

## **La rive urbaine en Chine**

### ***Figures de la relation au fleuve dans l'urbanisme et l'aménagement des villes du bas Yangzi***

#### ***Résumé***

Cet article rend compte d'une mission de recherche sur la place du fleuve dans l'aménagement et les politiques urbaines des villes chinoises du delta du Yangzi. Dans un contexte de croissance économique et urbaine intense et de compétition effrénée entre villes, la relation au fleuve est encore très marquée par le modèle fonctionnaliste (exploitation rationnelle des ressources et des flux). Bien que l'eau soit omniprésente dans le paysage du delta, cet élément du patrimoine urbain est encore peu valorisé, sauf à Shanghai où la relation de la ville au fleuve est au contraire fortement mise en scène. Cette première exploration remet en cause le caractère universel du modèle du Waterfront et de la revalorisation urbaine par le fleuve dans les villes contemporaines.

#### ***Abstract***

This article gives an account of a study about the role of rivers in urban planning and urban policies in Chinese cities of the Yangzi delta. In a situation of intense urban and economical growth and of frenzied competition between cities, the relation towards the river is still marked by a functionalist pattern (with a rational exploitation of the hydraulic resources). Even if water is everywhere in the delta landscape, this natural element part of the urban heritage is not much promoted except in Shanghai where the relationship between the city and the river is central in urban planning. This first exploration is challenging the universal characteristic of the nowadays waterfront planning model and the urban rehabilitation using the river as structural element of projects.

#### ***Mots clés***

Eau dans la ville ; aménagement urbain ; urbanisme ; front d'eau ; villes chinoises ; Yangzi ; Shanghai

#### ***Keywords***

Water in the city ; urban planning ; urbanism ; waterfront ; Chinese cities ; Yangzi ; Shanghai

L'exploration du rapport que les villes chinoises contemporaines entretiennent avec le fleuve est à la fois stimulante et hasardeuse. L'aménagement de la rive urbaine (fluviale, lacustre, lagunaire, maritime...) représente le parangon du projet de renouvellement urbain dans la sphère occidentale : gentrification ou reconquête technopolitaine des friches industrialo-portuaires, réappropriation d'espaces publics, parcs et parcours ludo-culturels, renaturation de rives artificialisées... Décliné de ville en ville dans toutes ses variations depuis les années 90, le modèle tend, dans une vision fortement teintée d'occidentalocentrisme, à une certaine universalité (Chaline, 1994 ; Vermeesch, 1998). Rien de tel que le miroir tendu par la réalité des villes chinoises – la Chine est de loin le pays qui a le plus de villes au monde – pour

servir de pierre de touche à cette prétention. Cet article serait en quelque sorte un modeste début de réponse à une question particulièrement ambitieuse : existe-t-il ou non aujourd'hui une globalisation des modes de faire la ville (et non pas seulement du phénomène urbain), et qu'elle en est la portée ?

C'est pourtant voir encore trop grand. En premier lieu, la rapidité actuelle et l'ampleur des transformations quantitatives et qualitatives des villes chinoises sont telles que nul ne peut vraiment en avoir une vision globale, peut-être pas même en Chine. Par ailleurs, la requalification des interfaces ville / fleuve dans le monde urbain occidental s'inscrit dans une succession de cycles dans la longue durée ; plus particulièrement un cycle d'industrialisation/désindustrialisation urbaine (qui couvre plus de deux siècles) qui n'a pas d'équivalent dans l'histoire urbaine chinoise.

Plus encore, les politiques de renouvellement urbain qui se généralisent en Europe et dans les deux Amériques s'inscrivent dans un cadre d'intelligibilité plus global : celui de la successivité de la rupture moderniste, qui a tant marqué l'urbanisme du XX<sup>e</sup> siècle, et du retour post moderne qui – par le médium de la mémoire et l'identité des lieux – tente de renouer le fil d'une évolution urbaine multiséculaire ( Paulhiac, 2002). Il en découle aujourd'hui, pour notre propos, l'accompagnement des projets urbains d'une rhétorique envahissante des « retrouvailles » ou de la « reconquête » du fleuve par la ville, réexamen réparateur des excès d'un fonctionnalisme aveugle (Gérardot, 2004). Or il est bien connu que ni la successivité moderne/post moderne, ni la rhétorique de la rupture moderniste et du « renouer » post moderne, encore moins le rejet du fonctionnalisme, n'ont de sens pour les sociétés d'Asie orientale. Tout au plus peut-on constater que l'aménagement contemporain des villes chinoises semble combiner dans le même mouvement des modalités « fonctionnalistes » (zoning fonctionnel, croissance extensive, tabula rasa, grands ensembles et villes nouvelles) et des modalités du « renouvellement urbain » (mise en valeur du patrimoine bâti et paysager, politique d'espaces publics, mise en scène de la centralité, stratégies métropolitaines), ce que l'on pourrait qualifier maladroitement d'urbanisme moderne et post moderne à la fois.

Aussi l'actualité la plus récente des villes chinoises nous renvoie-t-elle sur papier glacé mille fragments bien reconnaissables de réalisations urbaines très à la page, quartiers high-tech, grands gestes architecturalo-culturels, urbanisme de réseau, pastiches ludico-historiques... Et bien sûr de beaux projets ville/fleuve. Dès lors comme aller voir la mondialisation de l'urbanisme au-delà de la simple convergence des artefacts ? Que veut dire la similarité formelle de par le monde des projets qui mettent en scène la relation ville / fleuve lorsque l'on sait les différences tant du processus de leur production (système d'acteur, modes d'action, mobilisation des ressources politiques, financières, juridiques, foncières, ...) que du référentiel de l'action urbaine ?

La première précaution est de considérer ce qui suit, dans l'esprit sinon dans la forme, comme un *carnet de route*. La seconde tient à l'emploi du terme ambiguë de « figure » dans cette exploration des relations ville/fleuve : Figure pour ne pas dire valeur, ce qui réfère tout de suite à un système d'interprétation anthropologique et culturelle de la relation au fleuve ; figure pour ne pas dire type, en l'absence d'une connaissance globale des modalités concrètes de l'action urbaine en Chine. C'est un double renvoi au travail des spécialistes tant du monde chinois que de la géographie culturelle.

**Armature urbaine et développement des villes du delta du Yangzi : quelques repères**

Après plusieurs milliers de kilomètres de cours dans la Chine centrale, le Yangzi rentre à partir de Nankin dans son delta gagné sur la mer depuis 6000 ans. Cette région est aujourd'hui marquée par le développement d'une métropole de taille mondiale, Shanghai et ses quelques 13 millions d'habitants dont 10 millions de population proprement urbaine, auxquels il faut néanmoins rajouter 2 à 3 millions de population flottante. Premier port et premier centre financier du pays, Shanghai fait en quelque sorte de l'ombre aux autres villes de son proche interland. Pourtant on ne peut que constater la vigueur du développement d'une armature urbaine très complète qui maille de façon étroite une région de 100 000 km<sup>2</sup> qui produit 40% de la production matérielle de la Chine.

Les villes du delta sont évidemment les héritières d'une très longue histoire dont ressort plusieurs moments. Dans l'alternance que connut l'Empire chinois entre Nord et Sud, la région hébergea plusieurs fois le pouvoir central à Hangzhou et Nankin. Les villes ont à la fois bénéficié de la rente exceptionnelle que représentait le delta, grenier à riz de l'empire et grand centre de la sériciculture, du débouché du Grand Canal qui mène vers la Chine du Nord à partir du VII<sup>e</sup> siècle.

C'est d'ailleurs sur cet axe nord-sud historique que se localisent les grandes villes, lieux d'échanges commerciaux et de diffusion culturelle ; Hangzhou au départ du Grand Canal au sud (1,5 millions d'habitants), Suzhou (2 millions d'habitants), Wuxi (2 millions d'habitants), sur lesquelles le développement lié à l'ouverture économique a un peu tardé à se fixer. Cette ouverture a dans un premier temps profité à deux autres axes d'urbanisation et à un autre niveau de la hiérarchie urbaine : le fleuve proprement dit, avec les villes-champignons de Jangyin et Zhangjiagang ; plus sûrement encore, l'axe ferroviaire et autoroutier entre Shanghai et Nankin (3 millions d'habitants), sur lequel se retrouvent Suzhou et Wuxi, mais aussi des villes plus petites qui ont bénéficié à plein des implantations industrielles comme Kunshan (0,6 millions d'habitants), Changzhou (0,8 million d'habitants), Danyang (0,9 million d'habitants) et Zhenjiang (0,7 millions d'habitants)<sup>1</sup>.

La diffusion dans l'ensemble du delta de l'emploi industriel peut donner l'impression d'un certain écrasement de la hiérarchie urbaine, interprétée de façon classiquement outrancière par les plaquettes marketing de villes qui se vantent toutes d'être « au centre du delta ». Du peu que l'on constate (sinon mesure) aujourd'hui, elle semble au contraire très étirée vers le haut. En ce qui concerne les activités de commandement, les activités bancaires et financières, le tertiaire d'entreprise, etc. la mainmise de Shanghai semble totale. Seule Nankin et Suzhou voient un développement du tertiaire supérieur, totalement absent dans toutes les villes de niveau inférieur.

La gamme des politiques urbaines se réduit donc très rapidement avec le niveau de diversification des vecteurs du développement. Très complète à Shanghai bien sûr où l'on retrouve toutes les formes contemporaines de la métropolisation, elle l'est déjà beaucoup moins à Suzhou qui bénéficie pourtant à la fois d'une forte identité patrimoniale et de zones de développement périphérique d'envergure. Le centre tertiaire de la gare à Suzhou n'est pas encore sorti de terre ; quant à celui de Kunshan, il s'agit en fait d'un projet de centre commercial... Mais sur le plan de l'action urbaine, à l'inverse de celui de l'armature, les choses peuvent changer très vite.

## **La ressource fluviale dans la concurrence des villes**

---

<sup>1</sup> Tous les chiffres de population urbaine cités dans ce paragraphe et les suivants ont été récoltés pendant la mission de recherche à l'automne 2003

Les villes du delta connaissent une croissance démographique et économique exceptionnelle dont le moteur est principalement la production industrielle. Ce rappel d'évidence induit une première conséquence : dans ce modèle de développement, l'accès aux ressources productives (matières à transformer, main-d'œuvre...) et le coût des inputs rendus au lieu de production (coûts de transport et d'énergie) pèsent encore d'un poids très lourd comme facteurs de localisation. Dans ce cadre, le fleuve représente encore et surtout un potentiel de ressources productives (transport, production hydroélectrique, alimentation en eau...) doublé d'un dangereux perturbateur des activités riveraines (même si le poids des crues du Yangzi se fait moins sentir dans le delta qu'en amont).

Cette vision rationaliste de l'usage urbain du fleuve s'inscrit dans un contexte territorial « irrationnel » : celui de la sortie du contingentement global du développement chinois pour aller vers un modèle de développement inédit qui semble ouvrir aux acteurs locaux une chance séculaire de sortir leur ville vers le haut. Rappelons que ce contingentement portait aussi bien sur les déplacements à l'intérieur de la Chine de la main-d'œuvre potentielle, sur l'accès planifié aux infrastructures et aux matières premières, sur la subordination du développement local aux intérêts nationaux, longtemps défavorable au développement de Shanghai et de son hinterland, enfin et surtout sur les ressources financières disponibles à l'extérieur de la Chine.

Mais, plus que le contingentement hérité du modèle des démocraties populaires, ce sont les conditions de sortie décidées par le gouvernement chinois et combinées avec l'accélération de la mondialisation économique qui dictent la conduite et le discours des acteurs locaux du développement des villes du delta. L'ouverture à l'extérieur qui est aujourd'hui général pour l'ensemble du delta s'est concrètement étalée sur plus de dix ans, au gré des autorisations d'ouvertures des zones économiques de développement. Ces petits décalages dans le temps peuvent être lourds de conséquence sur le comportement des acteurs territoriaux. Les responsables des collectivités locales plus tardivement autorisées à l'investissement étranger mettent les bouchées doubles pour rattraper le voisin, plus favorisé, exacerbant ainsi une concurrence des territoires à tous vents.

Ces conditions se combinent avec deux facteurs, l'un économique, l'autre institutionnel. La croissance exceptionnelle des villes du delta repose entièrement sur une situation de forte dépendance spécialisée dans l'économie mondiale (la nouvelle usine du monde), même si de nombreux groupes chinois investissent aussi dans cette région. Les stratégies de développement sont donc essentiellement exogènes, et la compétition territoriale un horizon particulièrement prégnant. Par ailleurs, la coordination entre collectivités locales est à peu près inexistante. La tutelle des villes chefs-lieux de province ou de municipalité sur les villes de rang inférieur est plus que théorique, et il serait vain de chercher quelques dispositifs de coopération ou de planification territoriale que ce soit quelque part dans la région métropolitaine qui court de Shanghai à Nankin. Le discours des acteurs locaux du développement laisse à penser qu'ils perçoivent la période actuelle comme une opportunité unique de bouleverser les pesanteurs de la hiérarchie urbaine et de hisser leur ville au haut du palmarès.

Le cas de Jiangyin est une illustration exemplaire du fleuve considéré uniquement comme avantage concurrentiel. Cette municipalité de district qui regroupe 1,15 million d'habitants est sise sur le Yangzi juste avant que celui-ci s'élargisse en estuaire. Depuis que son port a été déclaré « ouvert » en 1992, sa zone de développement économique et technologique qui s'étale sur 35 km le long du fleuve a accueilli plus d'un millier d'entreprises pour un investissement total de 4,8 milliard de dollars. La relation au fleuve décline toutes les facettes de l'exploitation rationnelle des ressources productives : le port, bien sûr, même s'il

est moins accessible aux gros tonnages que celui, immédiatement en aval de la ville rivale de Zhangjiagang ; le franchissement par le dernier pont en aval sur le Yangzi de l'autoroute Pékin – Shanghai ; la production hydroélectrique du barrage des Trois Gorges qui va venir en appoint d'une production énergétique locale déjà abondante ; une importante capacité de distribution d'eau, tels sont les points clés de l'argumentaire de vente du projet de développement. Il est difficile en revanche d'y trouver une allusion au patrimoine naturel que représente le fleuve, encore moins à sa mise en valeur.

Cette réduction de la voie d'eau aux flux de transport, d'énergie... qu'elle supporte ou permet est peu ou prou le fond ambiant du discours de la planification urbaine et du développement économique que l'on retrouve partout dans les extensions urbaines du delta. Pour autant, la dimension stratégique de l'accès à la ressource fluviale est appelée à diminuer. Le transport fluvio-maritime direct sans transbordement à Shanghai ne correspond pas à la géographie des échanges, tandis que le trafic des barges diminue semble-t-il tant sur le Grand Canal que sur le Huangpu. Les composants électroniques des téléphones ou ordinateurs portables assemblés dans les usines du delta voyagent plutôt par camion sur les autoroutes du delta que par voie d'eau. La « bataille » entre les grandes villes du delta et les différentes zones de développement se joue aujourd'hui pour la localisation du troisième aéroport de Shanghai, véritable enjeu stratégique du moment dans ce qui s'apparente à une économie du rapt (ce que j'aurai, l'autre ne l'aura pas). Si le barrage des Trois Gorges tient ses promesses en matière de production d'électricité, la rareté relative de la ressource énergétique ne devrait plus jouer comme facteur de localisation à l'intérieur de la région. L'accès à une ressource en eau non polluée, comme le degré d'équipement en assainissement, vont de plus en plus jouer comme critères de compétitivité des villes, en focalisant plus qu'aujourd'hui sur la dimension environnementale du fleuve.

Déjà des plans grandioses de restauration écologique des grands fleuves sont sur l'agenda politique de l'Etat chinois depuis quelques années. Ils ne semblent pas encore articulés aux projets de développement locaux, même s'il ne faut jurer de rien : la ville de Nankin vient de décider d'investir 421 millions de dollars dans la restauration écologique de la partie urbaine de la rivière Qinhuaihe dans la perspective des X<sup>e</sup> Jeux Nationaux, qui auront lieu dans cette ville en 2005. Ce mode opératoire est connu – la perspective d'un événement exceptionnel permet d'accélérer la mise en place de nouvelles politiques urbaines – mais, contrairement aux Jeux Olympiques de Pékin ou à l'Exposition universelle de Shanghai, ce n'est pas la perspective du regard étranger qui est mobilisatrice, mais celle des autres Chinois. Est-ce un indice possible d'un réel changement de référentiel de la relation ville/fleuve ?

### **Eau-décor ou lien patrimonial ?**

Dans le delta du Yangzi, l'eau est omniprésente : rizières, polders maritimes, constellation de lacs, myriades de canaux font de cette région une immense mosaïque de terre et d'eau. Cette eau est présente dans toute l'histoire économique et culturelle de cette région, depuis le cycle de production de la soie jusqu'au rôle joué par la batellerie et les canaux dans les échanges entre les différentes parties de la Chine, et donc, comme vecteur de l'unité chinoise. Tous les éléments semblent réunis pour voir émerger une patrimonialisation du rapport culturel profond et ancien que la société chinoise entretient avec l'eau, célébré de longue date par les poètes, dans une région où justement la civilisation chinoise connaît plusieurs de ses apogées (époque Song dont la capitale fut Hangzhou au XII<sup>e</sup> siècle, époque Ming avec pour capitale Nankin au XIV<sup>e</sup> siècle).

Plus que le grand fleuve proprement dit, les guides touristiques distinguent comme monuments patrimoniaux à la fois incontestables et renommés trois ensembles mi-

paysagers, mi-culturels : le Grand Canal qui comme la Grande Muraille n'est pas une entité mais un ensemble complexe de jonctions entre fleuves et rivières qui fit la fortune de villes comme Suzhou, Hangzhou ou Wuxi ; le lac Tai (2 200 km<sup>2</sup>) d'où provenaient les rocailles d'ornement les plus réputées de jardins chinois ; les canaux de Suzhou qui lui valent dans tous les prospectus touristiques le surnom de « Venise de l'Orient ». Ces éléments patrimoniaux sont tous les trois à disposition de ces villes comme support de valorisation, de développement et d'aménagement : bref, ce sont de superbes « rives urbaines » disponibles pour leur urbanisme. Or, pour l'instant, les figures actuelles de « l'eau dans la ville » qu'on y reconnaît sont paradoxales.

Le cas de Suzhou est particulièrement intrigant. Elle est à la fois une grande ville (2,1 million d'habitants pour la ville elle-même, 5,8 million d'habitants pour le grand Suzhou) et une des plus importantes destinations touristiques de Chine (10 millions de visiteurs/an), sur les deux marchés nationaux et internationaux, ce qui relève d'un modèle de tourisme urbain très contemporain. Elle bénéficie du label très concurrentiel du classement au patrimoine de l'humanité (pour ses jardins). La protection dont bénéficie le quadrilatère de la ville historique semble efficace, et porte autant sur le paysage urbain dans son ensemble que sur les monuments et leurs abords (contrôle des hauteurs d'immeubles, architecture d'accompagnement néo-traditionnelle, espace public soigné...). La carte patrimoniale est manifestement essentielle à la stratégie urbaine de Suzhou, l'importance du « paysage de l'eau » étant justement signalée dans le schéma directeur actuel (1996-2010). Pourtant, le réseau de canaux qui la parcourt et qui fait sa renommée n'y tient aucun rôle : pas de parcours urbains organisés le long des canaux, ni de réhabilitation du bâti riverain, pas de mise en scène urbaine des canaux – dont beaucoup ont été comblés - si l'on excepte une mise en lumière récente d'une partie des douves.

Le Grand Canal passe quant à lui à l'extérieur de la ville historique. Il longe une des deux extensions principales de Suzhou, le « Nouveau District », mais sans qu'aucun lien explicite ne réunisse patrimoine « fluvial » et projet de développement. Dans le schéma directeur, le réaménagement de ses berges est programmé dans une perspective strictement hygiéniste : déménagement des industries polluantes remplacées par de longues bandes végétalisées alternant parcs et jardins ; on dirait plus une façon de multiplier les mètres carrés d'espaces verts au regard des normes internationales qu'une véritable stratégie de valorisation urbaine.

L'autre grande extension urbaine de Suzhou, le Parc industriel est une quasi-ville nouvelle dont toute la composition urbaine est organisée autour d'un grand lac largement réaménagé. Mais à ce signe positif du rôle attribué à l'eau dans le projet urbain s'oppose les îlots de son centre tertiaire bordées de fausses douves remplies d'eau, tout comme l'hôtel de ville flambant neuf de la ville de Kunshan, autre success story du développement économique du district de Suzhou. Le canal, symbole du delta, est ici ramené au statut d'accessoire d'un décor édilitaire équivalent à celui qui orne les carrefours giratoires en France.

On retrouve la même ambiguïté dans la planification et les projets urbains de Wuxi, ville qui part de plus loin, pour un regard occidental, dans la course au développement territorial, que Suzhou. Contrairement à cette dernière, Wuxi ne bénéficie pas d'un patrimoine urbain aussi aisément exploitable au niveau international, même si la ville connaît une certaine fréquentation touristique en raison de la proximité du lac Tai. L'ouverture aux capitaux étrangers a relativement moins profité à l'agglomération de Wuxi qu'aux villes secondaires de son district (comme Jangyin citée plus haut). Le schéma directeur qui vient d'être approuvé est donc placé sous le signe du rattrapage. Dans un zoning fonctionnel aux larges mailles, le Grand Canal et une crique du lac Tai, à l'ouest de l'agglomération se voient attribuer le même rôle - devenir des pôles d'attraction touristique et de loisir urbain - mais

aussi le même traitement urbanistique qu'à Suzhou : végétalisation des rives et promenade publique. Le programme de réalisation d'un parc public le long du lac est déjà lancé, prolongeant et renforçant l'aménagement typiquement balnéaire qui existe déjà : petits parcs d'attraction, galeries et pavillons commerciaux néo-traditionnels, promenade de bord d'eau...

Autre cas de figure : la branche ancienne du Grand Canal qui passe au cœur même de Wuxi, bordés de quartiers traditionnels dont l'architecture vernaculaire, l'ambiance amphibie et le paysage sont caractéristiques des villes du bas Yangzi. Le premier réflexe de la municipalité, pour valoriser la proximité avec ce patrimoine « fluvial » a été de détruire un premier quartier pour reconstruire un ensemble à vocation plutôt touristique et commercial dans ce style néo-traditionnel que l'on retrouve désormais un peu partout en Chine. Désormais le gouvernement local semble se poser la question de la réhabilitation de ce qui reste, mais il n'est de toute façon pas question de garder ni la vocation ni la population de ces quartiers populaires.

On retrouve de tels quartiers néo-historiques de bord d'eau dans plusieurs villes du delta : le quartier du Temple de Confucius, dédié au commerce et au loisir, auprès de la rivière Qinhuaihe à Nankin ou celui, plus résidentiel, auprès des douves de la porte Pan à Suzhou, tous reconstruits de toutes pièces ou à peu près ces dernières années.

Toutes ses villes exploitent donc deux filons. Le premier est la reconstitution pastiche du paysage de la « ville du pays d'eau » fait d'un entrelacs de ponts et de canaux, dont les villages désormais très touristiques de Zhouzhuang et Tongli sont le parangon ; Cette figure « culturaliste » qui emprunte plutôt à la petite ville chinoise éternelle qu'à la grande métropole, encadre l'émergence de l'équivalent chinois des quartiers historiques à vocation ludo-touristiques des villes occidentales. Le second est le ruban vert des parcs et jardins déroulé en lieu et place des emprises industrielles polluantes. Il combine l'efficacité de l'hygiénisme environnemental, la figure patrimoniale du jardin et le goût populaire pour les parcs d'amusement. En revanche, on est loin des fronts d'eau à forte valorisation immobilière combinant résidence de luxe et tertiaire haut de gamme que certains sites de rive urbaine – Grand Canal, lac Tai – appellent potentiellement aux yeux d'un urbaniste occidental.

### **Shanghai : la rive emphatique**

Ce qui manque aux villes du delta se retrouve très exactement à Shanghai : c'est pourquoi il valait mieux finir par la métropole, afin que l'arbre – le spectaculaire face à face entre le Bund et Pudong de part et d'autre du Huangpu – ne cache pas la forêt.

Le paysage fluvio-urbain de Shanghai aujourd'hui condense et expose tout à la fois une identité urbaine en construction. La condensation vient de ce que la ville s'y donne à voir dans une certaine globalité, surtout pour le visiteur, qu'il monte en haut de la Perle de l'Orient (tour de télévision au bord du fleuve, 486 m) ou qu'il arrive sur le Bund par le spectaculaire viaduc autoroutier Yan'an lu. L'exposition tient au choix explicite d'une théâtralisation à tout va de l'espace public. La promenade surélevée et en estacade qui tient lieu désormais de quai reproduit le dispositif de ces rotondes panoptiques qui présentaient des panoramas de ville dans l'Europe de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle met en scène, de jour comme de nuit (avec une mise en lumière ébouriffante), comme une évidence, la confrontation / synthèse entre l'Orient et l'Occident, l'alignement démonstratif des anciens sièges de banque, hôtels et légations des anciennes concessions sur le Bund et les gratte-ciel de la ville nouvelle de Pudong.

Le miroir tendu par Shanghai semble donc nous renvoyer tous les traits de la reconquête fluviale à l'occidentale : renouvellement de l'espace public, reconversion d'espaces industrialo-portuaires, réhabilitation du patrimoine riverain, développement du tourisme fluvial urbain... Mais plusieurs faits viennent démontrer l'évidence.

Le principe de l'extension urbaine sur la rive est du Huangpu est présent dans les schémas directeurs dès les années 50, mais la ponction financière de Pékin sur Shanghai pendant la période maoïste ne donne aucune marge de manœuvre pour sortir la ville de sa déchéance. C'est le schéma directeur de 1986 qui fixe les principes du redéploiement de la ville, qui repose notamment sur l'essor de Pudong, promue nouvelle zone économique en 1990. Ce schéma a suscité un certain scepticisme dans l'expertise urbaine occidentale, en raison de la barrière physique que constitue le Huangpu (il n'y avait aucun pont sur le fleuve à Shanghai avant 1993) et du caractère irraisonné de grands équipements d'infrastructures à financer en moins de 15 ans, et de l'absence de toute logique de phasage (Ged 2000). On ne peut que constater, voire admirer, en 2004, la capacité à réaliser dans les délais le programme édicté.

La relation ville / fleuve, dans cette transformation cyclopéenne de la ville, combine encore une fois des éléments paradoxaux par leur concomitance. Il y a d'abord la prouesse technologique et la rapidité de réalisation des ponts Yangpu (600 m de portée, record mondial) et Nanpu, qui renouvelle et recouvre toute à la fois l'héroïque geste maoïste de la construction du pont de Nankin. Barrière à franchir, le fleuve n'est en aucune manière un axe de développement de la ville nouvelle : celui-ci court d'ouest en est, de la ville à l'aéroport international. Néanmoins, la partie la plus proche du fleuve, le nouveau centre des affaires de Lujiazui a fait l'objet d'un investissement tout particulier, étroitement lié à sa position et retranscrit dans son aménagement. D'une part, le changement d'affectation de cette zone occupée par des usines et des entrepôts a généré des coûts nettement plus lourds que celle des espaces agricoles disponibles ailleurs. D'autre part, l'aménagement de la bordure du fleuve au point où l'axe de l'Avenue du XXI<sup>e</sup> siècle rejoint la Perle de l'Orient a, semble-t-il, fait l'objet d'âpres marchandages entre tenants d'une valorisation immobilière maximale et ceux d'un large dégagement des monuments géants que constituent, outre la Perle de l'Orient, la tour Jinmao et le World International Center. L'investissement public est allé ici dans le sens d'une valorisation symbolique maximale de la nouvelle rive urbaine (Ged, 2000).

En face, le Bund a connu une double évolution. D'une part, les monuments du quai, revendus à leurs anciens ou à de nouveaux propriétaires sous condition de réhabilitation forment désormais un ensemble urbain patrimonial reconnu comme de toute première grandeur. D'autre part, le vieux quai proprement dit a été transformé en voie rapide urbaine connecté au réseau d'autoroutes en viaduc. Simultanément de ce que les villes européennes et américaines ont au contraire connu en succession. Plus encore, la transformation de la berge traduit de façon exemplaire cette synthèse que nous voyons comme paradoxale: la grande promenade piétonne qui connaît un énorme succès public est construite en encorbellement sur le fleuve, interdisant tout contact avec l'eau ainsi que les accostages de bateau : on est loin de la «reconquête du fleuve» tel que le projettent les villes occidentales !

Il reste que l'évolution de Shanghai est tellement rapide que les référentiels urbanistiques se superposent sans cesse. Depuis quelques mois, l'interface entre Pudong et le Huangpu, au départ ponctuel, autour de la Perle de l'Orient, se transforme en linéaire sous la forme d'un véritable waterfront à vocation plutôt résidentiel. Il se dessine surtout une transformation urbaine plus profonde liée à la réalisation de l'Exposition universelle de 2008. Comme à Séville, et plus encore, comme à Lisbonne, le projet urbain de l'exposition s'appuie



intégralement sur la reconversion de terrains industrialo-portuaires en amont du pont Nanpu. L'axe du fleuve se dessine comme une alternative nouvelle à la projection est-ouest de Pudong, mais il ne s'agira pas là, comme à Londres ou à Lyon, d'une «redécouverte» identitaire.

### **Contiguïté ou continuité ?**

La relation au fleuve dans l'urbanisme chinois, vu à partir des villes du bas Yangzi, n'est, selon toute apparence, pas la même que dans l'urbanisme occidental. Peut-on aller au-delà de ce simple constat ? On peut revenir in fine sur quelques traits fondamentaux des villes chinoises d'aujourd'hui pour délimiter un premier cadre d'intelligibilité des évolutions actuelles.

La première hypothèse qui se dessine serait celle de la rupture contemporaine du lien multiséculaire qui liait la ville chinoise à la voie d'eau. Cette rupture tiendrait tout d'abord à la mutation de la géographie des échanges économiques et des voies de communication. Dans le delta du Yangzi, comme dans celui de la rivière des Perles, l'occupation humaine traditionnellement organisée par les voies d'eau se déplace et se transforme sous l'effet du quadrillage des plaines par les autoroutes (Sanjuan, 2003). La montée en puissance du transport routier, et au-delà, la motorisation massive de la population chinoise, fournissent un puissant levier à cette mutation.

La rupture tient aussi plus fondamentalement à la disparition rapide de la relation intime et quotidienne que le petit peuple urbain entretient avec l'eau au cœur des villes comme Wuxi ou Suzhou, à travers de multiples activités artisanales ou de gestes quotidiens, qu'ils relèvent de l'hygiène personnelle ou de la gestion collective des fonctions résidentielles. Cette disparition vient du déplacement des populations des parties centrales, qu'il s'agisse de départs volontaires vers les nouvelles périphéries ou des effets de la rénovation/réhabilitation qui affecte presque tous les centres-ville chinois, ainsi que de la mise aux normes environnementales qui commence à se mettre en place dans les mêmes espaces centraux.

Une seconde hypothèse, un peu différente, mettrait l'accent plutôt sur la concaténation des effets liés à l'ouverture économique et des modalités du développement urbain dans une période très courte, ce qui rend toute interprétation difficile. L'impression qui domine serait celle d'une contiguïté sans signification particulière de formes et d'aménagements urbains sans lien ni articulation. Cela tient sans doute à ce que le développement contemporain a contourné les villes, mettant l'accent dans un premier temps sur la décollectivisation agricole, puis les espaces urbanisés de toute pièce des zones économiques spéciales (comme Shenzhen), et sur les zones de développement économique en périphérie des villes ouvertes en 1984, avant de concerner à proprement parler sur les villes-centre après 1990, en produisant ce que Thierry Sanjuan appelle l'urbanisation des interstices (Sanjuan 2003).

Dans ce contexte de développement fait de simple contiguïté, qui ne peut se comprendre ni en référence à la figure centre-périphérie des villes européennes, ni à celle de la *suburb* américaine, la relation au fleuve et à l'eau en général, loin de jouer un rôle intégrateur, est reléguée dans des dispositifs accessoires ou de décor sans lien les uns avec les autres.

Mais doit-on privilégier une lecture des transformations contemporaine de la ville chinoise sous l'angle de l'irréversibilité ? La destruction de centaines de *lilong* à Shanghai pour laisser la place à quelques milliers de tours à bureau ou d'habitantsitation peut être lu comme une transformation irréversible, mais aussi comme un énième cycle de renouvellement urbain, à l'instar de la ville de Shenzhen qui, vieille pourtant de moins de vingt ans, connaît déjà ses

premières démolitions/reconstructions à l'échelle du centre-ville. Dans ce cas, l'évolution de la relation ville / fleuve est elle-même à comprendre dans ce renouvellement continu. En tout cas il faudrait éviter que tout discours sur la « perte » de la relation au fleuve dans les villes chinoises ne soit que l'artéfact de notre propre récit.

### **Bibliographie**

- Chaline, Claude ( dir. 1994) : *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, coll. Maritimes, Paris, 1994
- Ged, Françoise (1997) : *Shanghai, habitat et structure urbaine 1842-1995*, thèse de Doctorat, EHESS, 1997
- Ged, Françoise (2000): *Portrait de ville, Shanghai*, Institut Français d'Architecture, supplément à Archiscopie n° 9, 2000
- Gérardot, Claire : *Les élus lyonnais et leur fleuve, une reconquête en question*, Géocarrefour, même numéro
- Paulhiac, Florence (2002) : *Le rôle des références patrimoniales dans la construction des politiques urbaines à Bordeaux et Montréal*, Thèse de Doctorat/PhD, Université de Bordeaux 3 et INRS/UQAM, 19 décembre 2002
- Sanjuan, Thierry (1997) : *A l'ombre de Hong Kong, le delta de la rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997
- Sanjuan, Thierry (2003) : Chine, le temps des villes, *Géopolitique* n° 81, 2003, pp. 110-118
- Vermeersch, Laurent (1998) : *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, Paris, 1998