dans l'espace chinois*, in Yves LACOSTE, dir., *Géopolitique des grandes villes*, Hérodote, Paris, n°101, 2001, p153-179

SUN Shi Wen, *Gui Hua De Ben Zhi Yi Yi Ji Qi Kun Jing (La signification essentielle de l'urbanisme et son état difficile)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 1999, p6-9

SUN Shi Wen, *Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua De Fa Zhan (Le développement de l'urbanisme en Chine)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 1999, p1-5

SUN Shi Wen, WANG Zhe, *Cheng Shi Bin Shui Qu Fa Zhan Yu Cheng Shi Jing Zheng Li Guan Xi Yan Jiu (A study on the relation between the development of urban riverside area and urban competitive power)*, in *Gui Hua Shi (L'urbaniste)*, Nanning, n°8, 2004, p5-9

WANG Kai, CHENG Ming, *Jin San Shi Nian Kuai Shi Cheng Zhen Hua Bei Jing Xia Cheng Shi Gui Hua Li Nian De Bian Qian (L'évolution de la doctrine d'urbanisme dans le cadre de l'urbanisation rapide des dernières trente années)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2009, p9-13

WANG Kai, *Wo Guo Cheng Shi Gui Wu Shi Nian Zhi Dao Si Xiang De Bian Qian Yu Ying Xiang (L'évolution et son influence de pensée dominante de l'urbanisme en Chine dans les derniers cinquante ans)*, in *Gui Hua Shi (L'urbaniste)*, Nanning, n°4, 1999, p23-26

WANG Xing Ping, *Wo Guo Bin Jiang Da Du Shi De Kua Jiang Fa Zhan (A study on the span river expansion of riverfront cities in China)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2006, p91-95

XU Jian Hua, NING Yue Min, *Bin Shui Qu Geng Xin Kai Fa Yu Cheng Shi Gong Neng Ti Sheng De Guan Lian Ji Li Ji Fa Zhan Jie Duan (Le mécanisme et les phases pour la liaison entre le renouvellement de waterfront et l'amélioration de fonction urbaine)*, in *Zhong Guo Cheng Shi Yan Jiu (L'étude des villes chinoise)*, Shanghai, n°2, 2008, p90-96

YANG Yu Zhen, Quan LI, Zi Ben Yu Kong Jian, *Zhong Guo Cheng Shi Hua 1908-2008 (Power, Capital and Space : China urbanization 1908-2008)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2009, p62-73

ZENG Shi Ling, *Quan Qiu Hua Ying Xiang Xia De Zhong Guo Cheng Shi He Jian Zhu (L'architecture et les villes de la Chine sous l'influence de la mondialisation)*, in *Architectural Journal*, Pékin, n°2, 2003, p7-10

ZHANG Ting Wei, *1990 Nian Dai Zhong Guo Cheng Shi Kong Jian Jie Gou De Bian Hua Ji Qi Dong Li Ji Zhi (La mutation de la structure spatiale de ville chinoise dans les années 1990 et le mécanisme)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°7, 2001, p7-14

ZHANG Wang Feng, ZHU De Bao, JIANG Qi, *Cheng Shi Gui Hua Bian Zhi Zhong De Gui Hua Shi Xiao Ying Xiang Fen Xi (L'analyse sur l'influence de déchéance de planification dans le processus de l'établissement de planification)*, in *Xian Dai Cheng Shi Yan Jiu (la recherche sur la ville moderne)*, Nankin, n°2, 2007, p33-37

ZHAO Xi Qing, *Wo Guo Cheng Shi Gui Hua Gong Zuo San Shi Nian Jian Ji 1949-1982 (Les trente ans d'urbanisme en Chine, entre 1949 et 1982)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, 1984, n°1, p43-45

ZHU Jie Ming, *Shi Chang Jing Ji Xia Zhong Guo Cheng Shi Gui Hua Li Lun Fa Zhan De Luo Ji (The logics of the development of China's urban planning theories under market economy)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°1, 2005, p10-15

- **Shanghai**

FUNG. K., *Satellite town development in the Shanghai city region*, in *Town Planning Review*, Liverpool University Press, Liverpool, n°1, 1981, p26-46

GU Jun, LIU Yan, JIAO Min, *Shanghai Wai Tan Jin Rong Mao Yi Qu Jing Zheng Li Chong Xian De Gui Hua Dui Ce (Planning strategy for the regeneration of the Bund CBD)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 2005, p68-74

HENRIOT Christian, *Réforme économique et décentralisation en Chine populaire : le cas de la région économique de Shanghai*, *Revue d'études comparatives est-ouest*, Paris, vol 22, n°1, 1991, p57-92

HUANG Yi, *Cheng Shi Ju Zhu Ge Li De Mo Shi, Jian Xi Shanghai Ju Zhu Ge Li De Xian Zhuang (Models of urban residential segregation: residential segregation in metropolis Shanghai)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2005, p31-37

MOU Zhen Yu, *Jin Dai Shanghai Fa Zu Jie Cheng Shi kong Jian Kuo Zhan Yan Jiu (A Research on urban spatial expansion of french concession in neoteric Shanghai)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2008, p111-117

QIAN Sheng Tie, *Shanghai Wei Xing Cheng Zhen Gui Hua Wen Ti (La planification des cités satellites de Shanghai)*, in *Architectural Journal*, Pékin, n°8 1958, p30-34

SU Gong Zhou, WANG Jia Lu, *Ti Sheng Shanghai Cheng Shi De Huan Jing pin Zhi, Huangpu Jiang Liang An Di Qu Zong He Gui hua Gai Shu (L'élévation de la qualité esthétique de Shanghai, le planification des rives du fleuve Huangpu)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°3, 2002, p11-13

TAO Xiao Ma, HE Fang, *Huangpu Jiang Yan An Di Qu Tu Di Zhi Huan Mo Shi Yan Jiu (L'étude sur la substitution dans le plan fonctionnel pour les quartiers fluviaux de Huangpu)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 2000, p34-40

YE Gui Xun, XIONG Lu Xia, *Shanghai Shi Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Bian Zh (L'établissement du schema directeur de Shanghai)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 2002, p1-4

ZHANG Shao Liang, *You Hua Shanghai Cheng Shi Kong jian Xing Xiang de Tan Suo (La*

recherche sur l'amélioration de l'image de l'espace urbain à Shanghai), in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2001, p1-7

- **Canton**

CHEN Jian Hua, YUAN Qi Feng, YI Xiao Feng, *Zhan Lue Gui Hua Tui Dong Xia De Xing Dong Gui Hua, Guan Yu Guangzhou Cheng Shi Gui Hua Ji Qi Shi Jian De Si Kao (Action plan driven by strategy plan : A case study of Guangzhou)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2006, p12-18

CHEN Jie Na, WANG Chang Geng, XU Fen Na, REN Wen, *Chuan Yi Dai Mao Gong Cheng Jiu Jing You Shui Lai Wei Hu (Qui doit charger l'entretien des travaux « les Habillage et coiffage pour les bâtiments » ?)*, in *Nanfang Daily*, Canton, le 14 septembre 2004

DUAN Xian Feng, WANG Zhao Hui, *Jiu Cheng Zhong Xin Qu Geng Xin Gui Hua De Jia Zhi Qu Xiang (Les valeurs des projets de la rénovation des quartiers au centre ville)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 1998, p46-49

GUO Chu, *Cong Yangshan Gang De Qian Dong Xiao Ying Kan Da Nansha Zai Hua Nan Di Qu De Shu Niu Zheng He Zuo Yong (L'analyse du rôle de pivot de Nansha dans la région de la Chine du sud, en référence à l'influence du port d'Yangshan)*, in *Zhujiang Jing Ji (Zhujiang economy)*, Canton, n°5, 2006, p60-67

Le Bureau de la planification de Canton, dir., *Zai Kuai Shu Fa Zhan Zhong Xun Qiu jun Heng De Cheng Shi Jie Gou, Guangzhou Shi Zong Ti Fa Zhan Gai Nian Gui Hua Shen Hua Fang An Jian Xi (Seeking the structural balance in the process of rapid urban development, analysis of the master plan for Canton)*, in, *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°3, 2001, p32-37

LI Hong Wei, *Guangzhou Cheng Shi Tu Di Gong Ying Yu Gui Hua Guan Li Ce Lue Yan Jiu (On the strategy of urban land supply and planning management for Guangzhou city)*, in, *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°5, 2002, p20-23

PAN Heng Nian, JIANG Yong Zhong, *Shi Ling Dao Miao Ping Chuan Yi Dai Mao (Les critiques des dirigeants locaux sur les Habillage et coiffage pour les bâtiments)*, in *New Express*, Canton, le 27 juillet 2001

PANERAI Philippe, *Guangzhou (Canton), rivale de Shanghai*, in *Urbanisme*, Paris, mai/juin, 2003, p31

SUN Bang Cheng, *Yi Tuo Nansha Gang Qu Jia Kuai Guangzhou Gang Wai Mao Ji Zhuang Xiang Yun Shu Fa Zhan (Développer le transport en conteneurs pour le commerce extérieur de Canton avec le soutien du port de Nansha)*, in, *Ji Zhuang Xiang Hua (Containerization)*, Shanghai, n°2, 2007, p19-21

YANG Ying, *Changjiang He Zhujiang San Jiao Zhou Jing Ji Fa Zhan De Yi Tong Xing (La différence et la similarité du développement économique de deux régions : le delta du Yangzi et le delta des Perles)*, in *Re Dai Di Li (Géographie tropicale)*, Canton, n°4, 1997, p315-316

YIN Hui, *Guang Liang Gong Cheng Bi Xu Zheng Qiu Ming Yi (Les travaux de lumière faut-il demander l'avis populaire)*, in, *New Express*, Canton, le 14 juillet 2008

YUAN Qi Feng, *Er Shi Yi Shi Jie Guangzhou Shi Zhong Xin Shang Wu Qu (GCBD21) Tan Suo (La recherche sur la zone centrale d'affaires de Canton du XXI^e siècle)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 2001, p31-36

ZHANG Bing, ZHAO Yan Jing, LI Xiao Jiang, *Bei Yi Nan Tuo, Dong Yi Xi Diao □ Zou Xiang Kua Yue Shi Cheng Zhang De Guangzhou (Guangzhou development: the great leap growth)*, in, *Cheng Shi Gui Hua City Planning Review*, Pékin, n°3, 2001, p11-15

ZHANG Yan, *Zou Xiang Zheng Fu □ Shi Chang Hu Dong De Cheng Shi Xin Qu Kai Fa, Guangzhou Shi Zhu Jiang Xin Cheng Yu Luo Xi Di Qu An Li Dui Bi Fen Xi Yu Si Kao (L'exploitation de nouveau quartier coordonné de gouvernement et du marché, l'analyse de deux cas: la zone nouvelle de Zhujiang et le quartier de Luoxi)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°2, 2002, p54-57

- **Tianjin**

LI Bai Hao, LV Jing, *L'étude de l'histoire de l'urbanisme à l'époque contemporaine de TianJing*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°5, 2005, p75-82

- **Wuhan**

LI Bai Hao, XUE Chun Ying, WANG Xi Bo, ZHAO Bin, *Tu Xi Wuhan Shi Jin Dai Cheng Shi Gui Hua (1861-1949) (L'étude de la planification de Wuhan entre 1861 et 1949, l'analyse des plans)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2002, p23-28

LIU Qi Zhi, DUAN Yu, MU Lin, *Su Zao 21 Shi Ji Bin Shui Cheng Shi Biao Zhi Xing Jing Guan, Nan-An-Zui Di Qu Gui Hua She Ji Guo Ji Zi Xun Chuang Yi Jing Sai Hui Gu (La création du paysage et du repère au front de l'eau, la critique du concours international du quartier Nan-An-Zui)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°12, 2001, p72-75

WU Zhi Ling, *Dang Qian Zong Ti Gui Hua Gong Zuo Mian Lin De Kun Jing Yu Chu Lu, Yi Wuhan Shi Wei Li (Le défi et la solution que le schéma directeur confronte aujourd'hui, étude du cas de Wuhan)*, in, *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°6, 2004, p43-48

WU Zhi Ling, WANG Xie, *Wuhan Cheng Shi Gui Hua Si Xiang De Bai Nian Yan Bian (The evolution of the planning thoughts of Wuhan in the past century)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 2009, p33-39

- **Autres villes**

FENG Yu Feng, WU Wei, *Jian Li Yu Da Du Shi Qu Jian She Guan Li Xiang Xie Tiao De Cheng Shi Zong Ti Gui Hua Ti Xi □ Yi Hangzhou Shi Wei Li (Construire un système pour l'établissement du schéma directeur correspondant à l'administration d'une aire métropolitaine, en prenant Hangzhou comme exemple)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan*

(*Urban Planning Forum*), Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2002, p17-22

HE Liu, CUI Gong Hao, *Nanjing Cheng Shi Kong Jian kuo Zhan De Te Zheng Yu Ji Zhi (Les caractéristiques et le mécanisme de l'extension de l'espace urbain à Nankin)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2000, p56-60

XIA Chun, LIU Hao Wu, *Chengdu Fu Nan He Zheng Zhi Gong Cheng Jian Jie (le projet de l'aménagement de la rivière Funan à Chengdu)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°11, 2001, p69-71

XU Guo Liang, *Hangzhou Cheng Shi Qian Tang Jiang Yan An Gong Neng Ding Wei Tan Tao (L'analyse de l'orientation du quartier au bord du fleuve Qiantang)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°4, 1999, p61-64

ZHANG Luo Cheng, ZHU Tian Ming, *Nanjing Cheng Shi Fa Zhan Yu Bu Ju Si Lu Tan Tao (L'analyse de l'idée sur la planification et le développement de la ville de Nankin)*, in *Cheng Shi Gui Hua (City Planning Review)*, Pékin, n°6, 2005, p76-79

ZHAO Wan Liang, SHUN San, HE Hai Tao, *Hangzhou Shi jiang Bin Xin Zhong Xin Cheng Shi She Ji Jia Gou (La structure pour le projet du nouveau centre urbain au bord du fleuve à Hangzhou)*, in *Cheng Shi Gui Hua Hui Kan (Urban Planning Forum)*, Ed. de l'université de Tongji, Shanghai, n°6, 2001, p19-21

Documents

- Généralité

COTTET-DUMOULIN Laurence, *Le renouveau des rapports ville fleuve : Projet postmoderne ou nouveau fonctionnalisme ?* Thèse de Université Jean Monnet, Saint-Étienne, 2004

- La Chine

HUANG Li, *Zhong Guo Xian Dai Cheng Shi Gui Hua Li Shi Yan Jiu (1949-1965) (L'étude de l'histoire d'urbanisme de la Chine contemporaine, entre 1949 et 1965)*, Thèse de Wuhan University of Technology, Wuhan, 2006

- Shanghai

CAO Shu, *Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques*, Thèse de Paris 1, Paris, 1995

GED Françoise, *Shanghai : habitat et structure urbaine, 1842-1995*, Thèse de EHESS, Paris, 1997

Le comité de la construction et de la gestion de Shanghai, *You Hua Shanghai Cheng Shi kong Jian Huan Jing Xing Xiang De Li Lun Tan Suo Yu Shi Shi Zhan Lue Yan Jiu (La recherche théorique et l'étude sur les politiques appliqués pour améliorer le physionnement de l'espace urbain de Shanghai)*, Shanghai, 2001

TANG Fang, *Jin Dai Shanghai Gong Gong Zu Jie Jian Zhu Fa Gui Yan Jiu (Le contrôle de l'architecture urbaine, l'étude de loi d'architecture de la concession internationale de*

Shanghai à l'époque contemporaine(1845-1943)), Thèse de l'université de Tongji, Shanghai, 2006

- **Canton**

GuangZhou Urban Planning & Design Studio, *Zhujiang Yan Xian (Zhong Xin Cheng Qu Duan) Jing guan Zong Ti Gui Hua (Planification général du paysage des quartiers fluviaux le long de la rivière des Perles (la partie au centre ville)*), Canton, 2004

GUO Jian Chang, *Guangzhou Nansha Di Qu Cheng Shi Kai Fang Kong Jian Gui Hua She Ji Yan Jiu (L'étude sur la conception de l'espace ouvert dans la ville nouvelle de Nansha à Canton)*, Mémoire de master de l'université polytechnique de la Chine du sud, Canton, 2003

Le Bureau de la planification de Canton, le Bureau de la planification de Nansha, le Centre de la recherche de la planification de Canton, l'Institut de la planification de Canton, *Nan Sha Di Qu Fa Zhan Gui Hua (Planification du Nansha)*, Canton, 2004

Le Bureau de la planification de Canton, GuangZhou Urban Planning & Design Studio (l'intégration des projets consultants), *Projet urbain des quartiers d'alentour de l'estuaire de Bai-er (le concours national)*, Canton, 2004

Le comité de rédaction de l'histoire de l'arrondissement de Huangpu, *L'histoire de Huangpu*, Canton, 1999

Le comité de rédaction de l'histoire du chantier naval de Huangpu, *Guangzhou Huangpu Zao Chuan Chang Jian Shi, 1851-2001 (Un peu d'histoire du chantier naval de Huangpu de Canton, entre 1851 au 2001)*, Canton, 2001

PENG Xin, *Guangzhou Xian Dai Cheng Shi Gui Hua Fa Zhan Ji Qi Fan Xing De Li Shi Yan Jiu (L'étude sur l'histoire et les modèles de l'urbanisme de Canton à l'époque moderne)*, Thèse de Wuhan University of Technology, Wuhan, 2006

- **Tianjin**

Receuil d'archive et d'annale de douane de Tianjin (1865-1888), traduction et édition de WU Hong Ming, Institut historique de l'Académie des sciences sociales de Tianjin, Tianjin, 1997

- **Wuhan**

LI Jun, *La forme de l'espace urbain de Wuhan pendant la période historique 1861-1949, et pistes pour le développement contemporain* (version en française 40 pages, version complète en chinoise), Thèse de l'université Paris 8, 2005

LI Xian Po, *Bin Shui Huan Jing Yu Wuhan Cheng Shi Kong Jian Kuo Zhan Yan Jiu (Etude du paysage au bord de l'eau et de l'extension urbaine de Wuhan)*, Mémoire de mastère, Université de HuBei, Wuhan, 2004

WEI Bao Shan, *Wuhan Shi Cheng Shi Kong Jian Jie Gou Yan Bian De Tan Xi (Analyse de la mutation de structure urbaine de Wuhan)*, Mémoire de mastère, Université de Wuhan, Wuhan, 2005

Index thématiques

Index des noms de personnes

- ALCOCK Rutherford 46
- BAKER William 83
BALFOUR George 25, 30, 60
BÉHIC 48
BERTRAM James Munro 42
- CHEN Ji Tang 101, 114, 320
CHEN Zhan Xiang 183
COUPER John 122, 216
COUPER John Cardew 122
- DENG Xiao Ping 297, 298, 312
DETRING Gustav von 98, 137
DEWSNAP J. 124
- Edan 48
- GODFREY C.H. 72
GONG Mu Jiu 60
GORDON C.G. 38
GROSVERNOR Arthus Wellington 122
Guangxu 103
GUTZLAFF Charles 31
- HART James H. 84
HART Robert 80
HUANG Hua Hua 264, 265, 266, 268, 269, 270, 273, 274, 277, 280
HUANG Ju 297, 375
HUGHES G. 83
HUNT Thomas 122
HUO Ying Dong 339
- LAPRAIK Douglas 123
LIANG Si Cheng 182, 183
LI Chang Chun 263, 270
LI Fu Chun 160, 161
LI Hong Zhang 98, 120, 126, 129, 130, 144
LI Peng 266, 279, 297
- LI Wen Bang 114
LI Zhuo Bin 265, 274, 280
LIN Shu Shen 265, 266, 273, 281, 324, 336
LITTLE Robert W. 62
LU Rui Hua 278, 279
- MAO Ze Dong 155, 161, 164, 167, 169
MITCHELL A. 124
MONTIGNY 26
MUIRHEAD David 124
- NI Tian Zeng 296
NI Wen Wei 127
- PALEN L.S 95
PARKES Harr 29
POTTINGER Henry 25
- REMI Dominique 26
ROWE James 122, 123
RUI Lin 127
- SEWARD George 142
SHEN Yi 111
SMITH H.S. 44
SUN Yat-Sen 102, 108, 109, 110, 113, 115, 116, 118, 119, 288
SUTHERLAND Thomas 123
- VOISIN 65
- WANG Anna (MARTENS Anneliese) 42
WEDDILL John 21
WOLCOTT Henry G. 34
- YI Xin (Prince GONG) 126
YUAN Shi Kai 102, 105
- ZHANG Qian 105
ZHANG Qun 110

ZHANG Shu Sheng 127
ZHANG Zhao Dong 127
ZHANG Zhi Dong 73, 108, 120, 127, 128,
130, 146

ZHAO Zu Kang 288
ZHOU En Lai 156, 161
ZHU Guang 188
ZHU Rong Ji 298, 300

Index des noms de lieux

- Villes (hors des quatre échantillons)

Changshu 326
Chongqing 42, 115, 116
Dalian 156, 266, 268, 270, 390, 407
Dongguan 332
Fuzhou 22, 156
Guilin 165
Hangzhou 77, 305, 306, 307, 308, 311, 312,
314, 315, 316
Hong Kong 29, 82, 125, 322, 328, 329, 331,
406
Jiangyin 326
Macao 29, 331
Nankin 308, 310, 311, 314, 315, 316, 326,
391
Nantong 326

Ningpo 22, 326
Qingdao 156, 164, 183, 207, 266, 270
Qinghuangdao 82, 108
Shashi 42, 116
Shenzhen 322, 329, 331, 336
Suzhou 77, 326
Taicang 326
Xiamen 22, 266, 270
Yantai / Zhilai 84
Yichang 42, 115, 116
Zhangjiagang 326
Zhongshan 332
Zhoushan 326
Zhuhai 332

- Nom des lieux de la ville de Canton

Ai Qun (tour) 70, 71
Bai-er (estuaire) 29, 43, 44, 193, 239, 240,
255, 257, 261, 318, 348, 349, 360
Bai-yun / Nuages Blancs (montagne) 149,
241
Bin-Jiang (Rue) 189
Changdi (quai) 44, 66, 70, 188
Changzhou (île) 122, 123, 216
Chigang (zone industrielle) 193
Che-pi 200
Chencun 215
Cygne Blanc (tour) 246, 255, 261
Da-Gan-Wei 194
Da-Sha-Di 194, 216, 218
Da-Sha-Tou 188
Da-Tian-Shan 194, 216
Er-sha (île) 280
Fangcun 29, 30, 91, 193, 194, 239, 255, 257,
274

Gangqian 322
Haiōu (île) 338
Haizhu (pont) 149
Hedong (zone industrielle) 193
Henan 28, 29, 30, 91
Huadu 337
Huang-Cun 200
Huangpu (district) 127, 218, 237, 319, 321,
322
Huangpu (zone industrielle) 194, 215, 216,
218
Huangpu / Whampoa (port) 95, 102, 113,
121, 122, 123, 125, 127, 177, 214, 216, 237,
318, 319, 320, 321, 329
Huangsha 45, 188, 194
Jardin de la reine d'Angleterre 69
Jardin français de Shamian 69
Ji-Shan 194, 216
Ju-Xian-Fang 127

Luo-Chong-Wei 149
 Miaotou 215, 216
 Nangang 216
 Nansha 319, 323, 331, 336, 337, 338, 340,
 341, 366, 374, 405
 Nan-Shi-Tou (zone industrielle) 193, 194
 Niu-Gu-Sha 149
 Niu-Jiao-Wei 149
 Nouvelle zone de Zhujiang / Centre
 d'affaires de Zhujiang (CBD) 243, 280, 357,
 397
 Panyu 241, 337
 Pazhou (centre d'expositions) 279
 Rivière des Perles 241, 242, 246, 269, 274,
 276
 Sacré-Cœur (cathédrale) 44
 Sha-Chong 194
 Shamian (île) 43, 239, 255, 261, 271, 279
 Shi-Wei-Tang 149

Tanbu 215
 Tianhe (district) 218, 319, 329, 333
 Tianzi (débarcadère) 73, 318
 Treize-Hang 29
 Université Sun Yat-Sen (débarcadère de)
 238
 Wen-Chong 194
 Xicun 149, 193, 194, 318
 Xiguan 29
 Xingang / Nouveau Port 320, 321
 Xinhua 215
 Xinsha 218, 320
 Xinzhou (île) 122
 Yan Jiang Xi (Rue) 71
 Yanjiang (Rue) 281
 Yuancun (zone industrielle) 193, 194, 215
 Zeng-Bu 127
 Zhou-Tou-Zui 188, 239, 246, 255, 257

- **Nom des lieux de la ville de Shanghai**

Banque de Chine 68
 Baie de Hangzhou 108, 292
 Baoshan 210, 292, 324
 Bei-Xin-Jing (pôle industriel) 186, 196
 Boulevard de Pudong 284
 Bund 33, 34, 35, 38, 47, 56, 58, 60, 61, 62,
 63, 66, 67, 68, 109, 187, 244, 255, 261, 286,
 291, 373, 401
 Cao-He-Jing 196, 292
 Chang-Qiao (pôle industriel) 186, 196
 Changxing (île) 401
 Congming (île) 292, 293, 401
 Da-Chang 196
 Gao-Chang-Miao 127
 Gao-Qiao 196
 Gong-Ping-Lu 402
 Hongkou 124, 125, 127
 Hongqiao 292
 Hôtel Victoria 35
 Hôtel Richard 59
 Huangpu / Whangpou / Whangpoo (fleuve)
 24, 25, 26, 31, 32, 35, 48, 60, 64, 65, 75, 76,

93, 96, 103, 124, 127, 196, 231, 233, 237,
 244, 250, 283, 286, 289, 290, 291, 366, 400)
 Hudong 186, 203, 204
 Hunan 186
 Huxi 186
 Jardin de l'Ouest (Yuyuan) 36
 Jiading 209, 211
 Jiangwan 111, 292
 Jinqiao 297, 301, 303
 Jinshanwei 210, 211, 293
 Li Jia Chang 56
 Lu-Jia-Zui 191, 239, 292, 297, 301, 303,
 316, 357, 373
 Minhang 209, 210, 211, 212, 292, 400
 Nanhui 282
 Ni-Cheng-Bang 141
 Pengpu (pôle industriel) 186, 196
 Place du Peuple 191
 Pont Nanpu 300, 399, 400
 Pont Yangpu 300, 399, 400
 Port de Luchao 244, 325
 Port d'Yangshan 325, 327, 330
 Public Gardens 63

Pudong (pôle industriel) 186, 244, 358
 Pudong / Poutong / Pootong 91, 109, 111,
 136, 141, 237, 282, 283, 285, 286, 288, 290,
 291, 292, 294, 295, 296, 297, 298, 300, 301,
 303, 304, 311, 312, 315, 373, 401
 Pudong Century Square 266, 270
 Puxi 237, 282, 283, 286, 288, 290, 295, 296,
 300
 Qing-Ning-Si 141, 142, 196
 Qiujiang (pôle industriel) 186
 Rivière Qiujiang 105, 111, 143
 Rivière Suzhou / Soochow Creek 24, 34, 35,
 93, 244
 Rivière Yunzaobang 105
 Route Chuan-Sha / Route Jin-Xin 142
 Route de Zhongshandong 261
 Route Dongchuan (de Minhang) 213
 Route Hua-Sheng / Route Xu-Chang 142
 Route Yang-Shu-Pu 141, 144
 Rue de Fujian 47
 Rue de Hankow 47
 Rue de Henan 47
 Rue du Consulat 48, 72
 Rue Fuzhou / Boulevard de Fuzhou 191, 261
 Rue Jeanne d'Arc / Rue Laguerre 48
 Rue Nankin 34, 261
 Rue Pékin 34
 Rue Yan-an-dong 49, 239
 Shanghai Club 68
 Shanghai international convention center
 301

- Nom des lieux de la ville de Tianjin

Arrondissement de Hebei 100
 Arrondissement de Heping 100
 Arrondissement de Hexi 100
 Avenue He-Bei 40
 Dagu / Da-gu-kou 94, 137, 189
 Fleuve Hai 39, 94, 98, 189, 230, 232, 247,
 248
 Hall du Gordon 39
 Jardin Vitoria 39
 Jia-Jia-Gu 128

Shi-Liu-Pu 402
 Songjiang 209, 211
 Tao-pu 196
 Temple du dieu protecteur de la cité
 (Chenghuangmiao) 36
 Tong-ka-dou 31, 32, 48
 Tour Jin Mao 301
 Tsan-ka-leu 31
 Tunnel de la Rue Dapu 290, 300
 Tunnel de la Rue Yan'an 300
 Wai-Gao-Qiao 294, 297, 301, 303, 327, 401
 Wu-Jiao-Chang 196
 Wujing 209, 211, 212, 214
 Wusong (pôle industriel) 186
 Wusong (cité satellite) 210, 211
 Wusong / Woo-sung 48, 93, 102, 103, 104,
 105, 111, 292, 400
 Wu-Song-Kou 402
 Xiasha 282, 307
 Yamen du magistrat de Xian 36
 Yang-King-Pang 30, 35, 56
 Yang-Shu-Pu / Yangzepoo / Yang-pu 130,
 136, 140, 141, 142, 144, 200, 283
 Yin-Xiang-Gang 144
 Zhabei 105, 283
 Zhangjiang 303
 Zhao-Jia-Bang 49, 136
 Zhou-Jia-Du 196
 Zikawei (Xu-Jia-Hui) 31

Rivière Daqin 94
 Rivière Hun 94
 Rivière Xinkai 139
 Rivière Yongding 94
 Rivière Ziya 139
 Rue de Taku 40
 San-Cha-kou 40
 Tang-gu 119, 219, 220
 Yangcun 94
 Zi Zhu Lin (bois de bambou violet) 40, 98

- **Nom des lieux de la ville de Wuhan**

Fleuve Han 28, 41, 85
Hankow / Hankou 28, 41, 42, 54, 69, 71, 76,
78, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 108, 115, 116
Hanyang 146, 147
Nan-An-Zui 185
Parc de Zhongshan 191
Place du peuple 191

Porte de Dazhi 42
Porte de Wusheng 108
Qingshan 205
Rue de Hanzhen 41
Wuchang 102, 108, 130, 146
Yangluo 342, 343, 344, 346, 374

- **Autres lieux**

Bassin de Sichuan 76
Fleuve Qiantang (de Hangzhou) 305, 308
Hexi (de Nankin) 310, 314, 316
Hunan (province) 42
Jiangnan / région au sud du Yangzi 76
Liuhe (de Nankin) 310
Pukou (de Nankin) 310, 311, 314, 316

Rivière de l'Est / Dongjiang 194, 215, 321
Rivière de l'Ouest / Xijiang 82, 215
Shekou (de Shenzhen) 321
Xiaoshan (de Hangzhou) 307
Xinjiekou (de Nankin) 310
Yangzi 28, 42, 75, 76, 77, 85, 93, 97, 297,
298, 308, 310, 314

Index des noms propres

- **Sociétés et organisations**

Armurerie de Hupei 29
Arnhold, Karberg & Co 88, 91
Arsenal de Jiang-Nan 127
Arsenal de Huangpu 127
Asiatic Petroleum Company 143
Asiatic Trading Co.Ltd 88
Association concernant l'aménagement du
fleuve / Guangdong Zhi He Shi Yi Chu 96,
100
Blue Funnel Line 143
Borner & Co. 91
Boyd & Co. 124, 143
British East India Company / East India 21,
31
Bureau de construction de l'ouverture
(Wusong Kai Bu Gong Cheng Zong
Ju) 103
Bureau des canalisations du Huangpu
(Shanghai Jun Zhi Huangpu He Dao Ju) 96
Bureau de construction de Shanghai /
Shanghai Gong Bu Ju 111

Bureau du port de Canton
188
Butterfield et Swire 65
Carlowitz & Co. 142
Chen-Lian-Tai 126
China Merchants Steam Navigation Co.
Ltd.Company / China Merchants Steam
Navigation Company 40, 91, 129, 142
Comité concernant les travaux du Hai /
Haihe Gong Cheng Wei Yuan Hui 98
Comité de Haihe / Haihe Wei Yuan Hui /
Haihe Gong Cheng Ju 98
Comité de la voirie et des débarcadères /
committee on Roads and Jetties 59, 71
Compagnie des Messageries impériales 48,
66
Compagnie de Jésus 58
Compagnie Française des Bateaux à
Vapeur 88
Conseil d'administration municipale de la
Concession française 49
Danes Island dock compagne 123

Dent & Co. 35, 39, 87
Douane de commerce (Trade Customs) 42
Douane de Hankow 42
Douglas Lapraik & Co 123
Ferrerie de Hanyang 129
Garrels 91
George McBain Company 88, 91
Gilman & Co 88
Hawkins & Co. 124
Hongkong and Whampoa Dock Co 123, 125, 127
Hutchison 141
Jardine / Jardine Matheson / Jardine Matheson & Co. 35, 62, 72, 88, 89, 91, 123, 142
J.C. Couper & Co 122
Kai Jun Huangpu He Dao Ju 97
Karberg & Co. 142
Lindsay 141
Machinerie de Canton 127
Matheson & Co 88, 89, 91
Melchers & Co. 88
Mitsubishi co. 89
MM. Leighton et C^o 64, 65
Mobil Oil Corporation 142

- **Journaux et guides**

China Times 137
Journal de Guofeng 86
Journal « Zhi Bao » 40
Nanfang Daily 273
New Express 276

- **Navires**

Brick anglais Grecian 32
Colbert 32
la Forte 32

- **Projets, plan, schémas**

Abrégé des projets urbains de Canton 148

Municipal Council / conseil municipal de la concession anglaise / conseil municipal de la concession internationale 57, 61, 62, 66, 71, 79, 132, 144
Nippon Yusen Kaisha 88, 143
Nissei Steamship Co. Ltd 72, 91
Osaka Shosen Kaisha 88, 89, 91
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 62, 121, 122, 123
Pootung Dock Co. 124
Purvis & Co. 124
Royal Navy 122, 141, 142
Russell & Co 65, 66
Shanghai & Hongkew Wharf Co. 142
Shanghai New Dock 124
Shanghai Steam Navigation Co 64, 129
Standard Oil Co. of New York 89, 91
Swire Group 62, 66, 88, 89, 91
Texaco 143
Thos Hunt & Co. 123
Tung-Ka-doo Dock 124
Union dock company 123
Usine de mines sous-marines de Huangpu 127
Usine de munitions de Canton 127
Usine de torpilles de Huangpu 127

People's Daily 155, 160
Shanghai Zhi Nan (le guide de Shanghai) 139
Shen Pao 125
Ta Kung Pao 182

Lady Mary Wood 121
Lord Amherst 31
Sloop américain Plymouth 32

Avant-projet du plan de la construction du Grand Wuhan / Da Wuhan Shi Jian She Ji Cao An 116
 Conseils sur l'aménagement et l'objectif du futur de Shanghai 177
 Deuxième plan quinquennal 164
 Les instructions sur les problèmes concernant la construction urbaine 184
 Plan d'activité économique / Shi Ye Ji Hua 108, 113, 116, 320
 Plan de construction d'équipements publics du chef-lieu de la province de Hubei / Hubei Sheng Hui Shi Zheng Jian She Ji Hua Gang Yao 116
 Plan de grand Shanghai / Da Shanghai Ji Hua 110, 111, 185, 288
 Plan de zonage de Shanghai / Shanghai Shi Fen Qu Ji Hua 111
 Plan du nouveau centre de Shanghai / Shanghai Shi Shi Zhong Xin Qu Yu Ji Hua 110
 Planification d'équipements publics de Hankow / Hankow Shi Zheng Jian Zhu Ji Hua Shu 116
 Planification de la ville de Hankow / Hankow Shi Du Shi Ji Hua Shu 116
 Planification urbaine de Grand Tianjin 119
 Premier plan quinquennal 160, 161, 162
 Programme de l'occupation du sol et du transport des trois cités à Wuhan 116
 Projet d'améliorer la voie navigable du port de Canton / Gai Liang Guangzhou Gang Jin Kou Shui Dao Ji Hua 100
 Projet de docks à Qiujiang / Huangpu Jiang Qiu Jiang Ma Tou Ji Hua 111
 Schéma directeur de Tianjin 119
 Stratégie pour construire la Chine / The International Development of China (Jian Guo Fang Lue) 102, 108
 Ten Major Relationships / les Dix grandes relations 161, 180, 195
 Wusong Kai Bu Ji Hua Gai Lue 105

- **Traités, règlements, lois**

Loi de gestion foncière 382
 Moyens de la cession payante du droit d'utilisation du foncier de Shanghai 382
 Règlement de locataire du terrain à Wusong / Wusong Kai Bu Zu Mai Di Pi Zhang Cheng 103
 Rules with respect to New Foreign Buildings 72
 Traité de Humen 22
 Traité de Nankin 22
 Traité de Shimonoseki 130
 Traité de Xinchou 98, 104
 Traité du sol (Shanghai Land Regulations) 56, 60

- **Autres**

Autorenforcement / Ziqiang 83, 102, 106,
 120, 126
 CoCom 176
 Danwei 159, 381, 384
 Dynastie mandchoue / Qing 22

Dynastie Ming 80
 Grand Bond 159, 164, 165
 Hukou 207
 Rébellion Taiping 31

Rébellion de Xiao Dao Hui / Xiao Dao Hui
(Small Swords Society) 32, 63
Révolution Xinhai 42
Système de l'avoidance 72
Village urbain 395
Xincun 186, 202, 204, 208