

LA REFONDATION MÉGAPOLITAINE

une nouvelle phase de l'histoire urbaine ?

Tome I

L'Eurasie post-communiste

Moscou, Shanghai, Hongkong

Sous la direction
de
Philippe Haeringer
Directeur de Recherche à l'IRD

Coordination pour le CPVS
Marie-José Roussel et Jacques Theys

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer

Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques
Centre de Prospective et de Veille Scientifique

avec le soutien de
L'Institut de Recherche
pour le Développement
(IRD, Paris)

Les dossiers **Techniques, Territoires et Sociétés** ont pour objet de confronter sur un thème déterminé — qu'il s'agisse d'aménagement, d'urbanisme, d'équipement, de transports ou d'environnement — les points de vue des chercheurs en sciences sociales et des praticiens. Ils reprennent des travaux — recherches ou comptes rendus de séminaires — généralement menés dans cette perspective sous l'égide du Centre de Prospective et de Veille Scientifique.

ARGUMENT

On s'était habitué à considérer que l'utopie urbaine n'avait plus prise, au mieux, que sur des fragments de ville. Depuis que la « mégapolisation » s'était emparée du monde entier, même la planification au jour le jour de la « fabrique » urbaine paraissait être vouée à un épuisant rattrapage. Or voici que dans la récente inflexion du siècle, les métropoles les plus considérables semblent avoir abordé de nouveaux rivages, où les inversions fondatrices les plus folles paraissent à nouveau jouables. Ces perspectives sont-elles illusoire? Sinon, quelles perversions cachent-elles? Quels dangers? Ou quels bonheurs?

SOMMAIRE

Présentation (Jacques Theys et Marie-José Roussel)	5
Introduction	
Systèmes autoritaires et refondation urbaine (Philippe Haeringer)	9

I. MOSCOU et la ville russe La transition et la survie

Argument (Ph. Haeringer)	19
Moscou en 24 dias (Ph. Haeringer)	21
Moscou en huit questions (Ph. Haeringer)	27
De la démographie d'une capitale impériale à celle d'une métropole « insulaire » (A. Vichnevski)	39
Les difficultés de la vie quotidienne à Moscou (A. Berelowitch et V. Kovalsky)	49
Compétence professionnelle et délabrement matériel. A propos de la restauration des réseaux d'eau de la ville de Rybinsk (J.-F. Chêne)	53
Le bouleversement du compromis social dans l'industrie post-soviétique. La spécificité de Moscou parmi les villes russes (H. Sultan-Taïeb)	57
De l'homogénéité à la diversité. La restructuration sociale à Moscou dans les années 1990 (V. Kolossov et O. Vendina)	65
Les espaces urbains de Moscou entre socialisme « développé » et capitalisme « sauvage » (E. Chpakovskaia)	77
Un nouvel avatar de l'urbanisme moscovite (T. Ekaterintcheva)	85
Le Moscou de Youri Loujkov. Un nouveau modèle urbain russe? (J. Radvanyi)	91

II. SHANGHAI et le bas Yangzi

Le grand déménagement

Argument (Ph. Haeringer)	105
Shanghai en 24 dias (Ph. Haeringer)	107
Shanghai, une exploration visuelle (Ph. Haeringer)	113
Urbanisation et métropolisation en Chine. Le cas de Shanghai (C. Henriot)	147
De la ville chinoise à la cité mondiale.	
Le développement des infrastructures à Shanghai à l'orée du XXI ^e siècle (E. Baye)	161
Des vélos aux autos. Développement urbain et mobilité à Pékin (J.-F. Doulet)	181
Reconquérir le centre-ville de Shanghai.	
Sauvegarde patrimoniale et reconversion d'un parc immobilier centenaire (N. Delande-Liu)	187
La question des urbanités dans les villes chinoises en période de réformes économiques (L. Mozère) ..	199
Les villages du delta du Yangzi (A. Vallette)	213
Le lac Tai. Un parc naturel en puissance pour Shanghai (Ph. Jonathan)	219

III. HONG KONG et la rivière des Perles

Votre chambre au cinquantième

Argument (Ph. Haeringer)	227
Hong Kong en 24 dias (Ph. Haeringer)	229
Les enjeux politiques, économiques et sociaux de la question du logement à Hong Kong (L. Bessard)	235
La vraie politique de densités de Hong Kong.	
Une déconcentration concentrée (V. Fouchier)	241
Les podiums de Hong Kong.	
L'insularisation des lieux de vie dans les villes nouvelles. (E. Pacot)	253
Un aéroport et une ville nouvelle.	
La transformation progressive de Hong Kong au gré des enjeux globaux et locaux (M-H. Orsay-Lam) ..	263
Le delta de la rivière des Perles. Une mégalopole en construction (T. Sanjuan)	275
Expropriation, élections et migrations dans un village proche de Macao (Hsieh Hsiao Yang)	281
Les travailleurs migrants dans la presse quotidienne de Shenzhen (E. Florence)	285
La réponse de Canton à Hong kong.	
La mise en chantier de la <i>Pearl River new town</i> (B. Antoine et D. Limayrac)	293

IV. RAPPROCHEMENTS

Du saisissement de Moscou à la rage de Shanghai.	
Deux fausses sorties de l'ordre urbain communiste (Ph. Haeringer)	303
Refondation et pérennité à Moscou, Shanghai, Hong kong	
Thèmes communs et autres thèmes (Ph. Haeringer)	311

PRÉSENTATION

Jacques Theys

Responsable du Centre de Prospective et de Veille Scientifique

Marie-José Roussel

Chargée de mission au Centre de Prospective et de Veille Scientifique

Moscou, Shanghai, Hong-Kong : ce n'est pas seulement à un voyage à travers trois des villes les plus emblématiques de l'Eurasie « postcommuniste » que ce document nous convie. Son ambition est plutôt de nous aider à décrypter ce qui constitue sans doute, par son ampleur, une des mutations majeures auxquelles le monde est aujourd'hui confronté : le développement vertigineux et la reconfiguration des grandes concentrations urbaines – avec tous les bouleversements qui en découlent sur les plans économique, social, écologique, des modes de vie, ou même de l'organisation et de l'identité politique. Car si chacun s'accorde à faire de la « **mégapolisation** »¹ un des phénomènes les plus marquants de notre époque², les interprétations les plus diverses continuent à s'opposer sur le sens (à la fois direction et signification) qu'il faut lui donner.

En 1998, le Colloque de La Rochelle sur « L'avenir des villes au XXI^{ème} siècle³ » avait conduit à remettre en cause la confusion entre « métropolisation » et « mégapolisation⁴ » ; et surtout l'idée d'un modèle unique, d'une « destination commune », des grandes agglomérations mondiales. C'est dans cette perspective « d'observation critique » sur la multiplicité des réalités urbaines que le Centre de prospective et de veille scientifique (CPVS) de la DRAST⁵, s'est associé à l'Institut de recherche pour le développement (IRD, Paris) afin d'organiser, entre 1999 et 2001, un séminaire centré sur l'analyse des différentes dynamiques de mégapolisation. Intitulé « **La diversité citadine** » (par analogie avec la notion de « biodiversité », mise à l'honneur lors du sommet de Rio⁶), il fut animé par Philippe Haeringer, directeur de recherche à l'IRD et pionnier du concept de mégapolisation, que nous remercions d'avoir bien voulu reprendre la formule d'un séminaire qu'il avait conduit en d'autres lieux, sur ce thème, depuis 1988 – et suivi du côté du CPVS par Marie-José Roussel et Jacques Theys. Ainsi fondé sur le rapprochement d'un ministère technique et d'un institut de recherche, le « séminaire de la Grande Arche »⁷ fut d'abord conçu comme un lieu de décroisement et d'ouverture : décroisement entre chercheurs et praticiens de l'aménagement ; ouverture du personnel des ministères français sur les autres régions du monde ; ouverture aussi de la recherche sur la réflexion prospective. Mais il a surtout été l'occasion d'un travail collectif à partir de cas concrets.

1. Mégapolisation : processus qui précipite l'ensemble de la population mondiale vers les bassins d'urbanisation, accompagné ou non du mouvement de concentration des pouvoirs économiques et régionaux qui caractérise la « métropolisation » Ph. Haeringer, « Petit glossaire de la mégapolisation », La lettre du PIR-Villes, CNRS, n° 4, janvier 1995.

2. Selon Jérôme Bindé, c'est l'équivalent de mille villes de trois millions d'habitants qui seront construites dans les quarante ans à venir (« Villes et environnement au XXI^{ème} siècle : une synthèse prospective après la conférence Habitat II », in *L'Environnement au XXI^{ème} siècle*, actes du Colloque de Fontevraud publiés en novembre 98 par l'Association GERMES, sous la direction de Jacques Theys).

3. Organisé par le CPVS, ce colloque a donné lieu à deux ouvrages publiés par le CERTU (*Villes du XXI^{ème} siècle : entre villes et métropoles, rupture ou continuité ?* Tome I et II, sous la direction de Thérèse Spector, Jacques Theys et Jean-François Menard).

4. Sur cette confusion et sur le concept de mégapolisation, voir les articles et publications de Philippe Haeringer et notamment « Méga versus méro. De la confusion des concepts et des objets de la métropolisation », in *L'économie invertie : mégapolisation, pauvreté majoritaire et nouvelle économie urbaine*, série 2001 Plus, n° 50, 1999.

5. Direction de la recherche et de l'action scientifique et technique du Ministère de l'Équipement, du Logement, du Transport, du Tourisme et de la Mer.

6. L'expression de « diversité citadine » fut en effet lancée en 1992, à l'occasion du sommet de Rio, par le groupe « Mégapoles » animé par Philippe Haeringer. Lire, de cet auteur, « Introduction à la diversité citadine » in *De la ville à la mégapole*, Techniques, Territoires et Sociétés, n°35, 1998.

7. La plupart des « journées » du séminaire se déroulèrent en effet dans une salle de la grande arche de la Défense. Le nombre des participants passa progressivement d'une trentaine à une centaine de personnes.

Six grandes métropoles mondiales furent choisies : Moscou, Shanghai, Hongkong, puis Istanbul, Téhéran, Le Caire. Il fut un moment envisagé de poursuivre l'expérience sur d'autres régions du monde. Mais les résultats acquis sur cette première collection de villes parurent suffisamment cohérents et novateurs pour justifier que l'on passe sans tarder au travail éditorial.

Un fil rouge : la notion de système résidentiel majoritaire

Pour aborder ce thème de la « diversité citadine » sans tomber dans les artifices ou les impasses de la monographie ou de la simple comparaison statistique, il fallait un « fil rouge ». C'est la notion de « **système résidentiel majoritaire** » proposée par Philippe Haeringer qui a joué ce rôle. L'hypothèse est qu'au-delà du désordre apparent qui semble caractériser le développement des mégapoles⁸, celles-ci continuent, en fait, à se structurer et à se reproduire à partir de la matrice constituée par le ou les systèmes résidentiels « majoritaires » qui leur sont propres et qui résultent, généralement, d'un long processus de stratification historique.

Le premier objectif du séminaire fut donc d'identifier ces systèmes résidentiels et d'en comparer les composantes et la cohérence. Pour cela, chacune des journées consacrées aux différentes villes fut introduite par une exploration visuelle doublée d'un repérage thématique, ce qui permit à chaque participant de découvrir puis de déchiffrer les grandes lignes de structuration des mégapoles étudiées⁹. Ces « parcours visuels » furent ensuite confrontés aux interventions de chercheurs et de praticiens originaires ou spécialistes des six villes choisies. Rétrospectivement, on peut considérer que ces regards croisés de « découverte » et de recherche pointue ont globalement confirmé le schéma de départ : « partout l'extraordinaire surcharge urbaine des cinquante dernières années a été assumée, vaille que vaille, par les matrices traditionnelles des villes, celles qui étaient déjà opérantes en 1950. Les modèles urbains propres à chaque agglomération se sont exacerbés, poussés jusqu'à leur caricature, mais ils ont généralement tenu, en s'adaptant¹⁰ ». La mégapolisation n'a donc pas fait table rase de la diversité des structures héritées de l'histoire.

De la « diversité citadine » à la « refondation mégapolitaine »

Le séminaire ne s'est pourtant pas arrêté à ce constat. Comme on l'a évoqué précédemment, son ambition était également prospective ; et c'est sans doute sur ce terrain du long terme que son apport a été le plus fécond – et peut-être le plus inattendu pour ses organisateurs eux-mêmes. Au fil des réunions il est en effet apparu que l'hypothèse de la conservation des modèles résidentiels « majoritaires » se doublait, dans toutes les villes étudiées, de l'émergence d'un « contre-modèle », — voire d'un « double inversé » — dont l'importance a semblé suffisamment manifeste pour que l'on puisse parler de « refondation mégapolitaine ». Parfois présent depuis longtemps, ce contre-modèle paraît dans tous les cas n'avoir pris son envol qu'au cours des années 1990, en liaison avec les mutations géopolitiques majeures du début de cette décennie. A Shanghai ou Hongkong comme à Moscou et Téhéran, mais aussi au Caire et à Istanbul, s'affirme l'ambition d'un renouvellement en profondeur du système urbain qui, si elle reste parfois en pointillés, pourrait bien à terme s'interpréter comme une nouvelle étape de l'histoire urbaine, au moins dans cette moitié orientale du monde, particulièrement concernée par la rupture des équilibres anciens.

Cette « refondation » signifie-t-elle, comme le suggère en première hypothèse Philippe Haeringer, une résurgence de l'utopie et un formidable pari sur l'avenir ; ou n'est-elle que la

8. La métropolisation, écrivait J.-C. Burdèse, ne se modélise pas. Les variables mises en jeu sont trop nombreuses, et aucune contextualisation n'est capable de représenter l'interaction des processus qui se multiplient à l'infini. La confusion interdit non seulement toute possibilité de « lecture panoramique », mais aussi toute « contraction » signifiante du réel... (J.-C. Burdèse, in « *De la ville à la mégapole* », op. cit.)

9. Toute cette phase d'exploration visuelle fut préparée et présentée par Philippe Haeringer, chaque ville étudiée ayant fait l'objet d'une mission de terrain de quatre à huit semaines, dans le cadre des programmes de l'IRD.

10. Philippe Haeringer, documents préparatoires au séminaire « La diversité citadine ».

Présentation

résultante d'une bulle spéculative liée à la mondialisation et à la libéralisation internationale des mouvements de capitaux? Est-elle susceptible de remettre en cause la pesanteur des modèles urbains traditionnels, ou se limitera-t-elle à la constitution de « gated communities » — îlots de privilégiés au milieu de la « pauvreté majoritaire¹¹ »? Il est assurément trop tôt pour le dire — et en tout cas le séminaire ne s'est pas permis, sur ce point, de conclure. Si le présent document met bien en évidence cette double tension dialectique entre l'ancien et le nouveau, les identités historiques locales et les logiques de mondialisation, il ne tranche finalement pas sur la manière dont ces contradictions pourront — ou non — être résolues à l'avenir.

Dans ce premier volume ont été regroupés les cas de Moscou, Shanghai et Hongkong. Trois raisons au moins militaient pour ce rapprochement : leur appartenance commune à une Eurasie post-communiste (même si la Chine est encore formellement communiste et même si Hongkong n'y est rattaché que depuis peu) ; la prédominance d'un urbanisme autoritaire lié ou non au communisme ; et enfin l'égale restriction à laquelle y sont soumis les droits de résidence — « propiska » à Moscou, « hukou » à Shanghai ou « statut spécial » à Hong-Kong. Au fil des pages on verra, en effet, tout ce que ces villes peuvent avoir en commun — au-delà de différences culturelles et économiques considérables.

Dans un deuxième volume, qui sera également publié dans la collection « Techniques, Territoires et Sociétés », seront réunis les cas d'Istanbul, Téhéran et Le Caire, que rapprochent d'une manière encore plus évidente la proximité géographique, une commune appartenance au monde musulman et la large place qu'y conservent les processus d'autoconstruction. C'est au vu de ces nouveaux exemples et par leur confrontation aux trois premiers, que l'analyse comparative pourra être poussée le plus loin, et l'hypothèse de la refondation mégapolitaine plus largement testée et explorée, en attendant que le demi-siècle à venir nous donne la clé de toutes nos interrogations.

Au-delà des informations précises que ces deux volumes apporteront sur quelques-unes des plus grandes agglomérations du Monde, nous espérons qu'ils permettront aussi aux praticiens comme aux chercheurs qui auront accepté le « détour » proposé, d'aborder les dynamiques d'urbanisation avec un autre regard — y compris sur les villes françaises et européennes qui leur sont peut-être plus familières.

Nous remercions Philippe Haeringer pour le travail considérable dont il a bien voulu se charger au bénéfice de ce double ouvrage, non seulement par le sens qu'il a su faire émerger d'une information multiforme, souvent disparate et lacunaire, mais aussi en acceptant d'harmoniser les textes de quelque soixante auteurs, qu'il a parfois fallu traduire. Nous remercions aussi ces soixante auteurs, souvent venus de loin, de s'être prêtés à ce jeu difficile.

11. Sur le sens de cette expression voir Philippe Haeringer, *L'économie invertie. Mégapolisation, pauvreté majoritaire et nouvelle économie urbaine*, série 2001 Plus (DRAST, CPVS), n° 50, 1999.

SYSTÈMES AUTORITAIRES ET REFONDATION URBAINE

Philippe Haeringer

*Institut de Recherche pour le Développement (IRD, Paris) et Université Paris X-Nanterre
phildanh@club-internet.fr*

A mi-course du cycle de rencontres* dont ce volume constitue le premier recueil, nous avons pensé regrouper ces trois premiers exemples de villes sous le signe de l'urbanisme autoritaire. Moscou comme Shanghai relèvent de l'ancien bloc communiste. Ni l'une ni l'autre ne sont complètement sorties de ces années de plomb, où tout procédait d'un étatismisme sans partage. La capitale russe est encore lourdement redevable du legs de la ville soviétique, tandis que Shanghai vient de s'engouffrer, sur l'injonction d'un pouvoir toujours communiste et toujours absolu, dans un capitalisme plus étatique que libéral. Dans les deux cas, la forme de la ville est massivement frappée au sceau de l'autoritarisme. Quant à Hong Kong, l'étroitesse du territoire paraît suffire à justifier un ordre urbain sévère, en dépit ou à cause du succès hors-normes d'une économie longtemps et encore libérale, et de ses conséquences démographiques. Mais la perspective du retour à la mère patrie, en accélérant l'effort de modernisation et de mise en ordre, dernier coup de collier avant d'affronter le changement politique, a probablement accentué la rigueur du redéploiement de la ville.

Ce fil rouge d'une histoire urbaine musclée est indéniablement une piste séduisante. On est dans une région du monde où les utopies se réalisent, pour le meilleur et pour le pire. A l'échelle des mégapoles étudiées, la performance est particulièrement saisissante. La différence des scénarios aussi.

La sortie d'un système

En matière d'habitat, Moscou passe d'une hégémonie du tout collectif à une redécouverte de l'individuel, qui avait dominé le paysage jusqu'à l'époque stalinienne. L'ordre horizontal ancien avait été, entre temps, submergé par les baraquements d'une immigration trop brutale. L'accès à l'appartement d'immeuble avait donc été vécu, sous Krouchtchev notamment, comme une promotion, comme un adoubement à la citoyenneté. Étendre cette réalité, en moins d'une génération, à l'ensemble d'une population mégapolitaine releva de la puissance du démiurge. Aujourd'hui, un nouveau rêve individuel s'éveille dans les forêts périphériques, loin des immeubles délabrés. Mais le réalisme conduit plutôt à envisager la rénovation massive du parc immobilier krouchtchévien, au risque de spolier les ménages les plus affaiblis par le nouvel ordre économique.

Shanghai n'éradique qu'aujourd'hui un habitat hérité de l'époque des concessions occidentales, dont le principe avait été celui du compartiment familial découpé dans des courées de promotion privée, les lilong. Cet ordre horizontal avait lui aussi été perverti par l'afflux démographique, l'autorité communiste s'étant longtemps contentée de régimenter le surpeuplement du vieil habitat. Les habitants de base de cette ville emménagent enfin, à présent, dans des appartements d'immeuble. Les nouveaux riches aussi. C'est paradoxalement l'ouverture économique qui développe à Shanghai, à grande échelle, le visage le plus emblématique de l'habitat socialiste : la cité. Mais une dimension spéculative s'est introduite, qui confère à ces ensembles une qualité formelle, un modernisme, et une diversité inhabituelle dans les paysages urbains communistes.

Ainsi, Shanghai n'est plus aussi éloigné de Hong Kong qu'il y a dix ans, sur le plan urbain comme dans son statut politique et sa vie économique. Les capitaux et les architectes de

* Séminaire « La diversité citadine », Grande Arche de la Défense, 1999-2001, sous l'égide du Centre de prospective et de veille scientifique (CPVS, DRAST, Ministère de l'Équipement), en collaboration avec l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD, Paris)

Hong Kong s'investissent à Shanghai, qui a été missionné par Pékin pour surpasser son modèle. Mais le modèle Hong Kong s'est lui-même surpassé, notamment en poussant l'art de la verticalité résidentielle jusqu'à des sommets inégalés dans le monde, aussi bien en excellence qu'en altitude. Une forme nouvelle de ruche urbaine, déjà expérimentée à Singapour, ne cesse de s'y perfectionner. On appelle podium cette sorte d'îlot autonome qui s'agglomère en villes nouvelles, elles-mêmes organisées en archipel à l'instar du territoire. On tient ici, émergeant de l'aimable désordre ancien, une véritable image d'utopie, qui n'est pas loin de se substituer à toutes celles de la Chine d'hier et de jadis.

Il n'est pas indifférent que la Chine de Mao ait pris son modèle à Moscou, ni que Hong Kong, ancienne colonie britannique, se mire dans les eaux de Shanghai, qui avaient déjà réfléchi les silhouettes victoriennes du Bund **. Les trois villes jalonnent une chaîne qui paraît, à première vue, partir des horizons radieux du collectivisme socialiste pour accoster, finalement, sur les rives d'un capitalisme international et triomphant. Mais cette interprétation univoque ignore le poids des empires. Le centre de gravité de l'Empire du Milieu est plus proche de Shanghai que de Hong Kong. Il faut sans doute se convaincre que la séquence qui, chronologiquement et géographiquement, part de la Révolution d'Octobre, bouleverse le destin de Shanghai, aboutit à la rétrocession de Hong Kong à la Chine (qui l'incorpore en prenant soin de ne pas en dénaturer la substance), n'est pas à sens unique. Entre les deux pôles opposés, celui du bolchevisme et celui de la global city, auxquels la pensée dominante d'aujourd'hui tend à attribuer respectivement le signe moins et le signe plus, s'interpose une dynamique aspirante qui s'alimente à l'un et à l'autre.

Quant à l'autre empire, celui des Russes, on ne saurait affirmer que, ayant brutalement renoncé à l'ordre communiste, la voie qui lui est ouverte en soit plus claire. Dans un premier temps, tout laisse penser le contraire. Les dernières années du siècle ont passé sur la Russie comme si le courant de l'histoire l'avait quittée. Une orientation, toutefois, semble se dessiner. Le déterminisme géographique reprenant ses droits, c'est d'abord par l'Europe que la Russie adhère au nouvel ordre du monde. Cela se voit davantage dans la vie de la cité qu'au travers des alliances politiques. Moscou en témoigne par sa préférence pour un modernisme modéré, même lorsqu'il passe par les dérives baroques des « Nouveaux-Russes » ; par son attention au patrimoine architectural du centre de la ville et à sa restauration, ou à sa restitution ; par sa fidélité à la prééminence fonctionnelle de ce centre historique ; par l'engouement de ses habitants pour une alternative résidentielle individuelle, la datcha devenant cottage... ; mais peut-être aussi par un repli frileux sur des acquis sociaux en perte. La différence de tonalité entre le versant russe et le versant chinois de l'ancien bloc communiste semble en effet tenir, précisément, à cette exposition contraire de deux versants : les deux empires clos ne se sont pas ouverts au monde du même côté. Mais ce n'est là qu'une image de plus.

L'hypothèse d'une refondation

Cependant, d'un côté comme de l'autre cette ouverture conduit à des révisions radicales. Que les moyens y soient mis ou qu'ils se fassent attendre, que l'autoritarisme des politiques urbaines soit actuel ou passé, efficace ou impuissant, l'horizon est dans les deux cas celui d'une refondation. C'est cette dimension qui, rétrospectivement, nous paraît être la plus significative. Rétrospectivement en effet car, ayant entre temps examiné d'autres cas de très grandes villes (Istanbul, Téhéran, Le Caire, qui feront l'objet d'un autre recueil), nous avons pu y constater une même perspective refondatrice. Certes, les données et les schémas y sont tout autres, mais c'est justement pour cela, à cause de cela, que nous croyons avoir identifié une tendance sinon universelle, du moins largement répandue dans le monde.

**Le Bund : fameux boulevard longeant le fleuve, où s'édifièrent les premières constructions coloniales (au XIXe siècle), ainsi que les premiers gratte-ciel des années 30.

Nous aurions pu croire que l'idée de refondation urbaine allait de pair, consubstantiellement, avec le contexte particulier d'un monde communiste longtemps fermé sur lui-même et soudainement ouvert au monde. Constaté que cette idée germe ailleurs oblige à chercher un autre système de causalité. Or il se trouve que, dans chacun des trois autres pays examinés, le coup d'envoi du processus fondateur est également consécutif à un acte d'ouverture politique et économique, accompagné ou non d'un revirement idéologique. On note parfois, dans un Proche-Orient largement frontalier de l'ancien bloc de l'Est, un effet en contre-coup de l'implosion libératrice. Plus fondamentalement, il n'est un mystère pour personne que la chute du Mur et la fin de l'URSS aient un lien, en amont comme en aval, avec ce que l'on nomme aujourd'hui mondialisation ou globalisation. Et c'est sans doute ce qui explique que, dans les six villes étudiées, qu'elles relèvent ou non d'un passé communiste, il se soit passé quelque chose de déterminant dans les mêmes années 1990.

Si les trois mégapoles du Proche-Orient nous ont fait comprendre que les mutations observées en Russie et en Chine participaient d'un mouvement plus général, en revanche c'est bien le scénario de Shanghai qui rend crédible une interprétation en termes de refondation. Certes, malgré l'évidence des faits, qui nous montrent Shanghai se reconstruisant en dix ans sur l'autre rive du fleuve Huangpu (Pudong) en même temps que sur son site historique (Puxi), nous n'avons jamais utilisé le mot refondation dans les textes réunis dans ce volume, ni dans les débats qu'ils ont suscité. Mais c'est bien parce que les modèles de Shanghai, de Hong Kong et de Moscou s'étaient imprimés dans nos esprits que le redéploiement du Caire sur le désert, et aussi les scénarios plus complexes de Téhéran et d'Istanbul, imposèrent tout à coup l'idée de la refondation. C'est ce concept qui nous parut désormais fournir la meilleure grille d'interprétation de ce que nous observions et, a posteriori, de ce que nous avons vu ou pressenti en Russie et en Chine.

En troquant, dans le titre de ce volume, l'autoritarisme urbain pour la refondation urbaine, nous voulons suggérer au lecteur de s'emparer dès maintenant d'un concept qui ne sera pourtant explicitement utilisé que dans le volume 2.

L'inflexion du siècle

C'est en 1990 que la paix revint au Liban sur les ruines de Beyrouth, entraînant une ambitieuse refondation/reconstruction de la ville. C'est en 1990 que, l'ayatollah Khomeyni étant mort, et la phase utopique de la révolution iranienne avec lui, le nouveau maire Karbaschi commença d'emmener Téhéran dans une rénovation décisive, plus révolutionnaire que la révolution. C'est aussi en 1990 que fut donné, par Pékin, le coup d'envoi du nouveau destin de Shanghai: redevenir une ville mondiale. Depuis dix ans, elle se refonde sur l'autre rive du fleuve Huangpu, mais aussi sur son site originel. C'est en 1991 que Moscou quitta le communisme soviétique. Dix ans après, sa ceinture forestière est criblée de datchas, cottages et châteaux, antithèse des dix mille barres du Moscou intra-muros, tandis que son centre historique retrouve et réinterprète le baroque du temps des Tsars. C'est en 1993 qu'un nouveau ministre, au Caire, débloqua en le privatisant un vieux projet qui se traînait: transférer la croissance de la ville sur les plateaux désertiques qui l'entourent. En six ans, une superficie double de l'agglomération d'alors est distribuée, lotie, urbanisée. En 1997, Hongkong retourna à la mère patrie. Mais l'ancienne puissance avait tenu à donner, juste avant de tirer sa révérence, un formidable coup de pouce au redéploiement de la ville sur l'ensemble du territoire.

De Berlin à Séoul, le vieux monde urbain a multiplié les exemples, au cours de la dernière décennie du siècle, de tels scénarios de rupture ou d'envol, de recommencement ou d'inversion, et toujours à l'échelle de l'agglomération entière. Derrière la diversité de ces expressions, on discerne un point commun. C'est, à l'origine de chaque scénario, le déclic d'une soudaine libération: fin d'un très long état de guerre, chute ou libéralisation d'un régi-

me autoritaire, ouverture d'une économie socialiste ou autocentrée. Il y a toujours une date pivot, qui peut paraître parfois fortuite, comme celle de la paix libanaise, ou symbolique comme celle de l'ouverture d'un second pont sur le Bosphore (1991), qui consacra une nouvelle dimension de l'espace mégapolitain d'Istanbul. Mais il semble que des fils invisibles relient la plupart de ces déclics. Leur quasi simultanéité renvoie à la fin de la guerre froide, à la fin des blocs et des idéologies, à l'avènement de la mondialisation, bref à l'inflexion du siècle.

C'est bien à l'échelle du siècle que ces mouvements doivent être appréciés. Leur ampleur et leurs ambitions commandent cette mise en perspective. La part de pari, d'anticipation et d'utopie refondatrice aussi. Dans tous les cas on est en rupture avec une croissance urbaine additive. On refonde, en effet, et quand bien même la réussite du pari est loin d'être assurée dix ans après le coup d'envoi, il est indéniable que des moyens inédits ont été mis au service de rêves parfois vieux d'un demi-siècle, et dont la concrétisation engage ou esquisse le demi-siècle à venir.

Une refondation « mégapolitaine »

Il est particulièrement piquant qu'une ambition refondatrice trouve sa terre d'élection dans les plus grandes agglomérations, dans cette dimension mégapolitaine dont on aurait pu penser qu'elle rendait désormais impossible toute démarche démiurgique. Cinquante années d'une mégapolitisation dévorante, observée sur tous les continents, nous avaient convaincus que même une démarche planificatrice ne pouvait intervenir qu'a posteriori, ou d'une façon fragmentaire, qu'elle était condamnée à s'essouffler à rattraper un mouvement impérieux, à se couler dans le moule d'une urbanisation sans fin.

L'extraordinaire des nouvelles configurations est qu'elles font fi de cette non-finitude, soit qu'elles la dépassent pour s'inscrire dans une nouvelle enveloppe spatiale, si vaste que la notion même de territoire urbain perd son sens (dépasser la non-finitude, c'est bien trouver une autre géométrie), soit qu'elles s'en saisissent contre toute attente et la retournent comme un gant. Même à l'état d'esquisse, une telle œuvre de titan a de quoi laisser perplexe, surtout lorsqu'elle s'applique à des mégapoles plombées par la pauvreté ou la misère d'une majorité d'habitants.

L'impulsion, en effet, vient en général de la rencontre du pouvoir et d'un grand capital désormais planétaire. C'est cette rencontre qui permet, d'un seul coup, de sortir de l'épuration, et de rendre crédibles des velléités séculaires. Les cités privées, les bulles immobilières, et bien d'autres signes ne trompent pas sur l'identité des acteurs principaux. Mais ces signes ne doivent pas occulter la dimension sociale du projet de refondation, qui tente de dépasser les pesanteurs accumulées de la période précédente. Le ralentissement démographique, réel ou espéré, est mis à profit pour repartir sur du neuf, pour desserrer les tissus urbains, pour inverser des modèles résidentiels parvenus à leur extrême limite... et pour procéder parfois à des transferts massifs de population. Un nouvel horizon « classes moyennes » est souvent mêlé au discours refondateur qui, pour cela, est partagé par une large part des couches médianes, voire au-delà. La nostalgie des vieilles valeurs citadines, paradoxalement, est également appelée en renfort de légitimité des nouveaux « villages ».

Mais les pesanteurs sont têtues. Même dans les hypothèses les plus optimistes, il faut s'attendre à ce que la ville réelle, massive, perdure longtemps, rassemblant tout ce qui ne pourra pas entrer dans le nouvel idéal urbain. La refondation tracera un nouveau partage dual, plus tranché que jamais. En outre, les nouveaux modèles qu'elle propose, le plus souvent marqués par une culture d'archipel, forme douce mais sans appel du ghetto et de l'apartheid, ne réservent pas que de bonnes surprises.

LA DIVERSITÉ CITADINE

C'est sous le fanion de la « diversité citadine » que ce séminaire fut mené. Cet intitulé faisait référence à une notion lancée au nom du groupe Mégapoles à l'occasion du « sommet » de Rio (1992). Face au débat du moment sur la « bio diversity », il s'agissait d'attirer l'attention sur les enjeux de la « city diversity »¹. Il n'était pas tant question de faire valoir la diversité interne des villes que de démontrer l'originalité irréductible de chacune d'entre elles, et de dire en quoi cette originalité était garante de sa « bonne » reproduction. Le débat proposé était placé, comme pour la biodiversité, au plan des grands équilibres. S'agissant du monde urbain, le dérèglement le plus préoccupant était incontestablement celui d'une croissance démographique exponentielle, du rassemblement d'une population majoritairement démunie, d'une perte généralisée de la maîtrise urbaine. L'éclairage principal était celui de la « mégapolisation »² des pays pauvres ou mal développés.

Dans ce contexte, la thèse défendue était que, dans ce désordre apparent, chaque ville conservait un secret de fabrique bien à elle, somme de tous les paramètres locaux, et qui agissait aussi — et peut-être surtout — au niveau des nouveaux habitats majoritaires. Même réduite à une caricature à force d'être poussée à ses extrêmes limites, ou d'être ramenée à son expression la plus basique, cette « matrice » paraissait seule à même d'assurer le rythme quotidien de la reproduction. Elle seule possédait à la fois un potentiel à la mesure de la multitude, et d'une souplesse d'adaptation (et d'évolution) égale à celle des néo-citadins.

Paradoxalement, ce plaidoyer pour la reconnaissance d'une diversité inter-villes passait par la construction d'un concept transcendant la diversité intra-urbaine. La communauté des « acteurs » urbains était ainsi invitée à décrypter dans chaque ville, et singulièrement dans chaque mégapole, un « système résidentiel majoritaire » explicite ou implicite, transversal aux strates sociales, aux ruptures spatiales, à la sédimentation du temps.

L'enseignement d'une telle analyse consistait à dire que les « solutions » recherchées pour remédier à l'errance des politiques urbaines étaient inscrites, en filigrane, sur chacun des sols urbains ; qu'il suffisait de les lire pour ensuite bâtir avec elles, à partir d'elles, en leur apportant la part qui revient à l'action publique. Comprise ainsi, la diversité citadine devenait un opérateur de développement précieux, voire un passage obligé, face aux impasses du mimétisme mondial.

Le séminaire de la Défense confirma bien, comme ceux qui l'avaient précédé en d'autres lieux³, l'extraordinaire disparité des situations et des modèles urbains, ainsi que le postulat d'un « système résidentiel majoritaire » propre à chaque mégapole examinée⁴. Cependant, la révélation des nouvelles utopies, nées dans l'incrédulité au tournant des années 90 et très concrètement confirmées dix ans plus tard, prend à revers cette vision des choses. Relevant à la fois de pulsions mondialistes et d'un désir d'inversion des modèles en place, la refondation amorcée balayera-t-elle, pour de bon cette fois, la diversité citadine ? Démentira-t-elle l'intime conviction, qui était la nôtre, que la meilleure issue était de travailler avec les dynamiques et les représentations existantes, avec la biochimie locale ? Prouvera-t-elle la vertu de la rupture radicale d'une part, de la soumission au marché mondial d'autre part ?

En-deçà des spéculations sur le succès ou l'insuccès des refondations engagées, sur le bilan quantitatif et sociétal qui pourra en être fait dans les prochaines décennies, on remarquera que cette nouvelle tranche d'histoire urbaine n'est pas la première à être frappée au sceau de la refondation (les trois villes ici présentes en savent quelque chose), et que cela n'a jamais permis d'effacer la singularité des situations et des comportements locaux.

1- Ph. Haeringer, « Après la biodiversité, la diversité citadine », *Vivre Autrement*, quotidien du Sommet de la Terre, Rio, 13 juin 1992.

2- On privilégie, derrière ce vocable, le phénomène d'accumulation des hommes plutôt que celle des richesses et du pouvoir économique, cf. Ph. Haeringer, « Méga versus Métro », in *L'économie invertie*, série 2001 Plus, n° 50, Centre de prospective et de veille scientifique, Ministère de l'Équipement, 1999.

3- Le cycle de la Défense fut précédé, depuis la fondation de ce séminaire en 1988 par le groupe Mégapoles, de cycles parrainés par l'École d'Architecture de Paris-Belleville, par l'Institut Français d'Urbanisme (IFU, Marne-la-Vallée), par l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM, Centre Ile-de-France, Bondy).

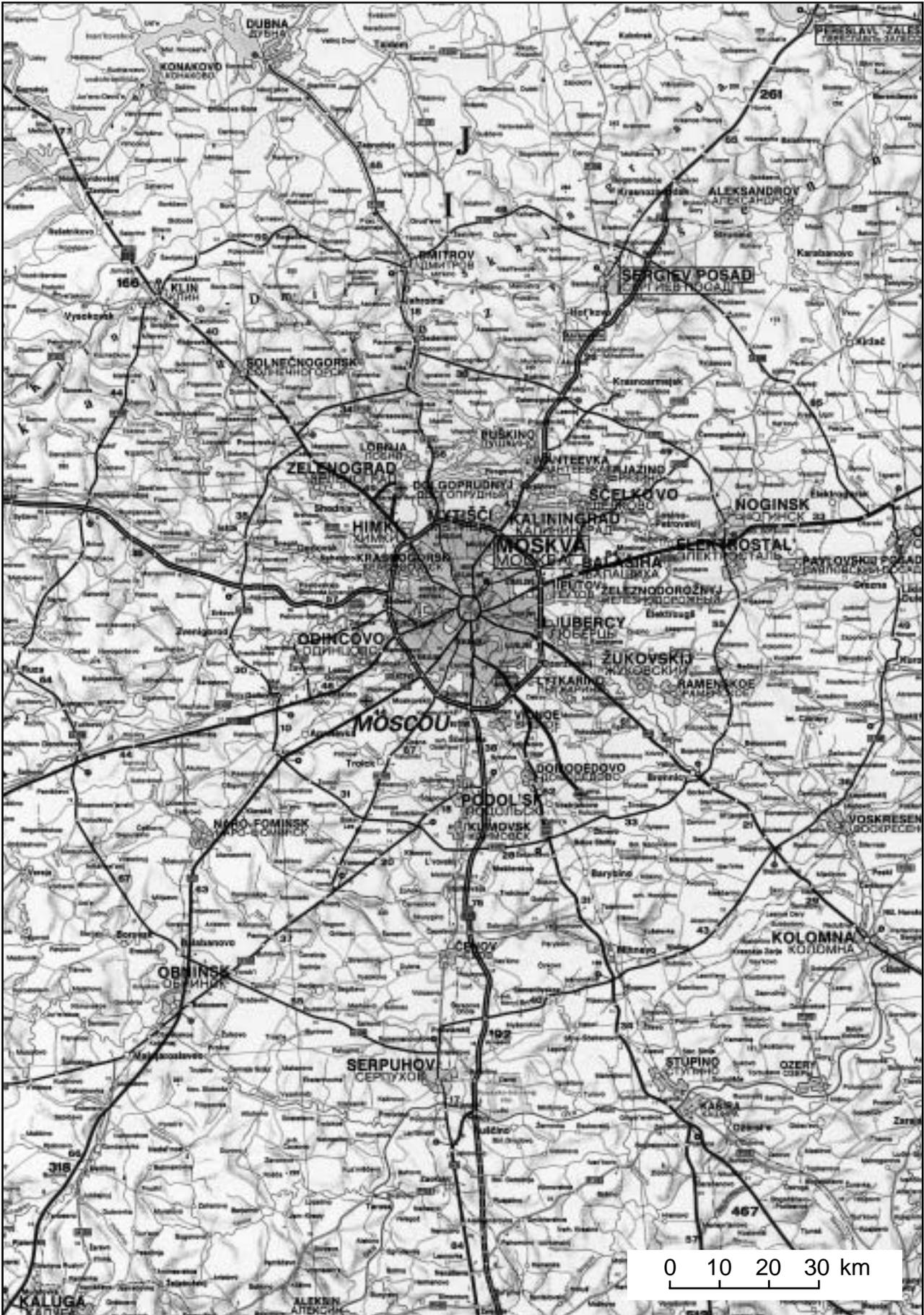
4- Sur cette notion, voir Ph. Haeringer, « Introduction à la diversité citadine », in *De la ville à la mégapole*, série Techniques, Territoires et Sociétés, n° 35, Centre de prospective et de veille scientifique, Ministère de l'Équipement, 1998.

I

MOSCOU
et la ville russe

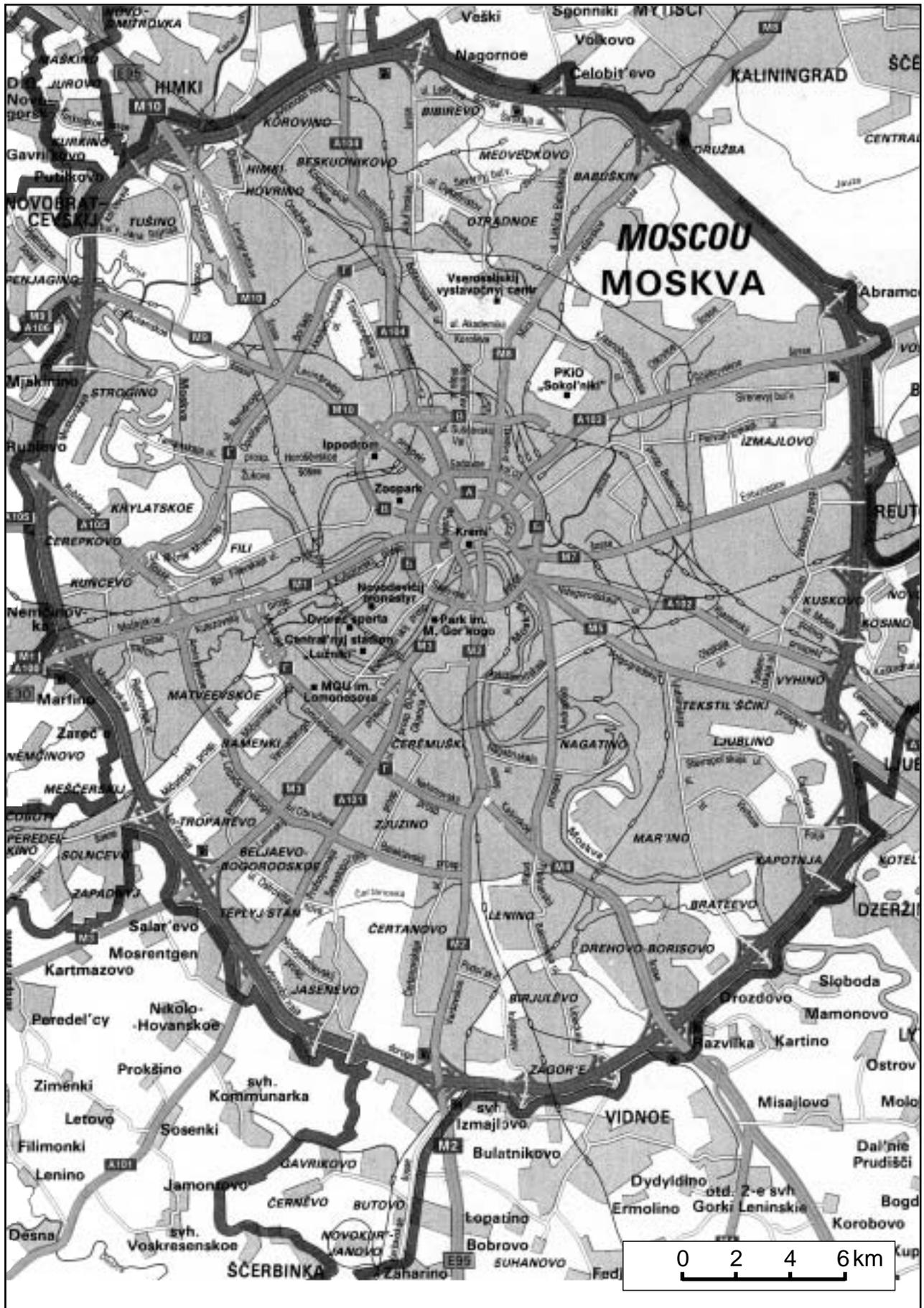
“ La transition et la survie ”

La région de Moscou



Source: Mairs Geographischer Verlag et IGN, 1994

La municipalité de Moscou



Source: Mairs Geographischer Verlag et IGN, 1995

LA TRANSITION ET LA SURVIE

Depuis que le vent de la mondialisation souffle sur la Russie, l'extrême polarisation sur Moscou se serait encore accentuée. Pire, cette polarisation ne connaîtrait plus d'effet retour en direction des régions d'un empire encore trop vaste. On parle même d'une économie insulaire, dont la traduction sociale serait dramatique. Quelle que soit l'exagération ou la vérité d'un tel schéma, on peut le retrouver même à l'échelle de l'agglomération moscovite.

La ville historique (l'équivalent du Paris des Fermiers généraux) a déjà fait peau neuve, emportée dans le tourbillon de la nouvelle économie. Mais elle n'abrite que 220 000 habitants. Entre le boulevard circulaire qui l'entoure et l'autoroute de ceinture qui, 15 kilomètres au-delà, encercle le plus gros de la ville de Moscou, peu de choses ont changé, sinon la fermeture des complexes industriels, le délabrement des habitats collectifs, le bourgeonnement des kiosques de la nouvelle distribution, l'amélioration de quelques grands axes de circulation. Ici, dans le secret des ménages à trois générations, mais à fils ou fille généralement uniques (sans que cela ne résulte, comme en Chine, d'un mot d'ordre politique), la nouvelle économie pénètre une fois sur deux par le canal des très jeunes adultes. Même avec des emplois subalternes, les salaires sont dix fois plus élevés que ceux des anciens, dont le pouvoir d'achat s'est divisé par deux ou par quatre. Mais lorsque, comme trop souvent, la continuité familiale s'est brisée, la misère est là, plongeant encore d'un cran avec la retraite. Les pensions s'étagent entre 10 et 40 dollars par mois.

Au-delà de l'autoroute annulaire et de quelques excroissances, on trouve une ceinture verte puis des villes satellites. Podolsk est l'archétype de la ville industrielle de la période stalinienne, créée de toute pièce sur un antique relais marchand de la route de Sébastopol, de la Crimée, de la mer Noire. Les dernières usines (industrie lourde, à finalité partiellement militaire) n'ont été rachetées par des firmes internationales que pour être définitivement démantelées. La ville, 200 000 habitants, revenue de son aura de ville méritante, devient fantomatique et s'enfonce dans la boue. Les jeunes s'en vont travailler à Moscou, mais restent prisonniers des logements de leurs parents, seul héritage de la période précédente.

Trente kilomètres plus loin, Tchekhov s'assoupit dans une mort un peu plus douce : son industrie légère ne la lâche que plus progressivement. Une pseudo-campagne, indéchiffrable sous la pluie d'automne, en brouille les contours.

Dans la direction privilégiée des princes et des poètes d'autrefois, à l'ouest, on trouve Zvénigorod. Forêts encore mêlées de feuillus, méandres lascif de la Moscova, monastère baroque en lente restauration, bourg au semis lâche, jadis commerçant en son centre, s'effilochant en isbas et lopins. Poules, choux, quelques chèvres, parfois une vache. Des isbas sont devenues datchas, de vieilles ou neuves datchas se sont intercalées, abritant les fins de semaine bucoliques de nombreuses familles moscovites. Plongeons matinaux dans une Moscova d'automne russe, emplettes d'œufs et de lait caillé chez les Sylvain et Sylvette alentour, sonatines pianotées dans un parfum de pommes vertes, repas roboratifs ponctués de vôtives lampées de vodka ou de balsam, couplets sur le chaos, sur les « nouveaux russes », sur l'Occident, nuit profonde dans la chaleur quasi gratuite du gaz sibérien — encore un héritage !

Mais cette symbiose déjà ancienne entre une micro-économie rurale et la tradition des datchas est subvertie, depuis peu, par l'intrusion d'un nouvel acteur: le « nouveau russe ». Beaucoup d'ambiguïtés et de fantasmes autour de ce label, tantôt confondu avec la notion de nouveau riche, tantôt ciblant plus précisément les ethnies périphériques, notamment caucasiennes, qui prennent en effet une part prépondérante dans certains secteurs de la nouvelle économie. Nouveaux riches ou nouveaux russes, tous soupçonnés d'être maffieux, sont des acheteurs de terre omniprésents. Ils ponctuent les villages de villas et châteaux ostentatoires, ils développent, dans les clairières et les plaines, de nouveaux lotissements de « cottages ». Pour finir ils s'emparent, bien souvent, des structures économiques et politiques de la localité.

Considérée à hauteur d'un envol d'oies sauvages, passé le bloc compact de la ville (un monotone océan de béton, heureusement nappé de frondaisons consolatrices), la forêt moscovite est comme un manteau troué de grosses flaques de toits neufs, zingués de frais. Mais il y a des flaques, des clairières, où les tôles scintillantes ne sont que des cache-misère, cabanes de lopins de survie des Moscovites paupérisés ou installation attentiste de migrants (ou de Russes refoulés par les nouveaux États indépendants) que le maintien dérogatoire de la *propiska* tient éloignés de Moscou. En conservant, en dépit de la nouvelle Constitution, ce contrôle drastique du droit de résidence, la ville de Moscou tente d'échapper aux dimensions démographiques d'une polarisation dont elle empêche pourtant les bénéfices économiques. Ce faisant, néanmoins, elle ne fait que confirmer un modèle d'urbanisation où l'abondance de l'espace est une donnée permanente.

Philippe Haeringer



1- Dans l'enceinte du Kremlin, la cathédrale de la Dormition, la plus ancienne église en pierre blanche de Moscou, qui tente de redevenir la ville aux « 40 fois 40 » églises.

2- Traités dans une douce palette pastel, les édifices néo-classiques du centre de Moscou retrouvent leur noblesse et, parfois, leurs fonctions initiales.



3- A côté des édifices publics, la restauration d'une architecture privée, voire individuelle, est encore plus significative.

4- De tous les acquis de l'époque stalinienne, le métro reste l'un des piliers les plus stables. Ici l'entrée monumentale de la station Dobryninskaja.



Moscou en 24 dias



5. Souvent réservé à la nomenklatura, le parc résidentiel construit sous Staline conserve toute sa puissance démonstrative. Corniches néo-classiques de rigueur.

6. Façade sur rue d'une cité populaire de l'époque stalinienne. Le magasin collectif est toujours là, mais divisé et privatisé. D'autres boutiques se sont ajoutées, dont un « café-bistro ». Devant les passants, une vieille femme « porte-annonces ».



7. A l'arrière de l'un des sept « gratte-ciel » staliniens, les référents ont changé. Le restaurant Casanova, qui est aussi un casino, fait place à un dancing Beverly Hills qui déroge à l'alphabet cyrillique.

8. Des images glamour parcourent la ville, comme sur les flancs de ce bus.



Photographies et légendes © Ph. Haeringer

Moscou en 24 dias



9. Outre la réhabilitation des architectures anciennes, le centre de Moscou s'enrichit de nouvelles lignes où la capture de la lumière paraît primordiale. Ici, un contact avec les lignes classiques est maintenu.

10. Sur cet autre exemple, à la fois plus aride et plus prétentieux, la rupture avec les formes traditionnelles est consommée. Ce « crayon » doit être vu de loin. Il n'a d'ailleurs pas été osé au cœur du centre historique.



11. Le métro rayonne à quelque vingt kilomètres du centre. C'est sur cet immense territoire municipal que l'on va trouver le système résidentiel majoritaire. Premier paramètre: le vide.

12. Entre les stations de métro ou de bus, les Moscovites doivent beaucoup marcher. De larges allées arborées les y engagent. Peu importe leur état parfois très « naturel ».



Moscou en 24 dias



13. La possession d'une voiture n'est pas un paramètre fondateur du système résidentiel moscovite. Mais dans les vastes espaces séparant les immeubles barres, les boîtes à voiture ont pu trouver place.

14. La distribution commerciale n'est pas non plus un paramètre fondateur. D'où ces ventes sauvages de pommes de terre quand vient l'automne. Comme au fond d'un bois, les habitats disparaissent sous les frondaisons.



15. Les années 90 ont partout fait surgir des kiosques commerciaux, diffuseurs d'un autre monde. Ici, il s'agit d'une superette, appartenant à la chaîne « Gastronom ». Marlboro est aussi présent.

16. A proximité d'un carrefour important, un alignement commercial de luxe s'est interposé entre les logements vétustes et le boulevard. Signe de temps insécures, cette bijouterie et cette boutique de mode sont sans vitrines.



Photographies et légendes © Ph. Haeringer

Moscou en 24 dias



17. Au-delà des « 5 étages » de Khrouchtchev et des « 9 étages » de Brejnev, généralement médiocres et vétustes, apparaissent aussi les grandes envolées des années 80, plus confortables et plus élitistes.

18. Outre les espaces arborés résidentiels, le territoire municipal contient de très vastes parcs. Celui-ci, dont la fûtée est particulièrement majestueuse, appartient à la Grande Catherine.



19. Mais les habitants de Moscou, très attachés à tous ces arbres urbains, sont également de gros consommateurs de forêt naturelle. Cela les amène au contact des villages proches. Ici, une isba en rondins et boiseries finement ouvragées.

20. La tradition des résidences d'été (datcha) s'est démocratisée. De vastes clairières se couvrent de datchas, dont beaucoup sont bâties des mains-mêmes de leurs propriétaires.



Moscou en 24 dias



21. Souvent issues des « coopératives de jardinage » multipliées par le régime soviétique finissant, les quartiers de datchas populaires voient naître des modèles charmants. Les toits de zinc scintillent.

22. Soit qu'elles aient été rachetées, soit qu'elles aient été récupérées par des héritiers devenus citadins, les isbas deviennent souvent datchas. Parfois, le projet datcha phagocyte la fragile isba.



23. L'engouement pour la forêt est évidemment partagé par les acteurs de la nouvelle économie. La datcha cède alors la place au concept « cottage », au lotissement, au promoteur. Et au panier de basket devant le garage.

24. Comme pour boucler la boucle, les cottages tentent parfois de retrouver la forme de l'isba. Avec rondins, fenêtres en bois sculpté, cabane pour le bain de vapeur au fond du jardin...



Photographies et légendes © Ph. Haeringer

MOSCOU EN HUIT QUESTIONS

Philippe Haeringer

Institut de Recherche pour le Développement (IRD, Paris)
phildanh@club-internet.fr

Ces quelques pages tentent d'établir une sorte de fiche de présentation de Moscou, selon des rubriques en partie reprises d'un exercice comparatiste conduit à l'IRD en 1998¹. Elles permettront d'aborder plus aisément les études plus approfondies qui leur font suite dans cet ouvrage.

La position de Moscou dans le monde

Longtemps confondu avec le Kremlin et le versant communiste d'un monde bipolaire, Moscou est aussi un pôle urbain plus que dix fois millionnaire. C'est la mégapole la plus nordique du monde, dont une autre particularité est son éloignement des mers, situation qu'elle ne partage guère qu'avec Chicago et Delhi. A présent que l'empire qu'elle commandait est privé de toutes ses marches occidentales et méridionales, Moscou paraît plus que jamais amarrée aux plaines froides et sans fin de l'Eurasie septentrionale. Mais ce n'est sans doute qu'une illusion. L'extrême-orient russe échappe de plus en plus à Moscou et aux Russes, qui tendent à refluer vers la vieille Russie. Symétriquement, en ouvrant ses portes à l'économie mondiale, Moscou a dirigé les regards de ses habitants vers l'Europe et l'Occident.

Des tropismes contradictoires

Il est probable que Moscou retrouve peu à peu sa dimension européenne, comme elle le montre déjà en apportant tous ses soins à restaurer ses quartiers historiques, où dominent les XVIII^e et XIX^e siècles, les plus européens de la Russie. Elle n'a cependant pas vocation à entrer dans l'Union Maastricht, mais bien plutôt à redevenir ce pôle de l'Europe orientale qu'elle fut. Le renouveau de l'église orthodoxe et la guerre contre la Tchétchénie musulmane, avec des « bonheurs » fortement contrastés, symbolisent ce retour à une géographie ancienne. Mais Moscou ne peut cacher une autre ambition, celle de devenir l'une de ces *global cities* qui se partagent le commandement de l'économie mondiale. Elle en est déjà au moins un

relais, accueillant les officines de toutes les multinationales. Cela lui donne une sorte de prospérité insulaire qui, si elle rappelle certains modèles *off shore* de « villes globales », ne semble pas convenir à une métropole qui reste en charge d'une immense responsabilité régionale.

Moscou dans le contexte institutionnel national

Selon la constitution de 1993, la Russie est une fédération de 89 « sujets » égaux en droit, dont 57 entités administratives (essentiellement des régions ou *oblast*) et 32 entités « nationales » (républiques et territoires autonomes). Moscou est la capitale de la Fédération.

Contrairement aux autres villes de la Fédération, Moscou partage avec Saint-Petersbourg le privilège d'être à elle seule un « sujet ». L'*oblast* du même nom qui l'entoure est un autre « sujet ». Il n'y a pas d'aire métropolitaine, mais la municipalité de Moscou s'est régulièrement élargie, notamment tout au long du XX^e siècle, afin d'incorporer l'essentiel de l'agglomération à mesure qu'elle s'agrandissait. Toutefois, la présence de nombreuses villes satellites, ainsi que le développement rapide de nouvelles formes de péri-urbanisation, mériteraient soit que l'on recule encore le périmètre moscovite, soit que l'on identifie la tache urbaine quelque part entre les limites municipales et celles, trop vastes, de l'*oblast*. La ville de Moscou s'étend sur un peu plus de 1000 km² et celle de l'*oblast* sur 47000 km².

Une réforme ambiguë

Une importante réforme de la division administrative de Moscou a commencé en 1991. La ville comporte désormais dix arrondissements (ou préfectures), qui se divisent en cent vingt huit municipalités locales (*raïon* ou rayons), elles-mêmes découpées en quartiers (*micro-raïon*). La principale originalité de cette division est que, sauf au centre, tout ce qui n'est

1. Séminaire « Métropoles en mouvement », actes parus en 2000 chez Anthropos. Étude également publiée in *Les métropoles dans le monde*, dossiers du CAPES et de l'Agrégation, Ellipses, Paris, 2000.

pas habitat (espaces industriels, grandes infrastructures, trouées vertes, etc.) a été exclu du territoire des municipalités locales. Celles-ci n'ont donc plus guère de frontières communes et se détachent, comme les îlots d'un archipel, sur l'espace « fédéral » de la ville de Moscou. Les arrondissements eux-mêmes, autrefois organisés autour des grandes avenues radiales, voient aujourd'hui ces axes leur servir de frontières. Cela veut dire que l'on paraît vouloir donner, désormais, la primeur à la gestion des espaces de vie (au sens de l'espace résidentiel ou de la vie quotidienne), au détriment d'une conception essentiellement fonctionnaliste de l'urbanisme soviétique.

Toutefois, sur le terrain, c'est la priorité inverse qui semble s'imposer. La réforme n'a pas suffi à casser le centralisme trop bien ancré des services et des rouages de décision et de financement, de sorte que l'autonomie de gestion locale n'a pas encore pu s'exprimer d'une façon significative. D'autre part, on peut se demander si cette réforme n'a pas eu comme autre but, paradoxal ou complémentaire, de donner les mains libres à la mairie centrale pour une gestion autocratique des grands dossiers de la ville toute entière (comme celui de la grande voirie). Le comportement « efficace » de Youri Loujkov, maire de Moscou depuis 1992, illustre parfaitement cette thèse.

Le rôle économique de Moscou

Personne ne semble connaître le poids de Moscou dans le PIB national. En revanche, on cite souvent les deux chiffres suivants : 80 % du chiffre d'affaire des banques et assurances serait réalisé à Moscou, qui bénéficierait en outre des deux tiers des investissements étrangers effectués dans toute la Russie. On peut étayer ces chiffres par un troisième : la part de Moscou dans le trafic aérien du pays avoisine également les 80 %.

Il est cependant malaisé de distinguer, dans ces chiffres, ce qui revient à la fonction de place centrale et ce qui correspond à l'économie réelle du territoire moscovite. On est partagé entre le constat d'une économie mondiale qui se serait coulée dans le moule hyper-centralisé de la tradition soviétique, et les nombreux indices qui font soupçonner une insularité grandissante de l'économie moscovite. La violente crise financière de l'été 1998 a révélé une relative indifférence — en tout cas une certaine inertie — des économies régionales face aux convulsions du centre.

Les banques locales ont résisté, tandis que les succursales des banques de Moscou mettaient la clé sous la porte.

Sur le terrain moscovite proprement dit, l'économie nouvelle est surtout une économie distributive des grandes marques internationales, mais aussi des importations alimentaires ou manufacturées du sud (Caucase, Turquie, Asie centrale). On peut parler d'une explosion commerciale, qui s'exprime non seulement au centre de la ville, mais aussi, à présent, au plus profond du tissu résidentiel.

Une industrie sinistrée

La reprise du secteur industriel, autrefois considérable (textile, constructions mécaniques, automobiles, sidérurgie dans la ville satellite d'Electrostal, ordinateurs dans la « silicon valley » de Zélénograd, etc.), mais devenu obsolète à l'épreuve de l'ouverture, est lente. Les partenaires ou repreneurs occidentaux restent circonspects. Usines fermées ou tournant au ralenti. Les observateurs les plus optimistes parlent d'une chute de production de 50 %, les plus pessimistes avancent le chiffre de 80 %. C'est l'industrie légère qui a le plus souffert de la concurrence extérieure.

Reste le fonctionnement des grands services. C'est sans aucun doute, dans le legs du système soviétique, ce qui a conservé le plus de stabilité. Les transports urbains (et singulièrement le métro), la distribution de l'eau et de l'énergie (électricité, gaz de ville, carburant automobile), le chauffage urbain généralisé et peu onéreux (contribution forfaitaire), voire le téléphone (communications intra-urbaines gratuites), fonctionnent correctement. L'école publique et la santé publique aussi, si l'on fait abstraction du grand délabrement de l'équipement et du niveau misérable des salaires. Pour les mieux nantis, ces faiblesses sont en partie corrigées (c'est aussi le cas des services postaux et de la communication internationale) par une privatisation haut de gamme ou prétendant l'être.

Globalement, les effectifs de la fonction publique se maintiennent, en baisse dans les fonctions centrales, en hausse dans les fonctions locales. La décentralisation est à l'ordre du jour. Mais il faut noter qu'avec la disparition d'un grand nombre d'entreprises, d'appréciables services sociaux internes, notamment dans le domaine de la santé, ont aussi disparu.

Moscou dans le contexte démographique national

La Russie compte environ 148 millions d'habitants. Population en légère régression depuis 1992, en raison d'une chute de la natalité (la norme est d'un enfant par couple), d'une progression de la mortalité (l'espérance de vie a diminué de sept ans en sept ans de « démocratie »... comme se plaisent à le souligner les nostalgiques de l'ordre soviétique), le tout n'étant que partiellement compensé par un solde migratoire positif, brusquement gonflé sous l'effet des rapatriements consécutifs à l'émancipation des républiques sœurs. Il semble qu'un léger redressement démographique s'opère depuis 1997. Mais il faudra attendre les résultats du recensement prévu pour 1999, repoussé à 2002. Le dernier recensement date de 1989.

Le taux d'urbanisation était de 73 % en 1995, après avoir frôlé les 74 % cinq ans plus tôt. Il avait progressé d'une façon spectaculaire tout au long de la période soviétique : 60 % des villes russes ont été créées après 1917. La ville est officiellement définie selon deux critères combinés : taille supérieure à 12 000 habitants, proportion d'actifs non agricoles de plus de 85 %. Mais on inclut dans la population urbaine celle des « bourgs de type urbain », pourvu qu'ils comptent plus de 3 000 habitants majoritairement non agricoles.

Une primatie sans partage

La population de Moscou oscille entre 8,5 et 9 millions d'habitants. Celle de l'oblast est de 6,7 millions d'habitants, dont il est difficile de distinguer ce qui peut être attribué à l'urbanisation moscovite, en l'absence d'une catégorie administrative (aire métropolitaine ?) adéquate. Il pourrait être raisonnable d'avancer un total de 12 à 13 millions d'habitants pour l'ensemble de la région urbaine (Moscou + villes satellites proches + urbanisation diffuse), dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres à partir du Kremlin.

La Russie dispose d'une autre ville « d'importance fédérale » : Saint-Petersbourg. L'ancienne capitale des tsars compte près de 5 millions d'habitants, mais elle est en perte de vitesse sur le plan économique (un indicateur en témoigne parmi d'autres : le revenu par habitant y est trois fois inférieur à celui de Moscou). Puis viennent 14 villes de l'ordre du million d'habitants, plus une vingtaine de plus de 500 000 habitants. Si l'on attribue 12 à 13 millions d'habitants à l'agglomération moscovite, cela représente 11 à 12 % de la population urbaine du pays, et 8 à 9 % de la popu-

lation totale de la Russie. Cependant, si l'on évalue la primatie de Moscou dans le cadre de sa région économique (la région *Centre*), d'une taille comparable à celle de la France ou de l'Espagne (485 000 km²), et peuplée de 29 millions d'habitants, on mesure mieux le déséquilibre engendré, ici, par la polarisation urbaine.

La dynamique démographique de Moscou

Moscou avait 1,04 millions d'habitants en 1897, 2,03 en 1926, 4,54 en 1939, 6,04 en 1959, 8,14 en 1979, 8,79 en 1994. Ce sont les quinze années précédant la deuxième guerre mondiale qui furent les plus exceptionnelles, mais les années 60 et 70 connurent également une forte progression. En longue période, on remarquera que la population de Moscou a quadruplé pendant les quarante premières années du siècle, puis doublé au cours des quarante années suivantes. Depuis lors, l'incertitude résultant d'une urbanisation plus dispersée, mal prise en compte par les dernières retouches du périmètre municipal, ne permettent pas de conclure. Si l'on s'en tient aux 12 ou 13 millions évoqués ci-dessus pour l'agglomération totale de cette fin de siècle, on aboutit à une nouvelle progression de 50 % en vingt ans.

Cette incertitude est propre à susciter un débat de fond, que les chiffres disponibles ne permettent pas d'éclairer. Les évaluations qui circulent renvoient au tassement, voire à la diminution de la population urbaine en général (*cf. supra*), tandis que les débordements hors du périmètre municipal, pourtant spectaculaires (*cf. encadré*), font l'objet d'interprétations diverses : résidences d'été, résidences permanentes, résidences alternatives ?

Une analyse globale de l'urbanisation russe révèle que, de 1960 à 1990, à peu près 40 % de la croissance urbaine est due au croît naturel, 45 % au solde migratoire, 15 % à l'intégration de territoires nouveaux. Depuis 1990, c'est ce dernier facteur qui semble prévaloir à Moscou, bien qu'il n'ait encore reçu aucune consécration administrative, ni statistique par voie de conséquence.

Une immigration occultée

Le bassin migratoire naturel de Moscou fut longtemps la Russie centrale. Du temps de l'URSS, la ville capitale recevait aussi des apports de toute

l'Union, mais sévèrement réglementés par la *propiska* (autorisation de résidence, strictement liée à l'emploi). Les ouvriers de l'industrie et du bâtiment, d'abord admis provisoirement, constituaient l'essentiel du flux, qui s'est officiellement tari aujourd'hui. En réalité, de nombreuses « brigades » informelles de travailleurs nouvellement étrangers (Ukrainiens, Moldaves, Kasakhs, etc.) travaillent sans *propiska* dans le secteur du BTP, pour des salaires que refuseraient même les chômeurs moscovites. En comptant bien d'autres habitants clandestins, liés au petit négoce et massivement originaires des républiques, intérieures ou non, du Caucase, du Tatarstan ou de l'Asie centrale, ou même, plus récemment, de Chine, on estime à plus de 150 000 (mais n'y en a-t-il pas davantage?) le nombre des habitants de Moscou-ville ignorés des statistiques. On avance en outre le chiffre de deux millions de « visiteurs » ou de gens de passage ou en mission, dont la capitale supporterait la charge tous les jours... La modestie du premier chiffre et l'apparente outrance du second laissent penser qu'il y a, entre les deux, une population « flottante » aux contours indéterminés.

En principe supprimée par la nouvelle constitution, la *propiska* est pourtant maintenue à Moscou, mais elle peut être achetée, officiellement ou non, à grand prix. Le résultat en est que le principal mouvement migratoire de la Russie d'aujourd'hui, constitué par les populations russes refoulées hors des nouvelles républiques indépendantes, ne peut prendre place à Moscou : il n'y a pas d'emplois pour la plupart de ces gens, du moins à leur niveau de qualification. En revanche, les nouveaux grands marchands venus des frontières du Sud, et plus généralement les nouveaux venus engagés dans la conduite de la nouvelle économie, tendent à se regrouper à Moscou en dépit du rejet xénophobe ou culturel dont ils font l'objet de la part des vieux habitants.

La dynamique spatiale de Moscou

Des anneaux frontières

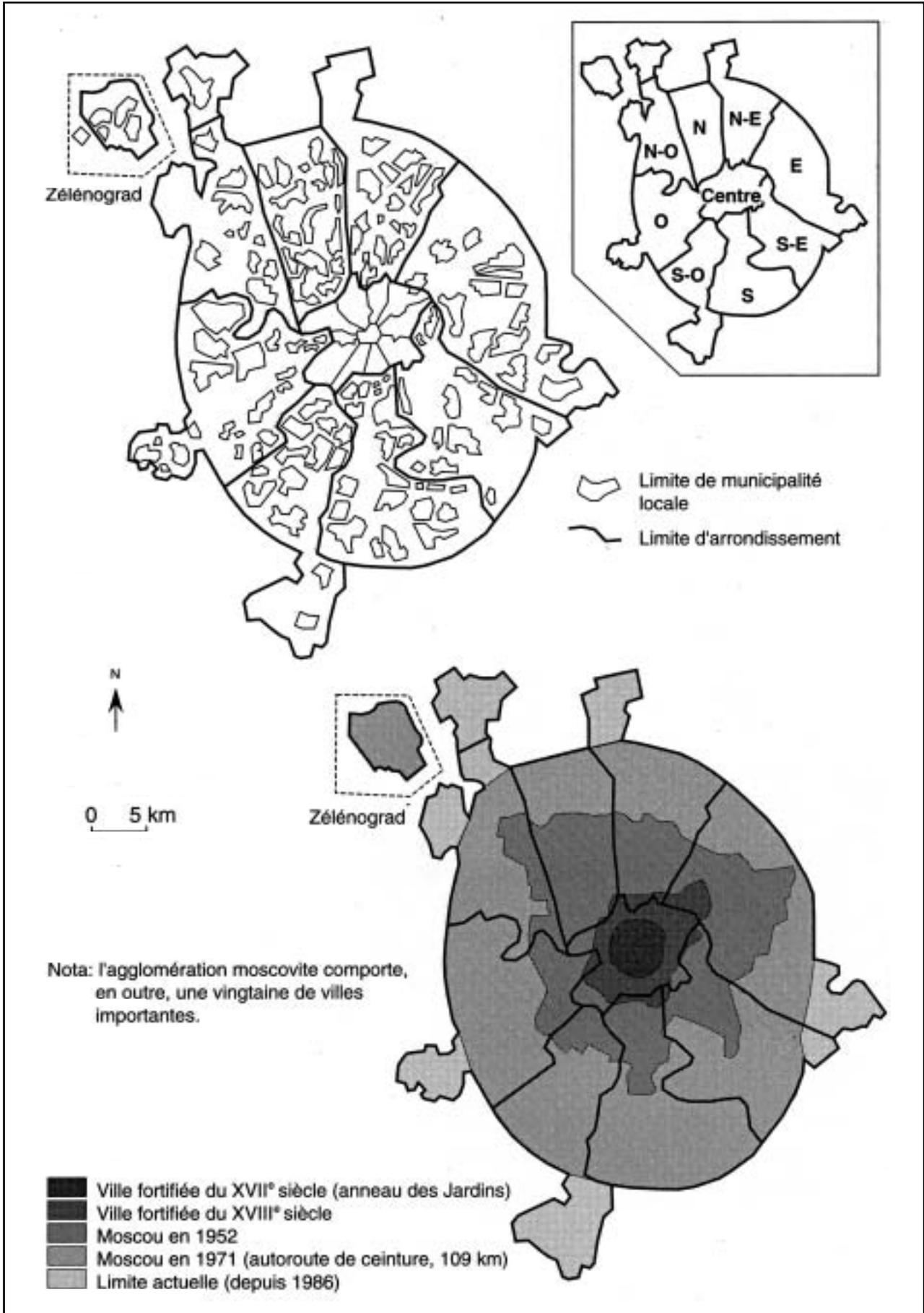
Schématiquement, Moscou se dépeuple en son centre (il n'y a que 230 000 habitants à l'intérieur de l'anneau « des jardins », dans une superficie d'environ 20 km² équivalant aux dix premiers arrondissements de Paris) au profit de la fonction administrative (avant

la *perestroïka*), puis des bureaux d'affaires. Bien que de façon inégale, on observe un gradient positif des densités humaines jusqu'à la périphérie de la municipalité. C'est donc les ensembles immobiliers les plus récemment construits qui sont les plus densément peuplés. La densité moyenne est d'environ 8 400 habitants au kilomètre carré, pour une superficie de quelque 1 060 km² presque entièrement contenue dans un rayon de 15 à 20 kilomètres à partir du Kremlin. Ce cercle sensiblement oblong est matérialisé par un anneau autoroutier, qui vient d'être entièrement refait. Jusqu'en 1986, le territoire municipal épousait cette forme parfaite. Quelques excroissances (par annexion de quelques communes) lui donnent aujourd'hui la forme d'une pomme de terre germée. Malgré un tissu urbain radicalement différent de celui de l'agglomération parisienne (cf. infra), la densité moscovite n'est finalement pas très différente de celle de Paris élargi aux départements de la petite couronne (près de 9 000 hab/km², sur une superficie de 760 km²).

Au-delà de l'anneau autoroutier commence ce qu'on appelait la zone des loisirs ou zone verte, où le couvert forestier (forêt mixte feuillus/résineux) surclasse les terres arables. C'est ici - et au-delà - que se développe aujourd'hui, autour des villes et bourgs satellites (dont quelques-uns seulement ont été incorporés à la municipalité de Moscou), et parmi les datchas, sanatoriums et camps de jeunesse (camps de « pionniers ») traditionnels, une importante activité foncière et immobilière entièrement adonnée à des formules d'habitat individuel. Mais on ne sait encore quel poids démographique il faudra attribuer à cette urbanisation en gestation. On ne sait pas encore si elle s'ajoutera ou se substituera au tissu urbain existant (entièrement voué à des formules collectives), ou si elle le dédoublera, renforçant un phénomène de résidence alternée déjà esquissée par la pratique de la datcha.

Des nouveaux riches

Les acteurs les plus voyants de la dynamique spatiale sont les minorités riches. Les riches nouveaux venus et les anciens nouvellement riches sont confondus dans le concept de « nouveaux Russes ». De nombreux cas de figure les montrent évinçant de leurs logements (notamment ceux du patrimoine bourgeois ou stalinien du centre) des ménages fragilisés par les bouleversements récents. Cette reconquête du vieux parc patrimonial converge avec une volonté de restauration fortement affirmée par le pouvoir municipal, et à laquelle sont conviées toutes les sociétés occidentales



Source : Philippe Haeringer in *Métropoles en mouvement*, *Anthropos*, 2000
 d'après J. Radvanyi et Maximov's companion

désireuses d'installer leurs bureaux ou leurs résidences au centre.

Mis à part cet investissement patrimonial contrôlé et visuellement assez heureux (une charte de couleurs est imposée), les quartiers investis par les « nouveaux Russes » sont aisément reconnaissables par l'architecture baroque (et outrageusement luxueuse) qu'ils mettent en œuvre. Intra-muros, grands immeubles d'appartements, souvent des tours plus ou moins extravagantes. Extra-muros, châteaux, lotissements ou condominiums de « cottages ». Il n'y a guère de directions ou de secteurs privilégiés, le tissu urbain légué par la période soviétique étant peu marqué socialement, sinon dans le détail, par îlots. On distingue, cependant, de légers tropismes élitistes : l'ouest est l'axe du pouvoir (rejoint, dit-on, par la mafia), le sud-ouest est celui de l'université, le nord-ouest donne la direction de Saint-Petersbourg, et le nord-est est également apprécié. L'obsession de la qualité de l'air confirmerait ces directions. Mais les directions est, sud, et sud-est, plus industrielles et ouvrières, ont aussi leurs quartiers de noblesse car elles regardent les riches régions de la moyenne Volga et de la Mer Noire. En outre, la désaffectation industrielle y offre de nouvelles aubaines foncières.

Des nouveaux pauvres

Si les nouveaux riches transforment le paysage urbain, en revanche les nouveaux pauvres (c'est-à-dire presque tous les autres habitants) ne donnent pas naissance à de nouvelles formes massives d'urbanisation, contrairement à ce que l'on peut voir, par exemple, autour d'une ville brésilienne. Il faut classer à part ce qui se produit autour de la notion de datcha, jusqu'ici comprise essentiellement comme une résidence estivale, bien qu'elle soit prometteuse d'une pratique résidentielle originale (cf. *encadré*). En matière d'habitat principal, il y a une très forte inertie du système résidentiel antérieur : paupérisés ou non, les ménages ont pu tous conserver, à moins qu'ils n'aient fait l'objet de quelque entourloupe, les appartements qu'ils habitaient. La plupart de ceux-ci leur ont été attribués en toute propriété pour un prix symbolique. La démographie récessive, ainsi que la coutume persistante (par goût ou par nécessité) d'une cohabitation de trois générations, permettent que le parc de logements « sociaux » existant suffise encore à loger tout le monde en dépit de l'arrêt brutal de sa production.

Un élément nouveau, toutefois, tend à recomposer (peut-être) non pas le paysage physique de la ville, mais la répartition ethnique de ses habitants. Le système autoritaire d'attribution des logements, en vigueur pendant la période soviétique, avait eu pour effet secondaire de brasser les ethnies comme dans une distribution aléatoire. La privatisation des logements et la libération du marché permet aujourd'hui des stratégies de regroupement par affinités ou origines. Ce mouvement est assez généralement perçu, ou plutôt soupçonné, sans que l'on sache encore bien ni son ampleur (et la part des fantasmes), ni vers quelle géographie ethnique on se dirige.

Les formes de production de l'habitat moscovite

Moscou intra-muros se caractérise par une domination absolue de l'habitat collectif. Ce n'est pas le cas des autres villes russes anciennes (par exemple les villes de la Volga), qui conservent une strate d'habitat individuel très vivace, faite de petites maisons en bois, avec jardin, qui furent abondamment construites au moins jusque dans les années cinquante. A Moscou, cette strate fut précocement contrariée, puis éradiquée, au profit d'une formidable démonstration — à la russe — des principes énoncés dans la *Charte d'Athènes*², mis au service du projet socialiste.

Dans les dernières décennies de la période soviétique, la production du logement moscovite fut donc à peu près exclusivement réalisée en collectifs verticaux de grande série, hors du tissu historique de la ville. Il est important de comprendre que ce nouveau mode d'habitat fut salué et vécu comme une promotion. Aujourd'hui encore, en dépit de sa vétusté et de sa pesante monotonie (comme si Sarcelles s'était étendue à l'ensemble de l'agglomération parisienne), il demeure positivement associé au statut de citoyen. On peut s'en convaincre en regardant les villes russes où le vieil habitat individuel reste très présent : il y est habité par les classes les plus modestes. Un intellectuel, un ingénieur ou un cadre administratif se doit d'habiter un immeuble, même si son confort est minimal, et même si la cage d'escalier est ouverte à tout vent à force de vandalisme ou de défaut d'entretien.

2. La Charte d'Athènes (1933), largement inspirée par Le Corbusier, proposa la séparation des fonctions urbaines dans les grandes métropoles. Elle préconisa aussi une architecture verticale susceptible de dégager des espaces verts, et de laisser place à des voies de circulation libérées des contraintes de la rue.

Des générations de barres

Ce marquage positif explique sans doute que la première génération de ce parc immobilier, contemporain de Staline, exhibe les ornements (pompeux) d'un habitat de privilégiés. Par la suite, Khrouchtchev prit le parti d'ouvrir ce privilège à la majorité des Moscovites, dont le nombre progressa rapidement dans les années 60, beaucoup de nouveaux-venus (appelés par l'industrialisation) habitant alors dans des baraquements provisoires. On reconnaît facilement cette génération d'immeubles par l'économie des moyens mis en œuvre et par leur faible hauteur : cinq niveaux, ce qui permit d'éviter le besoin d'ascenseur. Sous Brejnev, on améliora légèrement la qualité et la méthode constructive, notamment par l'utilisation d'éléments préfabriqués. Les années 80 ouvrirent quelque peu la gamme architecturale et la diversité des standings. La hauteur des immeubles, mais aussi leur volume, s'accrut considérablement, les plans masse se libérant parfois du carroyage répétitif des immeubles barres.

Dans tous les cas de figure, mais surtout dans les formules modestes des années 60 et 70, l'élément végétal est capital. La plupart des quartiers du grand Moscou sont construits, en quelque sorte, dans la forêt. Les espaces sont immenses. Les Moscovites parlent de leur cour, élément capital de leur socialité, mais cette cour, ouverte ou fermée, est toujours à l'échelle d'un parc ou d'un morceau de forêt. Les avenues elles-mêmes sont très arborées. On rappellera qu'en dépit d'un tissu si lâche, les densités sont globalement comparables à celles de l'agglomération parisienne (*cf. supra*).

Qui construisait ? En premier lieu la municipalité, qui avait déjà en charge le parc immobilier de la vieille ville (anciens appartements bourgeois généralement divisés en appartements communautaires). C'est elle qui construisit les ensembles les plus normatifs et destinés au plus grand nombre. Le deuxième promoteur est pluriel : il s'agit des services et des départements de l'État, des branches industrielles, etc. Les localisations sont alors choisies. C'est ici que l'on retrouve la nomenklatura, les élites, plus largement les grands corps (députés, syndicalistes, militaires, scientifiques, etc.), regroupés soit dans des ensembles clos et protégés, soit derrière les façades les plus démonstratives au long des artères les plus nobles. C'est aussi dans cette filière que l'on trouve les habitats liés aux industries, évidemment à proximité de celles-ci. Enfin une troisième filière est celle des coopératives immobilières. Elle

fut longtemps exceptionnelle et expérimentale, n'intéressant que des intellectuels trop mal placés pour rejoindre les élites comme pour accéder aux logements communaux. Mais dans les années 80, cette formule se développa.

Le droit au logement

Aujourd'hui, comme chacun sait, le marché de la construction est libéré. Mais il ne fonctionne que pour la minorité qui tire ses revenus de l'économie nouvelle. Les prix sont extrêmement élevés. La coupure est totale entre cette nouvelle sphère, très active (mais au grand risque des retournements de conjoncture), et l'ancienne sphère, qui continue d'abriter l'immense majorité des gens.

Revenons à cette majorité. Le statut général était celui de la location, mais à des prix symboliques (inchangés depuis 1928 !). La dynamique était celle du droit au logement, et ce droit évoluait avec le développement du ménage, semble-t-il sans retour en arrière lorsque le ménage venait à se réduire. Cependant, surfaces et équipements étaient calculés au plus juste : 18,2 m² par personne pour l'ensemble de Moscou en 1992. Sachant que la moyenne des ménages était de 2,8 personnes, la superficie moyenne des logements avoisinait 50 m². A noter qu'un ménage est l'ensemble des personnes vivant dans un appartement ; en 1992, 20 % des ménages moscovites réunissaient plusieurs générations.

Depuis 1991, une bonne moitié des logements ont été rachetés (également à des prix symboliques) par leurs occupants. Un marché de la revente s'est instauré, qui a naturellement enrichi les héritiers de la nomenklatura, leurs logements plus vastes et mieux situés prenant toute leur valeur marchande. En revanche, les habitants des logements communautaires dans le centre historique (*cf. supra*), souvent des vieilles personnes seules, furent aisément arrachés à un cadre de vie auquel elles étaient attachées, dans le meilleur des cas en échange d'un appartement en périphérie. C'est ainsi que des immeubles entiers furent repris et transformés par les firmes nouvelles venues. Il faut enfin signaler l'émergence, dans l'ensemble du parc collectiviste, d'un marché locatif, amorcé notamment par ceux qui, tentant une installation définitive dans le cercle des datchas et des cottages, entendent ne pas se séparer de leur appartement moscovite tout en tirant un profit, ressource nécessaire à leur nouvelle installation.

Une gestion en panne

Le grand problème posé aujourd'hui par l'évolution du parc immobilier majoritaire est celui de sa gestion. La privatisation des appartements n'a pas entraîné la constitution d'un système de copropriété ou de toute autre forme de prise en charge par les propriétaires eux-mêmes (de nombreux analystes de la société russe soulignent son déficit en « citadins » de plein exercice). Tout juste existe-t-il, mais seulement dans certains quartiers (surtout au centre de la ville), des « comités d'auto-gestion » qui fonctionnent essentiellement comme des groupes de pression, très revendicatifs à l'égard des projets gouvernementaux lorsqu'ils apparurent à la fin des années 80, plus coopératifs aujourd'hui. Les parties communes et les espaces verts continuent d'être, en principe, entretenus par les « bureaux d'exploitation » (JEK) dans le cadre des municipalités locales, chapeautés au niveau de Moscou par un « comité de l'administration locale ». Mais, comme dans tous les secteurs fondés sur l'ancienne économie, les moyens financiers mis en œuvre ne sont plus du tout en rapport avec les coûts.

Ce n'est pas faute de se retourner vers les « usagers ». Les frais afférents à leur logement, qui étaient pris en charge à plus de 90 % à l'époque soviétique, ne sont plus couverts qu'à 50 %, en attendant sans doute de ne plus l'être du tout dans les cinq années à venir. Mais tout cela reste calculé à l'aune de l'ancienne économie, et des salaires et pensions de la majorité, qui appartiennent à la même arithmétique. Comment sortir unilatéralement de celle-ci sans prendre le risque de jeter les gens à la rue, où il n'y a pas d'alternative, et où un froid mortel règne neuf mois sur douze? Le débat d'Istanbul (HABITAT II, juin 1996) sur le droit au logement, peu réaliste pour bien des pays du Sud, prend néanmoins tout son sens dans la ville russe.

Il y a pourtant une autre façon, plus ouverte, de regarder cette ville russe. C'est en regardant son double. Sur la trace des datchas, Moscou donne, en effet, le sentiment qu'il se reproduit en figure inversée au-delà de son anneau autoroutier (*cf. encadré*).

Les politiques urbaines à Moscou

S'il faut, pour conclure, résumer la position des pouvoirs publics en matière de développement urbain,

on rappellera trois ou quatre points parmi ceux que nous avons déjà rencontrés au long de ces pages. Le plus évident est le passage, par impuissance autant que par doctrine, d'un autoritarisme producteur de toute la ville à un laisser-faire qu'il faut, toutefois, relativiser. Certes, la puissance publique n'est plus productrice du logement de la majorité, mais ce désistement n'a pas, pour autant, donné lieu à une production privée de rechange, du moins pas dans le périmètre municipal qui, pourtant, englobe l'essentiel de l'agglomération. L'espace foncier reste maîtrisé, ne laissant aucune prise à une urbanisation populaire légale ou illégale. Seuls les investisseurs de haut vol, intéressés par une clientèle argentée, parviennent à se placer en négociant des baux de longue durée. C'est par la gentrification que s'opère, systématiquement dans le cœur historique, ponctuellement ailleurs, une certaine rénovation/densification de l'espace construit.

Dans le domaine du logement majoritaire, le laisser-faire s'exprime surtout par l'immobilisme en matière de réalisations, et par le retrait en matière de gestion. La population est conviée à se contenter du parc existant, vieillissant mais chauffé, et à se satisfaire d'en être devenue propriétaire. La privatisation ne concerne cependant que les appartements, laissant les parties communes dans un quasi-abandon. Les services publics d'entretien sont toujours en place, mais sont dépourvus de ressources. La notion de copropriété, et les outils gestionnaires qui lui sont attachés, n'ont pas encore pu prendre le relais.

Une municipalité autoritaire

L'idée d'un laisser-faire est contredite par la présence d'un pouvoir municipal fort, incarné par un maire ambitieux. Cette ambition s'applique au parc immobilier khrouchtchévien, dont on annonce pour l'horizon 2020 la rénovation complète, avec la complicité intéressée des investisseurs privés, mais aussi avec un souci de sauvegarde des intérêts de la population. Malgré cela et quelques mesures bienveillantes en faveur des ménages, comme l'allègement des charges résidentielles ou la bonification des pensions de retraites, les priorités sont ailleurs. Il s'agit de réactualiser, après le choc de l'ouverture et du démembrement, la dimension internationale de la capitale russe. La revalorisation du centre historique est un volet de ce programme. Le projet d'une cité futuriste en est un autre. De gros efforts sont faits pour moderniser les grands axes de circulation, ainsi que pour relancer l'activité économique, la municipalité ne craignant pas de prendre part aux montages associant

partenaires russes et étrangers, et à s'impliquer dans les secteurs stratégiques, au risque d'être soupçonnée d'intéressement maffieux. D'une façon générale, la politique municipale vise à se rendre maîtresse du terrain, souvent au prix d'une lutte âpre avec le pouvoir fédéral. La réforme administrative va aussi dans ce sens, laissant toute la fonctionnalité de la ville aux mains de la mairie centrale, les mairies de quartier ne gérant que l'espace résidentiel.

On ne peut pas dire que le pouvoir du maire de Moscou s'arrête aux frontières de l'espace municipal. Il participe, de droit, aux destinées de l'oblast de Moscou

extra-muros. Les communes périphériques reprochent parfois à la ville capitale de se défausser sur elles de ses besoins d'espace. En même temps, elles se font concurrence pour attirer à elles les projets, privés ou publics, de lotissements pavillonnaires. Qu'il s'agisse de *datchas* ou de *cottages*, elles constituent un cadre alternatif pour une urbanisation alternative. En l'absence d'une instance proprement métropolitaine (l'oblast, plus vaste que la Suisse, ne saurait jouer ce rôle), l'immense glacis suburbain prend le caractère d'un espace de liberté ou de jungle, où des fiefs maffieux se font et se défont. On y échappe à la *propiska*, tout comme au centralisme sourcilleux de l'urbanisme moscovite.

MOSCOU ET SON DOUBLE INVERSÉ sur la trace des datchas

*L*a tradition de la datcha (résidence d'été) est ancienne, mais elle n'a cessé d'être élitiste que dans la dernière période de l'ère communiste. C'est dans le cadre des « coopératives de jardinage » que ce concept se popularisa lorsque, progressivement, il fut permis d'y construire durablement. Une fièvre d'autoconstruction mua les cabanes en datchas, inventant, à partir des modèles de l'isba paysanne, une architecture en bois souvent innovante. Dans les années 90 l'engouement s'amplifia, démultiplié par les nouvelles possibilités offertes par la constitution d'un marché foncier, puis d'un marché immobilier. Le concept de cottage (en dur, avec un confort moderne) s'est superposé à celui de datcha (en bois), tandis que les datchas elles-mêmes s'équipaient pour des séjours d'hiver. Se côtoient à présent, au plus profond des forêts ou en rase campagne, les opérations les plus variées, des villages « castor » aux lotissements élitistes, en isolats fermés ou en compagnonnage avec les villages paysans.

Malgré bien des interrogations sur la poursuite de ce boom immobilier (au moins dans sa version la plus spéculative), la masse déjà acquise, qui donne à la campagne (et à la forêt) moscovite l'allure d'une peau de léopard, s'impose comme un élément majeur de la prospective urbaine. Si les démonstrations somptuaires renvoient à une couche de population probablement appelée à rester minoritaire, on croit savoir que, déjà en 1994, près de 22 % des ménages moscovites possédaient une datcha¹. Compte tenu des pratiques et des usages, c'est sans doute deux ou trois fois plus de gens qui, dans le cadre de la famille élargie, ont accès à une datcha ou à un cottage. Dès lors, on ne peut exclure l'hypothèse d'un dédoublement de Moscou : à la ville collectiviste répondrait, à terme, un Moscou individualiste, une image renversée.

Il est encore trop tôt pour savoir si Moscou et son double resteront sur un fonctionnement saisonnier (comme la tradition le veut), ou si des choix durables se feront pour l'une ou l'autre résidence (comme l'équipement d'hiver le suggère), ou encore si les Moscovites s'installeront dans un système souple de double résidence. Pour l'instant, rares sont ceux qui abandonnent (et vendent) leur appartement de la ville. Mais les routes de la périphérie moscovite sont parmi les rares choses qui s'améliorent rapidement. L'avenir est ouvert

Vu de haut (vu d'avion, par exemple), Moscou prépare deux mutations : l'expérience de l'habitat individuel dans une périphérie extensible à souhait, et une expérience parallèle de densification du tissu interne. On construit de nouveaux immeubles dans les cours des anciens. Peut-être résoudra-t-on ainsi une partie des problèmes de gestion. Mais, derrière la densification et la modernisation se cache la substitution (des immeubles) et l'éviction (des habitants), et pas seulement dans le centre historique. La génération des « 5 étages » est particulièrement menacée, leur démolition laissant entrevoir les meilleures plus-values, surtout dans les secteurs de la ville les plus convoités et qui pourraient faire l'objet d'un phénomène de gentrification. Vu d'en bas (dans le cœur des gens par exemple), on voit se dessiner une pratique résidentielle finalement très originale. Contrairement aux résidences secondaires des Parisiens, les datchas des Moscovites sont situées dans leur environnement proche, elles sont des composantes de leur vie citadine jusqu'à assurer, souvent, une partie de leur survie².

Mi-sérieusement, on peut faire état d'un troisième point d'appui dans la ville : les « garages ». Il existe en effet, au pied ou au loin des immeubles barres, dans toute l'étendue de la ville de Moscou, une autre sorte de ville-bis faite de petites baraques, qui sont en principe des garages. Beaucoup le sont en effet, au point d'épouser la forme des voitures, comme des trousseaux à savonnettes. Mais des centaines de milliers d'autres, avec leurs petits toits pointus, et dont les alignements et les rues font penser à des villages, ont davantage ou exclusivement un rôle d'annexe technique, d'atelier, de remise où l'on vient bricoler. Mieux, il arrive parfois que, certains soirs, elles soient le siège de petites fêtes intimes. Plus près encore que les datchas, elles procurent une petite dose de liberté.

1. Entretien avec Olga Vendina, professeur de géographie à l'Université d'État de Moscou (septembre 1998)

2. Outre les bienfaits physiques et psychiques de la « maison des bois », elle peut aussi livrer des pommes et pommes de terre, des courges et pâtisseries, les airelles, canneberges et champignons du sous-bois, et même l'eau pure (et sainte) des monastères, dont on remplit des jerricanes pour la semaine.

- T. Ekaterintcheva**, 1999, « Bâtir sur un espace occupé. La reconstruction du macro-quartier Kountsevo à Moscou », Mémoire de DEA « Villes, espaces et sociétés », ENTPE et Université Lyon II.
- Ph. Haeringer**, 1999, « Resilience and mirror image. The Moscow housing system in transition », IGU Commission Conference on *Urban Development and Urban Life*, Nanjing, China, 25-29 July.
- Ph. Haeringer**, 2002, Moscow Chill and Shanghai Frenzy: Two False Exits from the Communist Urban Order, in *Reconstructing the sites of postcommunism, Diogenes* (Blackwell Publishing), Oxford, vol.49, n° 194.
- L.B. Kogan**, 1996, *On recherche les citadins!*, Editions GRAAL, Moscou.
- V. Kolossov**, 1993, « La recherche urbaine en Russie: les nouveaux défis », *L'Espace géographique*, n° 4.
- V. Kolossov**, 1997, Political polarization at the national and the intra-urban levels: the role of Moscow in Russian politics and socio-political cleavages within the city, *GeoJournal*, 42-4.
- J. O'Loughlin, V. Kolossov, O. Vendina**, 1997, « The electoral geographies of a polarizing city: Moscow, 1993-1996 », *Post-Soviet Geography and Economics*, 38, n° 10.
- J. Radvanyi**, 1996, *La nouvelle Russie, l'après 1991 : un nouveau « temps des troubles »*, Masson/Armand Colin.
- N. Talipova**, 1998, « Les projets de développement de la ville de Moscou », Poste d'expansion économique, Ambassade de France à Moscou.
- UNDP** (United Nations Development Programme), 1997, *Human Development Report, Russian Federation*.
- UNFPA** (United Nations Population Fund), 1998, *Population and Reproduction Health in the Russian Federation*.
- O. Vendina, V. Kolossov**, 1997, « Moscou, retour à la voie normale », in P. Claval et A.L. Saguin, *Métropolisation et politique*, l'Harmattan, Paris.
- O. Vendina**, 1997, « Transformation processes in Moscow and intra-urban stratification of population », *GeoJournal*, 42-4.
- O. Vendina**, 1998, « Le nouveau visage de Moscou et la contribution de la municipalité à la modernisation de la ville », à paraître dans la revue *Géographie et Culture*, Paris.
- A. Vichnevski**, 1988, « Révolution démographique et fécondité en URSS du XIXe siècle à la période contemporaine », *Population*, 4-5.
- A. Vichnevski**, 1995, « La situation démographique de la Russie au seuil de l'an deux mille », *Le courrier des pays de l'Est*, 401.
- A. Vichnevski et al.**, 1998, *La population de la Russie 1997*, Population et Société, Moscou, (en russe).

DE LA DÉMOGRAPHIE D'UNE CAPITALE IMPÉRIALE À CELLE D'UNE MÉTROPOLE « INSULAIRE »

Anatoli VICHNEVSKI

Centre de démographie et d'écologie humaine, Académie de Sciences, Moscou
vishne@mail.econ.rssi.ru et 113716.2066@compuserve.com

Pendant de longues années, voire des siècles, Moscou s'est trouvée dans une situation privilégiée par rapport aux autres villes russes. Même après que Pierre le Grand eût transféré la capitale à St. Pétersbourg, Moscou en a gardé le statut et pendant deux siècles le pays a vécu avec deux capitales. Les privilèges de Moscou propres à une capitale ont été longtemps perçus comme quelque chose qui allait de soi. Mais à mesure que se développaient les centres régionaux, ces privilèges, qui signifiaient que Moscou vivait à beaucoup d'égards sur le compte de tout le pays, ont provoqué des mécontentements dans les régions. Témoin, par exemple, la déclaration d'un régionaliste sibérien, Potanine, qui écrivait au début du XX^e siècle: « la population de la Sibérie entre en conflit non seulement avec le gouvernement, mais aussi avec la bourgeoisie moscovite, puissante et cupide; se révèle également l'absence de toute solidarité d'intérêts entre la paysannerie sibérienne et les ouvriers de Moscou »¹.

La croissance de la population de Moscou

Moscou ne doit pas seulement son expansion et son essor aux ressources économiques, mais aussi aux ressources démographiques de la Russie. Au début du XX^e siècle, elle a été l'une des deux villes de l'empire russe dépassant le million d'habitants, ne cédant la priorité qu'à Pétersbourg par l'effectif de population, et se distinguant foncièrement des centres régionaux même les plus importants. Un million et demi d'habitants à Moscou semblait quelque chose d'excessif, et était perçu comme une exception qui ne pouvait convenir qu'à une capitale. Andréi Biély, écrivain du début du siècle, ironisait à ce propos dans son roman *Pétersbourg*: "Notre empire de Russie est constitué d'une multitude de villes, villes capitales, chefs-lieux de gouvernement, chefs-lieux de district, chefs-lieux déçus [...]. Et Pétersbourg se distingue d'elles toutes de manière frappante [...]. Les autres villes russes ne sont au fond qu'un misérable tas de bois [...]. Or, si vous continuez à soutenir cette légende des plus absurdes, l'existence d'un million et demi de Moscovites, il faut reconnaître que la capitale est Moscou, car il n'y a que les capitales qui aient un million et demi d'habitants; tandis que dans les chefs-lieux de province on n'a jamais vu, on ne voit jamais et on ne verra jamais un million et demi d'habitants"².

Après la Révolution de 1917, Moscou, devenue la capitale de la Fédération de Russie puis de l'URSS, a dépassé Pétersbourg et a connu une période d'accroissement rapide de sa population. Après la dernière guerre mondiale, les taux de croissance démographique de Moscou ont été plus faibles que dans les années 20-30, tout en restant néanmoins encore relativement élevés, surtout dans les années 60-70. Mais dès les années 80, ils ont fortement baissé pour se réduire encore dans les années 1990, et depuis 1990 la population de Moscou est en déperdition (tableau 1). On a tendance à y voir une des manifestations de la crise générale des années 1990.

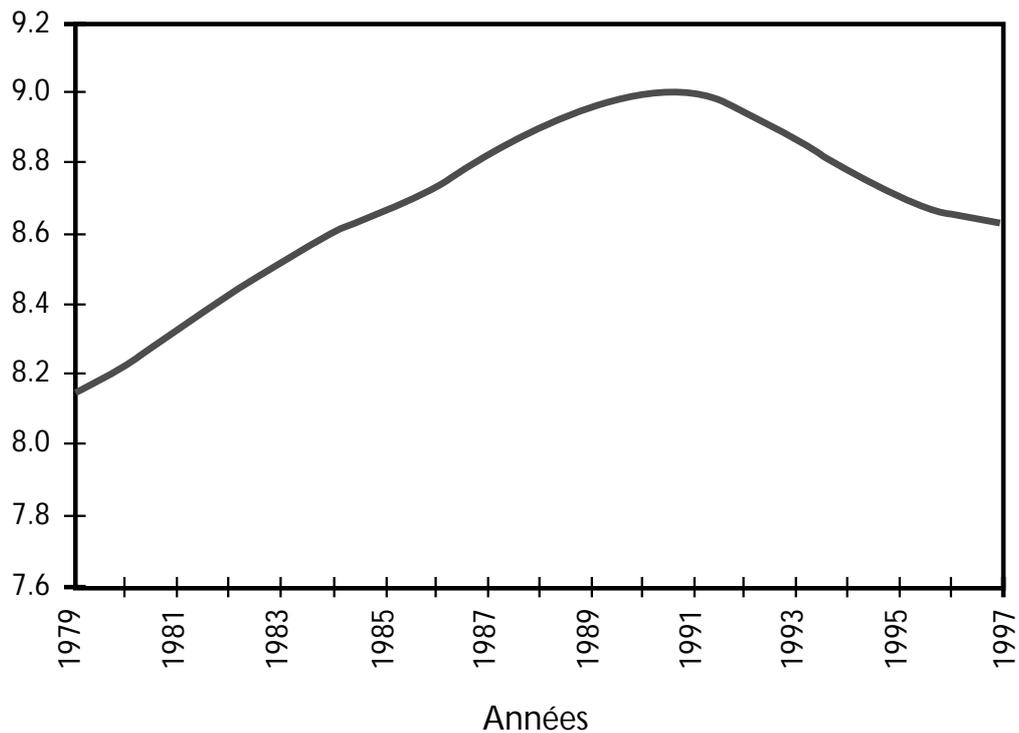
1. Potanine G., *Les tendances régionalistes en Sibérie*, Tomsk, 1907, p. 55.

2. Biély A., *Pétersbourg*, Lausanne, 1967, p. 16.

Tableau 1. Croissance de la population de Moscou, 1926-1997

Année	Population, milliers de personnes	Taux annuel moyen pour la période précédente, %
1926	2101	
1939	4609	6,77
1951	5347	1,25
1959	6044	1,54
1970	7194	1,60
1979	8142	1,38
1989	8972	0,98
1997	8639	- 0,47
1990	9003	0,35
1991	9003	0,00
1992	8957	-0,51
1993	8881	- 0,85
1994	8793	- 0,99
1995	8717	- 0,86
1996	8664	- 0,61
1997	8639	- 0,29

Fig. 1. Croissance de la population de Moscou, 1979-1997, en millions de personnes



En réalité, il n'est pas exclu que les données officielles sur la croissance de la population de Moscou dans les années 1990 ne soient pas exactes, car l'ancien système d'enregistrement rigoureux de la migration a été perturbé et ne rend plus compte d'une partie importante, voire prédominante, du courant migratoire à Moscou. Il est fort possible, pour cette raison, qu'un grand nombre de migrants non enregistrés vivent dans la capitale, et que la population de Moscou, loin de se réduire, continue à croître.

Mais même s'il en était ainsi, la tendance à long terme est au ralentissement de la croissance, menant finalement à la stabilisation et à la réduction de la population de Moscou. Les réformes et la crise des années 1990 n'ont engendré ni à Moscou ni dans l'ensemble de la Russie de nouvelles tendances démographiques; elles auraient plutôt renforcé celles qui existaient déjà et qui n'étaient pas forcément défavorables, et accéléré l'arrivée d'événements (comme par exemple l'apparition d'une croissance naturelle négative) qui seraient de toutes façons survenus, mais bien plus tard. Dans un article publié en 1992 on pouvait lire qu'« il est probable que la population de Moscou, [...] se réduise dans un avenir lointain. Mais [...] il faudra pour cela au moins une génération »³. Il est possible que ces prévisions se soient réalisées plus tôt que prévu.

Les composantes de la croissance démographique de Moscou

La population de Moscou doit son augmentation tant à la croissance naturelle qu'à l'apport migratoire, ce dernier ayant toujours été la composante principale de l'accroissement. Mais les années 1970 ont été marquées par une tendance à la réduction de la croissance migratoire; dans la seconde moitié des années 1980, elle était deux fois moins importante que dans la seconde moitié des années 1960. L'accroissement naturel se réduisait dans le même temps. Dans la première moitié des années 1990, ces tendances longues se sont brusquement renforcées. Après 1990, l'accroissement tant migratoire que naturel est devenu négatif, et la population de Moscou a commencé à se réduire (tableau 2).

L'apparition d'une croissance naturelle négative de la population à Moscou n'a rien d'inattendu et n'est pas un phénomène provisoire. Le potentiel démographique propre à la ville est très bas, et le rapport entre natalité et mortalité est défavorable.

La fécondité à Moscou est faible depuis longtemps déjà et continue à se réduire. Il est vrai qu'aujourd'hui cette réduction est beaucoup plus lente

Tableau 2. Les composantes de la croissance démographique de Moscou

Période	Croissance générale	dont :	
		naturelle	migratoire
1961-1965	347,6	152,9	194,7
1966-1970	540,7	69,1	471,6
1971-1975	557,6	100,7	456,9
1976-1980	474,9	66,9	408,0
1981-1985	403,6	72,8	330,8
1986-1990	263,3	30,4	232,9
1991-1995	- 338,9	- 334,7	- 4,2
1990	0,4	- 20,5	20,9
1991	- 46,4	- 33,6	- 12,8
1992	- 75,7	- 53,4	- 22,3
1993	- 88,3	- 83,3	- 5,0
1994	- 75,5	- 86,9	11,4
1995	- 53,0	- 77,5	24,5
1996	- 25,8	- 61,4	35,6

3. *La population de Moscou: passé, présent, futur*, Moscou, 1992, p. 11.

que pour le reste de la Russie. Aussi Moscou, dont la fécondité a toujours été plus basse que dans l'ensemble du pays, s'est-elle considérablement rapprochée des indices de fécondité nationaux et surtout de ceux de la population urbaine (tableau 3). Même si, dans l'avenir, certaines fluctuations du niveau de fécondité sont à prévoir, on ne saurait compter sur une hausse considérable qui contredirait à la fois les tendances de la Russie et celles du monde entier. Le plus probable est une stabilisation relative de la fécondité, qui se maintiendrait à un bas niveau.

mortalité ne saurait considérablement influencer les indices de reproduction de la population de la capitale de la Russie, car ils dépendent principalement du niveau de fécondité. Toutes les prévisions montrent que, même dans les circonstances relativement favorables d'une baisse de la mortalité et d'une petite hausse de la fécondité, l'accroissement naturel de la population de Moscou au cours des prochaines décennies sera négatif et ne pourra assurer une augmentation de sa population. C'est la raison pour laquelle **la migration** jouera un rôle encore plus

Tableau 3. Indice conjoncturel de fécondité de la population de Moscou et de la Russie, 1969-1996

Année	Indice conjoncturel de fécondité			Rapport Moscou/Russie	Rapport Moscou/Russie urbaine
	Moscou	Russie	Population urbaine de la Russie		
1969-1970	1,44	1,97	1,73	0,73	0,83
1978-1979	1,50	1,90	1,71	0,79	0,88
1981-1982	1,47	1,95	1,74	0,75	0,84
1982-1983	1,60	2,05	1,82	0,78	0,88
1983-1984	1,69	2,08	1,85	0,81	0,91
1984-1985	1,68	2,06	1,83	0,82	0,92
1985-1986	1,73	2,11	1,87	0,82	0,92
1986-1987	1,80	2,19	1,95	0,82	0,92
1988	1,72	2,13	1,90	0,81	0,91
1989	1,57	2,01	1,83	0,78	0,86
1989-1990	1,50	1,89	1,70	0,80	0,88
1991	1,29	1,73	1,54	0,75	0,84
1992	1,11	1,55	1,36	0,72	0,82
1993	1,04	1,39	1,22	0,75	0,86
1994	1,14	1,40	1,25	0,81	0,91
1995	1,19	1,34	1,21	0,89	0,99
1996	1,19	1,28	1,16	0,93	1,03

La mortalité est la seconde composante définissant le potentiel démographique de Moscou. Comme dans toute la Russie, la mortalité est restée très élevée à Moscou pendant plusieurs décennies, l'espérance de vie étant considérablement inférieure aux standards occidentaux modernes. Au début des années 1990, la crise prolongée de la mortalité s'est sensiblement aggravée, et la mortalité chez les hommes fut même plus élevée à Moscou que dans l'ensemble de la Russie (tableau 4).

Contrairement à la fécondité, la mortalité à Moscou tout comme en Russie pourrait en principe être sensiblement plus basse qu'elle ne l'est actuellement, comme c'est le cas pratiquement dans tous les pays industriels développés. Toutefois, la baisse de la

important qu'auparavant dans la croissance démographique de la capitale.

Un afflux annuel à Moscou de quelques dizaines de milliers de migrants est indispensable pour compenser la déperdition de la population de Moscou, ou du moins pour assurer sa stabilisation au niveau actuel. On observe un grand nombre de changements dans la migration en Russie, mais les nouvelles tendances ne sont pas encore suffisamment définies pour pouvoir en juger. Aussi est-il difficile aujourd'hui de parler de l'ampleur et des rythmes de la migration à Moscou, de son espacement dans le temps, et encore plus de ses sources pour les dix ou vingt prochaines années. Tout comme il est encore trop tôt de juger des besoins en ressources humaines de Moscou, de son

Fig. 2. Indice conjoncturel de fécondité de la population de Moscou et de la Russie, 1982-1996

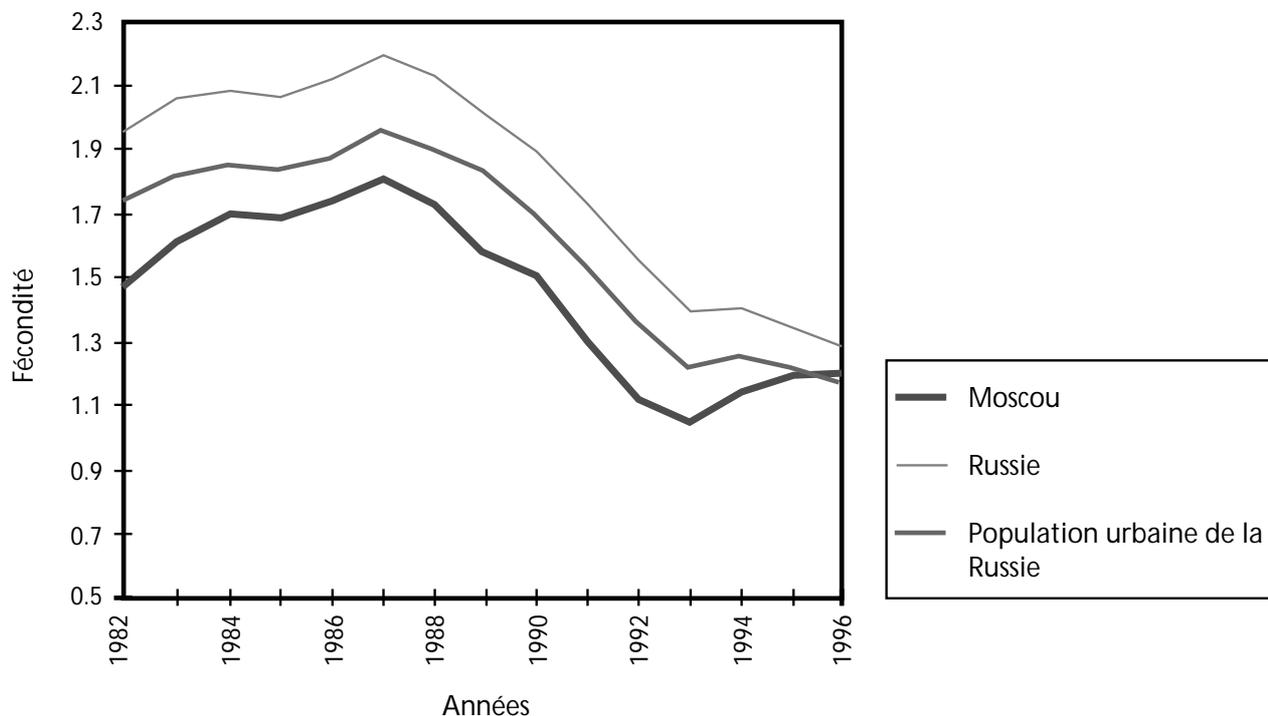
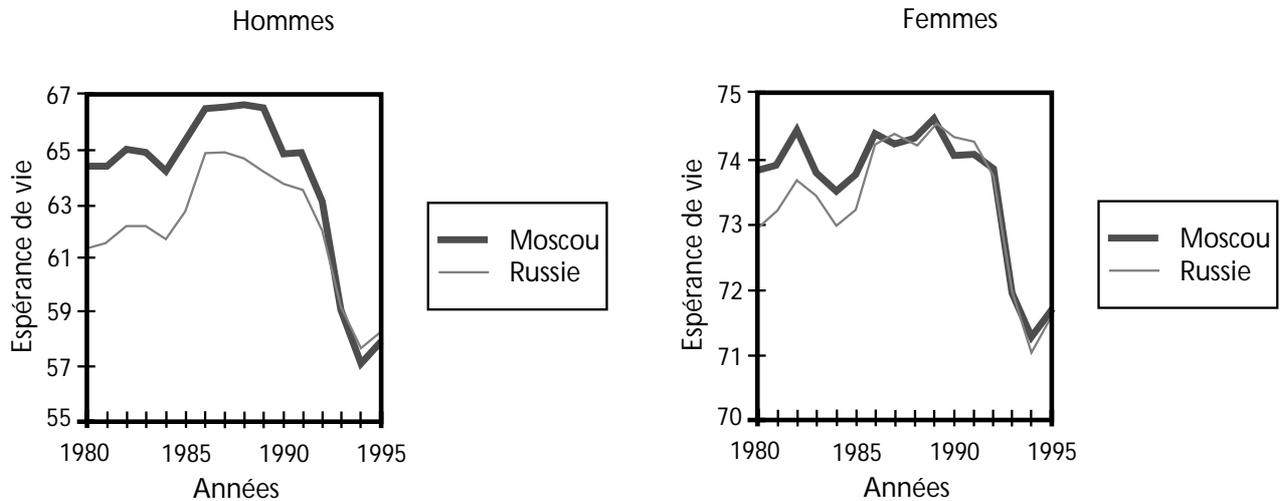


Tableau 4. Espérance de vie de la population de Moscou et de la Russie, 1980-1995

Année	Moscou		Russie		Rapport Moscou / Russie	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
1980	64,38	73,85	61,39	72,99	1,05	1,01
1981	64,39	73,92	61,64	73,24	1,04	1,01
1982	65,02	74,51	62,28	73,72	1,04	1,01
1983	64,83	73,85	62,18	73,48	1,04	1,01
1984	64,22	73,56	61,71	73,01	1,04	1,01
1985	65,32	73,79	62,72	73,28	1,04	1,01
1986	66,43	74,43	64,81	74,29	1,02	1,00
1987	66,47	74,26	64,88	74,33	1,02	1,00
1988	66,66	74,36	64,64	74,29	1,03	1,00
1989	66,51	74,67	64,21	74,56	1,04	1,00
1990	64,84	74,07	63,77	74,38	1,02	1,00
1991	64,82	74,12	63,50	74,30	1,02	1,00
1992	63,13	73,89	62,02	73,78	1,02	1,00
1993	58,98	71,95	58,95	71,96	1,00	1,00
1994	57,05	71,34	57,52	71,17	0,99	1,00
1995	57,93	71,79	58,22	71,70	0,99	1,00

Fig. 3. Espérance de vie de la population de Moscou et de la Russie, 1980-1995



complexe économique en voie de restructuration. Mais il est clair dès à présent qu'il ne sera pas facile de trouver des sources d'apport migratoire pour Moscou. C'est précisément l'étude de ces sources qui montre à quel point la place de Moscou dans le système des liens démographiques de la Russie a changé.

Moscou sur la toile de fond de la Russie

La croissance rapide de la population de Moscou dans la première moitié du siècle, aussi bien que son ralentissement ultérieur, sont tout à fait naturels. Le point culminant de la croissance remonte aux années trente, époque où Moscou créait son complexe économique moderne et développait ses fonctions de capitale, ce qui exigeait une demande importante en main-d'œuvre et agissait comme un aimant. C'était aussi l'époque du refoulement permanent de millions de paysans, en premier lieu des campagnes russes, ukrainiennes et biélorusses, et cette population affluait dans les villes, Moscou compris. En pleine période d'urbanisation de la Russie, l'accroissement rapide de la population de Moscou n'avait rien de sensationnel, il s'effectuait plus lentement que celui de la population urbaine totale, et surtout de l'ensemble des villes de plus de 100 000 habitants. Dans l'après-guerre, il fut également plus lent que celui de l'ensemble des villes de plus d'un million d'habitants (tableau 5).

Quand la période d'urbanisation accélérée s'est terminée pour la Russie, elle s'est également achevée pour Moscou. La croissance de sa population s'est ralentie, bien qu'elle ait été la capitale de l'URSS, et que dans d'autres régions de l'URSS l'urbanisation battait encore son plein. La mobilité de la population autochtone de la plupart des régions périphériques de l'URSS devint faible. A la fin des années 1980, Moscou a accueilli des courants migratoires qui, tout en provenant de la Transcaucasie, de l'Asie centrale, du Kazakhstan, étaient constitués essentiellement de Russes ou de Russophones refoulés de ces régions. Ces courants n'ont pas joué un rôle très important. Le solde migratoire de Moscou était dû au moins pour un tiers à la Région économique centrale de Russie, pour deux tiers à l'ensemble de la Russie, et pour près des trois quarts à l'ensemble Russie-Ukraine-Biélorussie.

Une fois passée la période du *Sturm und Drang*, la place occupée par Moscou dans le système de peuplement de la Russie est devenue plus stable. La part de Moscou dans la population de sa région, de la Région économique centrale et de toute la Russie se modifiait peu depuis quelques décennies déjà, et il ne pouvait être question dans les années 1960-1980 que d'une faible tendance à son accroissement. Pour ce qui est de la part de Moscou dans la population urbaine, et surtout de sa part dans la population des grandes villes, elle s'est sensiblement réduite (tableau 6). Cela révèle l'affaiblissement de la centralisation dans le peuplement des grandes villes, et la concurrence grandissante entre les villes importantes dont Moscou.

Tableau 5. Taux de croissance de la population pour les années 1926-1997

Période	Moscou	Région de Moscou	Moscou avec la région de Moscou	Région-économique centrale de la Russie	Russie	Population urbaine de Russie	Villes de 100 000 habitants et plus	Villes de 1 million d'habitants et plus
1926-1939	2,19	1,62	1,88	1,18	1,17	2,21	2,85	1,96
1939-1959	1,31	1,15	1,23	0,97	1,08	1,70	1,72	1,11
1959-1970	1,19	1,17	1,18	1,08	1,11	1,31	1,47	1,87
1970-1979	1,13	1,10	1,12	1,05	1,06	1,18	1,25	1,27
1979-1989	1,10	1,07	1,09	1,05	1,07	1,14	1,15	1,33
1989-1997	0,96	0,98	0,97	0,98	1,00	0,99	1,00	1,01
1926-1997	4,11	2,54	3,25	1,32	1,59	6,55	10,42	7,16

Fig. 4. Evolution de la population de Moscou et de la Russie (1979 = 1)

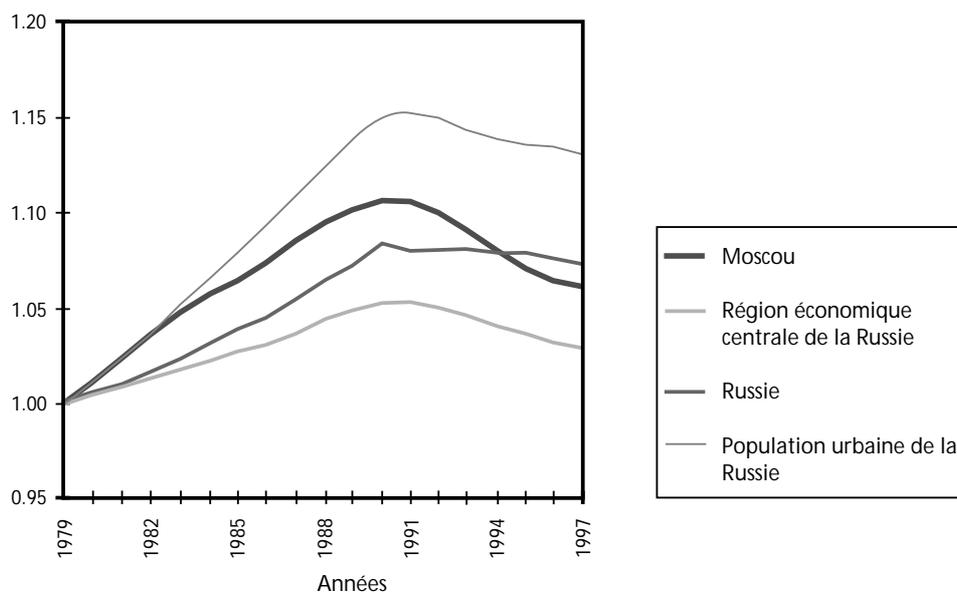


Tableau 6. Importance relative de la population de Moscou, 1926-1997

Année	Part de Moscou dans la population de :					
	Moscou avec la région de Moscou	Région économique Centrale de la Russie	Russie	Population urbaine de Russie	Villes de 100 000 habitants et plus	Villes de 1 000 000 d'habitants et plus
1926	44,8	9,3	2,3	12,8	32,6	57,7
1939	52,4	17,3	4,3	12,7	25,1	64,5
1959	55,7	23,5	5,1	9,8	19,1	76,1
1970	56,0	26,0	5,5	8,9	15,3	46,1
1979	56,7	28,2	5,9	8,5	13,8	41,0
1989	57,3	29,5	6,1	8,3	13,3	34,8
1997	56,8	29,0	5,9	8,0	12,9	33,1

Les autorités centrales et moscovites pensèrent que le ralentissement de la croissance de la population moscovite était dû à leur politique restrictive (création limitée de nouvelles entreprises à Moscou, maintien d'une *propiska* très sélective, etc.), mais ce n'était juste qu'en partie. En créant artificiellement des conditions privilégiées à Moscou, elles rendirent la ville plus attrayante aux migrants, mais contre lesquels elle dressait par ailleurs des obstacles administratifs. Cependant, aux plans macro-économique et macro-démographique, les mesures restrictives des autorités moscovites jouèrent un rôle secondaire. Le pays avait épuisé ses ressources démographiques. La croissance de la population urbaine se ralentissait partout, donc aussi à Moscou, tandis que les besoins démographiques de Moscou continuaient à se faire ressentir.

Aujourd'hui, on avance parfois des arguments pour réduire la migration, pour se résigner à la déperdition de population à Moscou, et pour chercher à limiter les besoins de la ville en ressources humaines. On propose qu'elle ajuste ses besoins à l'étrécissement de son nouveau caftan démographique. Chose presque impossible. Il faut plutôt s'attendre à une situation inverse, à un manque de main-d'œuvre aigu, et aux efforts renouvelés des autorités pour attirer des migrants.

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, Moscou commence seulement à vivre de la vie d'une capitale. Naguère important centre industriel, carrefour de l'empire soviétique, ville au poids politique très grand mais concentré presque entièrement dans l'enceinte du Kremlin, Moscou ne devient qu'aujourd'hui un centre régional de portée internationale, exerçant une influence politique et économique multiforme, un lieu où sont concentrées d'immenses richesses, et la vitrine-même de cette richesse. Ces fonctions ne feront que se développer et entraîneront donc une modification de sa population active et de toute la structure fonctionnelle de la ville. Les nouvelles fonctions (gestion, management, communication) ainsi que celles qui existaient déjà (sciences et technique, culture et instruction) sont promises à un grand avenir. Avec l'expansion rapide du secteur tertiaire privé, elles redéfiniront la sphère d'activité des Moscovites, et même des habitants d'un cercle de banlieue relativement vaste. Cela se fera aux dépens de l'industrie ou des secteurs indispensables à la vie urbaine tels que le bâtiment, les transports urbains, les services publics, etc., domaines où le travail est moins qualifié, moins prestigieux et moins rentable. Les Moscovites ne voudront plus travailler dans ces domaines (comme on

peut déjà l'observer aujourd'hui), non parce qu'ils ne seront pas assez nombreux, mais parce que la nature des emplois et les conditions de travail ne répondront pas à leur qualification, à leurs exigences et à leurs ambitions.

En d'autres termes Moscou éprouvera constamment, dans un avenir proche, un besoin en migrants. Ce sera pour des raisons davantage structurelles que quantitatives, et Moscou devra se résigner à ce que ces migrants soient très différents de ceux qui s'étaient forgé, autrefois, une image idéalisée de « la ville communiste modèle ».

Mais d'où pourraient venir ces migrants? La population de la Russie, même si elle est importante, n'a jamais été suffisante pour peupler son immense territoire; d'où la faible densité du peuplement et sa répartition inégale à travers le pays. Seule la Région économique centrale de la Russie se distingue par une densité relativement élevée. Un cinquième de la population de Russie est concentré sur ce territoire, qui couvre moins de 3 % du pays. Mais, même ici, la densité de population (62 habitants au km²) est près de deux fois inférieure à la moyenne de l'Union européenne (119 habitants au km²). 29 % de la population de la Région économique centrale vit à Moscou, et 51 % dans Moscou et sa région, soit plus de 15 millions de personnes.

La grande concentration de la population autour de la capitale s'explique historiquement. Elle est indispensable et naturelle pour une société industrielle moderne. Mais, pour un pays comme la Russie, c'était se saigner à blanc. C'était aussi limiter les possibilités de développement d'autres régions importantes, et qui étaient en voie d'expansion. L'une des conséquences de la faiblesse démographique de la Russie fut l'impossibilité de créer un réseau puissant de grandes villes, qui auraient pu jouer à la fois le rôle d'importants centres régionaux et celui de foyers indépendants d'activité financière et économique, scientifique et technique, autant que culturelles. La Russie aurait pu et dû avoir plusieurs zones urbanisées de poids comparable à celui de la région de Moscou, mais elle n'en a pas et n'en aura pas. Parmi les 24 villes de l'ex-URSS, treize dépassent le million d'habitants, dont seulement deux se trouvent à l'est de l'Oural. A titre de comparaison, notons que les Etats-Unis comptent 40 zones urbanisées (*metropolitan areas*) de plus d'un million d'habitants, dont 20 de plus de deux millions, 11 de plus de trois millions, et 8 de plus de cinq millions.

La situation s'est encore aggravée dans les années 1990, quand la croissance naturelle de la population russe est devenue négative. La déperdition naturelle n'étant pas compensée par l'apport migratoire, la population totale de la Russie diminue. Les ressources démographiques nationales sont de plus en plus limitées, et la croissance démographique des villes n'est plus assurée par la seule migration interne, mais aussi et surtout par une immigration venue de l'étranger (tableau 7).

sources démographiques. Ainsi, même à supposer que Moscou maintienne son statut privilégié et demeure un grand pôle d'attraction pour certaines catégories de migrants, il est peu probable que d'importants courants migratoires viennent spontanément à elle, et contre lesquels elle aurait à se défendre au moyen de mesures prohibitives rigoureuses.

Elle aura plutôt, au contraire, des difficultés pour recruter de nouveaux moscovites. Pour ce faire,

Tableau 7. Les composantes de l'apport migratoire dans la population urbaine de Russie, 1993-1997 (en milliers de personnes)

	1993	1994	1995	1996	1997
Apport migratoire	160,7	608,6	463,0	363,8	323,3
dont :					
Migration interne	- 84,4	97,5	149,6	149,8	118,1
Migration internationale en provenance	255,4	521,7	319,5	213,0	205,2
- des ex-républiques de l'URSS	298,9	568,7	381,1	271,5	253,8
- d'autres pays	- 43,5	- 47,0	- 61,5	- 58,5	- 48,6
Provenance inconnue	- 10,3	- 10,6	- 6,1	1,0	-

Les possibilités d'accueil des migrants étrangers sont toujours limitées, surtout en période de crise comme celle que traverse aujourd'hui la Russie. La réduction, ces dernières années, du courant migratoire en provenance de l'extérieur, même de celui venant des républiques de l'ex-URSS, n'est probablement pas le fait du hasard. Quand le gain migratoire ne s'élève qu'à trois ou quatre centaines de milliers par an pour toutes les villes de Russie, il est difficile d'en diriger quelques dizaines de milliers vers la seule Moscou. Les intérêts légitimes des régions, l'extension de leurs droits et de leurs capacités, renforcent la position des capitales régionales. Elles se mettent en concurrence avec Moscou, y compris pour le partage des maigres res-

Moscou ne pourra pas compter sur la seule migration interne, les ressources démographiques de la Russie étant en voie d'épuisement ; il lui faudra aussi faire appel, dans une large mesure, aux immigrés des pays proches ou lointains qui, à la différence de la Russie, souffrent de surpopulation. Par leur niveau d'instruction, de culture générale, par leur potentiel économique ils le céderont, et de loin, au Moscovite moyen, mais ils assureront la demande de Moscou en main-d'œuvre peu qualifiée et moins ambitieuse. Il va sans dire que l'afflux de ces immigrés engendrera une multitude de problèmes économiques, sociaux, culturels et ethniques. Mais il créera aussi de nombreuses possibilités qu'il serait vain de minimiser.⁴

4. Voir aussi, Anatoli Vichnevski, *La faucille et le rouble*, Gallimard, 2000 (ndlr).

LES DIFFICULTÉS DE LA VIE QUOTIDIENNE À MOSCOU

Alexis BERELOWITCH

Centre franco-russe de sciences sociales, Moscou - obsmoscou@yahoo.fr et berelow@msh-paris.fr
et Vitaly KOVALSKY

Centre d'étude des civilisations et de la régionalisation, Académie des sciences, Moscou
inter@inafr.ru

On a regroupé ici deux interventions orales indépendantes, mais qui s'emboîtent en dépit ou en raison d'approches différentes. Vitaly Kovalsky, de passage à Paris, a bien voulu témoigner de son expérience vécue, en tant qu'habitant de Moscou, bien qu'il ne s'agisse ni de son terrain ni de son domaine de recherche. Alexis Berelowitch, quant à lui, garde le souvenir d'une longue enquête qu'il a conduite en compagnie de Michel Wieviorka, et qui parut au Seuil en 1996 sous le titre Les Russes d'en bas (ndlr).

Vitaly KOVALSKY

Stratégies de survie

Depuis la chute du régime soviétique, la Russie a vu sa population décliner, l'espérance de vie chuter, tandis que se multipliait le nombre d'enfants abandonnés comme celui des suicides pour raison économique. Sur ce fond d'indicateurs alarmants, on ne peut que constater la perversion de l'économie officielle où les salaires, plus dérisoires que jamais, sont versés avec des mois de retard (jusqu'à 9 mois), l'argent ainsi retenu pouvant servir à des fins spéculatives. Une économie parallèle devient ainsi indispensable à la survie.

Pour beaucoup de gens, il ne s'agit que de « trucs », d'un bricolage pour atténuer la misère. Ces expédients se comptent par milliers. Les uns restent dans la légalité, les autres non. Dans l'entre-deux, de nombreuses activités non interdites se contentent d'échapper à l'impôt.

L'activité commerciale est particulièrement développée à Moscou, qui concentre les trois quarts de la puissance financière du pays. On le voit bien en parcourant la ville, qui donne une impression de prospérité inconnue dans les autres villes russes, notamment dans celles dont la vocation industrielle s'est effondrée, comme Volgograd par exemple, sur le cours inférieur de la Volga. Il y a quelques années, Moscou offrait l'aspect d'un immense bazar. Aujourd'hui, un processus de régularisation est en cours: de vastes aires marchandes sont aménagées, regroupant des centaines de kiosques. On y vend surtout des marchandises importées d'Asie: vêtements de cuirs en provenance de Turquie, textiles de Chine et de Taïwan, matériel

audiovisuel japonais ou thaïlandais. Ces petits commerces, qui s'approvisionnent sur les marchés de gros, sont très souvent tenus par des femmes retraitées. Mais ils attirent de plus en plus, tandis qu'ils se professionnalisent, des ingénieurs et techniciens qui ne trouvent plus d'emploi à leur niveau de compétence. Ainsi s'effectue une perte considérable de qualifications pointues.

Le désastre industriel s'exprime également par le phénomène du paiement en nature, qui sanctionne l'absence de trésorerie, mais qui est aussi une façon d'échapper à l'impôt. Les ouvriers ainsi rémunérés se voient astreints à une deuxième journée de travail pour tenter, dans la rue et dans les bouches de métro, de revendre les pièces de porcelaine ou de charcuterie produites par leurs ateliers et qu'il ont reçues pour salaire.

A côté de cette explosion spontanée ou forcée de l'activité commerciale, le boom de la construction a pu aussi, pendant plusieurs années, offrir de nombreuses occasions d'activités de survie. Il fut si vif qu'il fallut faire venir des ouvriers saisonniers de Moldavie ou d'Ukraine. Mais, pour des travaux n'exigeant pas une grande qualification, on a vu de nombreux intellectuels former des équipes. Quelques-uns ont réussi à s'enrichir, la plupart n'ont fait que de se dépanner. Aujourd'hui, le boom est retombé: l'offre immobilière dépasse la demande. La restauration du patrimoine architectural, cependant, continue d'offrir des possibilités.

Un grand chapitre de la survie moscovite s'écrit du côté des datchas. Le jardinage que l'on y pratique devient une ressource alimentaire indispensable, un surplus étant parfois destiné à la vente. A Moscou, cependant, il s'agit essentiellement de pommes de terres, que les nouveaux riches ne manquent pas eux-mêmes de cultiver derrière leurs somptueuses villas. Dans les villes plus méridionales — on peut reprendre l'exemple de Volgograd — la production est beaucoup plus variée et abondante, mais la quasi disparition des transports par voie d'eau ne permet plus de l'écouler comme autrefois.

Citons encore, en vrac, quelques domaines où l'on peut trouver à compléter sa subsistance. Lorsque l'on possède une voiture, on peut aisément, à ses heures perdues ou en rentrant chez soi, s'improviser taxi. C'est ce qui facilite grandement les déplacements dans l'immense banlieue moscovite. Lorsqu'on est ancien militaire, on trouve aisément à s'employer dans le gardiennage. C'est un secteur en pleine expansion: on garde tout, les marchés, les magasins, les restaurants. Lorsqu'on est chercheur, on tente de briguer un poste de professeur dans une école secondaire, ou de répétiteur chez les gosses des riches. Bref on s'efforce, en général, de ne pas trop s'éloigner de son domaine de compétence.

Faut-il mentionner des recours dérisoires comme le don de son sang? On ne peut le faire tous les jours. Quant au champ des activités de survie illégales et réprouvées, nous ne le développerons pas ici. On se contentera d'évoquer le vol, la revente de drogues (en progression en milieu étudiant) et la prostitution occasionnelle, trois secteurs en pleine expansion.

On conclura sur quelques considérations générales. Il arrive que ce réinvestissement dans des activités nouvelles débouche sur des « success stories », notamment sans le domaine de l'immobilier. Mais cela reste l'exception et suppose une disposition d'esprit à laquelle beaucoup se refusent, si elle entraîne l'abandon d'une compétence professionnelle initiale et d'un statut. C'est le dilemme de beaucoup d'intellectuels. Globalement, c'est quand même à une énorme déperdition de savoirs que l'on assiste, à une baisse générale du niveau culturel. La situation des classes sociales intermédiaires est particulièrement touchée. Elles sont marginalisées. Les professions scientifiques et techniques perdent leur prestige, au profit de circuits courts pour trouver de l'argent. Avoir de l'argent devient la seule valeur aux yeux des jeunes générations. La crise économique provoque ainsi une déstabilisation psychologique et une désespérance. La vie cesse d'être la vie, elle n'est plus qu'un combat pour la survie.

Alexis BÉRELOWITCH

Un décalage entre revenus et consommation

A Moscou comme ailleurs, la vie continue. Même si la moyenne des salaires tourne autour de 250 francs par mois (38 euros). Les techniques de survie évoquées

par Vitaly Kovalsky ne sont pas nouvelles. En effet, face à un Etat omnipotent et bureaucratique, la société russe avait déjà développé de longue date tout un ensemble de savoir-faire de contournement, de techniques non officielles visant à se procurer toute une série de biens (comme des appartements) ou de services (par exemple dans le domaine de l'enseignement). Faire « de la perruque » et chaparder dans les usines sont des pratiques anciennes, la revente aussi. La nouveauté est qu'elles sont plus ou moins légalisées. Plus généralement, il est juste de dire que les techniques de survie trouvent un nouveau contexte de développement.

Il est piquant de constater qu'à Moscou le niveau de consommation est supérieur de 30 % au niveau des revenus. Moscou est en pointe à ce sujet, suivi de Saint-Pétersbourg et de Novosibirsk. Il existe donc des revenus cachés. Mais le décalage est encore plus marqué que ne le disent ces chiffres, car il y a une forte démonétarisation: le troc devient de plus en plus fréquent. Il concerne aussi bien des services que des biens de consommation. L'un de ses avantages est d'échapper à l'impôt. Pour la même raison, les salaires sont eux-mêmes, souvent, partiellement versés de la main à la main, ce qui explique aussi en partie le décalage signalé.

On assiste à une réactivation des micro-réseaux de solidarité, qui ne sont certes pas motivés par le sentiment, mais par la nécessité. Ce sont des réseaux horizontaux, par opposition aux réseaux clientélistes que l'on pourrait qualifier de verticaux. Ces réseaux n'ont en effet pas de « patrons », ils fonctionnent entre égaux. Du moins se considère-t-on comme égaux dans l'acte d'échange. Mais il peut y avoir une personne pivot. Par exemple un médecin, disposant d'un réseau de patients, peut facilement servir d'intermédiaire entre ceux-ci pour l'échange de services.

La forme la plus commune de micro-réseau est la famille, dans une dimension intergénérationnelle, cependant rarement élargie à la famille étendue. Ne sont guère concernés que les grands-parents, les parents et les enfants. Si les premiers, habitant une petite ville, disposent d'un lopin de terre, les enfants ou petits-enfants vivant en immeuble collectif dans une autre ville s'occuperont de sa mise en culture. Il s'agit donc d'un emboîtement de services donnés et rendus. On constate actuellement, à la faveur de la libéralisation de l'habitat, des stratégies de rapprochement des générations séparées, afin de faciliter cet échange de services.

Ce phénomène n'est pas la survivance d'un quelconque communautarisme slave. Il ne s'agit pas d'un archaïsme, mais bien d'une réponse « bricolée » face à une situation moderne, ou post-moderne. Si l'on s'attache à en mesurer la signification sociale, on observera que cette logique de réseaux va de pair avec une responsabilisation décroissante de la famille aux amis, des amis aux collègues de travail, et avec une désresponsabilisation symétrique à l'égard des autres sphères. La solidarité des groupes sociaux est inexistante. La solidarité nationale également. Ainsi peut-on voir dans ces pratiques à la fois l'avancée d'une démarche libérale (on ne compte plus que sur soi-même et ses proches, et non plus sur l'Etat) et une décomposition des liens sociaux, voire une progression de l'anomie.

Deux enquêtes menées en 1989 et 1994 ont montré une stabilisation des sentiments de responsabilité à l'égard des proches, mais un effondrement des mêmes sentiments à l'égard du pays.

Fragments de débat

Le nombre de pauvres. V. Kovalsky annonce les chiffres suivants: 91 % de pauvres en Russie, 7 % de personnes aisées, 1 % de riches, 0,6 % de très riches, ces dernières catégories cumulant 60 % des richesses. Jugeant les statistiques générales peu fiables, J. Radvanyi estime à 40 % le nombre des pauvres, mais sur la seule foi de sondages et d'interviews. V. Kovalsky considère que de tels chiffres ne sont plausibles que pour Moscou, qui est un îlot de prospérité relative dans l'immense Russie.

Le niveau culturel. V. Kolosov trouve le tableau dressé par V. Kovalsky un peu noir. Il fait observer que le nombre d'étudiants a augmenté et que le niveau des examens s'est élevé. A. Berelowitch précise que le nombre d'étudiants a d'abord baissé, puis est remonté, mais que le prestige des études n'est plus le même.

Les réseaux verticaux. J. Radvanyi rappelle qu'à l'époque soviétique, beaucoup de choses étaient assumées par la collectivité soit par le canal de l'Etat et des municipalités, soit par celui des entreprises. Malgré la chute du régime, beaucoup de choses fonctionnent encore, et les réseaux clientélistes verticaux ne sont pas absents. En effet, un maire dépend désormais de son électorat et a le choix entre deux stratégies: soit il tentera, en bon édile, de maintenir un bon budget en cherchant des ressources, soit il jouera les bienfaiteurs en sponsorisant les associations caritatives et en palliant

les déficiences des entreprises et de l'Etat dans le domaine social. C'est une tendance qui progresse. Ph. Haeringer fait un rapprochement entre ce comportement et celui de certains élus régionaux qui, surfant sur la montée de l'autonomisme, se comportent en patrons ou parrains. A. Berelowitch revient sur le rôle social des entreprises, que certaines tiennent d'autant plus à conserver que le personnel est devenu actionnaire.

Associations et territoire. Selon A. Berelowitch, le tissu associatif à dimension territoriale est très pauvre. Il n'y a que 80 associations de quartier à Moscou, qui relèvent en général de stratégies individuelles liées à des contacts internationaux, qui exigent un statut. Cela se voit surtout dans le domaine de l'environnement. Ce qu'on appelle en Occident la société civile n'existe pas en Russie.

Réseaux et territoires. Sur une question de J. Theys concernant la dimension territoriale des réseaux, V. Kolosov évoque celle des réseaux marchands. Le commerce de détail à Moscou, qui est passé de 12 à 25 % du total russe depuis la fin du régime soviétique, s'alimente à des réseaux au long cours qui se sont réappropriés les infrastructures héritées de cette époque. Ph. Haeringer fait remarquer que la spatialisation des réseaux est une autre chose que le sentiment d'appartenance à un territoire, et notamment à un territoire urbain. La question qu'il convient de se poser est: y a-t-il des réseaux de solidarité, d'échange ou de gestion fondés sur une communauté de résidence, sur une relation de voisinage? A. Berelowitch fait part d'une étude comparative entre Helsinki et Saint-Pétersbourg, qui montre que les réseaux de sociabilité fondés sur le voisinage sont beaucoup moins présents en Russie qu'en Finlande. Il concède, cependant, qu'un certain vécu de voisinage transparait à travers les photos de cours collectives présentées par Ph. Haeringer.

La gestion du logement. Ph. Haeringer rappelle que la puissance publique a procédé à une privatisation partielle des logements existants, mais sans réviser les modes de gestion des parties communes. Celles-ci sont dans un état de quasi-abandon et c'est probablement l'un des plus graves problèmes de Moscou et des villes russes. V. Kovalsky confirme que la copropriété telle qu'elle existe en France est inconnue en Russie. Il existe pourtant, depuis longtemps, un système coopératif qui perdure et fonctionne bien. Mais il est très minoritaire et concerne des catégories professionnelles précises. J. Radvanyi ajoute que des changements stratégiques importants sont en vue, visant à éliminer une partie du parc locatif municipal au profit d'une politique de rénovation et de densification.

COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE ET DÉLABREMENT MATÉRIEL. À PROPOS DE LA RESTAURATION DES RÉSEAUX D'EAU DE LA VILLE DE RYBINSK

Jean-François CHÈNE

Aquassistance (Lyonnaise des Eaux), Paris - chene.jean-francois@wanadoo.fr

Une association

Aquassistance est une association loi de 1901 réunissant, au sein du Groupe Lyonnaise des Eaux, le personnel volontaire pour une action humanitaire dans les domaines de l'eau et de l'environnement. C'est donc une association de professionnels, dont le but est de mettre des moyens matériels et la compétence de ses membres au service de populations en grande difficulté.

Depuis deux ans, elle intervient à Rybinsk, au nord de Moscou, à la demande et sur l'introduction d'une autre organisation de solidarité internationale, la Fondation Rybinsk, laquelle s'efforce de venir en aide à cette ville sur les plans économique, social et culturel en lui apportant un soutien matériel (des vivres, des vêtements, des médicaments, des équipements, un peu d'argent) et en s'efforçant de promouvoir des contrats avec des villes, des organisations et des entreprises françaises.

Rybinsk est une ville industrielle de 250 000 habitants. Le redressement matériel et économique de son service des eaux, qui est très délabré, n'est naturellement pas à la mesure d'une association humanitaire. Mais ce que l'on peut espérer, au travers d'une aide extérieure, c'est apporter un appui suffisamment conséquent et poursuivi dans le temps pour accélérer et faciliter ce redressement : c'est l'objet du protocole de coopération amicale signé en 1997 entre Vodokanal (la régie des eaux de la ville) et Aquassistance.

Dans ce protocole convenu pour plusieurs années, il est question de s'attaquer, pragmatiquement, à des sujets de base comme l'amélioration de la qualité de l'eau, la recherche des fuites, l'installation de compteurs, la fourniture d'outillages etc., en se fondant sur les nécessités du jour à mesure qu'elles apparaissent. Par exemple, cette année, notre programme comprend :

- un travail d'étude et de formation en matière de recherche des fuites d'eau invisibles sur les réseaux d'eau chaude et d'eau froide ;
- la pose de compteurs d'eau à l'entrée de quelques immeubles, et la conduite d'une enquête sur la

consommation réelle des usagers (aujourd'hui ils sont facturés au forfait) ;

- la réfection de 3 postes de chloration ;
- la fourniture de pièces de réparation pour le réseau de distribution et une instruction sur leur usage ;
- la fourniture de micro-ordinateurs (de récupération).

Une ville

Ambiance d'une découverte, regards occidentaux... Gagner Rybinsk par la route fait prendre conscience de l'immensité de la Russie d'Europe, de ses horizons rigoureusement plans, et d'un peuplement peu dense. Monotonie des prairies et des bois, des sapins et des bouleaux. Pas d'animaux. De temps à autre un village, mais paraissant abandonné. Vieilles maisons de bois (isbas), aux couleurs défraîchies, penchant d'un côté ou de l'autre comme si elles s'enfonçaient dans le sol. Soudain émerge un ensemble de blocs d'habitations, puis quelques autres, tous identiques, d'une affligeante banalité, et des lampadaires jetant une lumière blafarde sur les terrains vagues alentour. Une ville ! Parcourue par quelques piétons dispersés, des trolleybus brinquebalants, de rares voitures à bout de souffle. Mais voici une église qui surgit, magnifique, avec ses clochers à bulbes dorés, ses murs fraîchement peints, son architecture intacte, parfois flanquée d'un monastère. D'un seul coup, le paysage est racheté. L'âme de la sainte Russie est toujours là !

Rybinsk est bâtie sur les bords de la Volga, ainsi que d'un très grand lac artificiel que le fleuve alimente. Ce lac a la dimension du Luxembourg. La ville fut, jusqu'à ces dernières années, spécialisée dans la fabrication de matériels militaires. A ce titre, elle était déclarée « cité interdite ». On n'y pouvait entrer, on n'en pouvait sortir. Elle est aujourd'hui en déconfiture du fait de l'effondrement de l'empire soviétique, qui entraîna un bouleversement des programmes d'armement. Son état est déplorable. En simplifiant on peut distinguer :

- la ville ancienne, qui a dû être très belle, mais qui est en ruine ;

- les développements modernes, qui enserrant la ville ancienne et la dépassent en hauteur. Beaucoup plus étendue, constituée de tristes blocs de béton médiocrement entretenus, elle ressemble à bien d'autres villes d'Europe orientale;
- l'environnement général, avec ses chaussées défoncées, ses carcasses de voitures et ses ferrailles éparses, ses trous, ses tas de gravats, etc., est plutôt désolant, lugubre même dans les quartiers les plus industrialisés, surtout si l'on y pénètre par un jour gris.

Quant à l'état des affaires, c'est la faillite. En dehors de quelques grosses entreprises qui fonctionnent plus ou moins bien, comme l'usine de moteurs d'avions autrefois créée par Renault et Hispano Suiza (25 000 personnes), et d'autres de moindre importance, le tissu économique s'est délité. Un grand nombre d'établissements sont fermés. Le taux de chômage doit être voisin de 50 %.

Du fait de leur manque de ressources les gens ne paient pas d'impôts, et du fait de leurs difficultés les entreprises n'apportent aux finances publiques qu'une contribution réduite. En conséquence, l'administration municipale est pratiquement en cessation de paiement. Les fonctionnaires qui en dépendent sont payés avec plusieurs mois de retard et par acomptes, de sorte que beaucoup de personnes, même pourvus d'un emploi, n'ont pas les ressources suffisantes pour vivre. Les salaires sont compris entre 200 F et 1 000 F par mois pour l'immense majorité des personnes, un retraité touchant au maximum 300 F.

Un réseau d'eau

La ville est alimentée en eau par deux usines, qui pompent dans le lac artificiel évoqué plus haut et dans la Volga. S'agissant d'eau de surface, le traitement est théoriquement élaboré: préchloration, coagulation, floculation, décantation, filtration et désinfection.

Dans la pratique, ce traitement est considérablement simplifié. Deux raisons à cela: d'une part, le coagulant, qui est du sulfate d'alumine, ne donne aucun résultat lorsque la température de l'eau est trop basse, ce qui est le cas la moitié de l'année; d'autre part les installations de dosage de floculant n'existent plus. Dans la chaîne de traitement, seuls les postes de désinfection et de filtration fonctionnent, et dans des conditions extrêmement précaires.

La notion de « conditions précaires » mérite illustration. En l'espèce il s'agit de ceci:

- deux fois moins de sable sur les filtres que ce qu'il faudrait;
- filtres au système de drainage mal conçu, entraînant une disparition progressive (et rapide) du sable, qu'on ne peut complètement remplacer ensuite, faute d'argent;
- absence d'installation d'air pour le lavage, d'où d'importantes pertes d'eau, et prise en masse progressive du sable;
- pupitres de lavage à l'état d'épaves, rafistolés avec du tuyau d'arrosage et du fil de fer, d'où les fuites permanentes;
- sous les filtres, des canalisations mangées par la rouille, qu'on n'ose plus toucher;
- postes de désinfection en état de ruine, maintenus en service vaille que vaille, comme les pupitres, et dangereux pour le personnel.

Il faudrait encore parler des bâtiments au béton ruiné, aux façades décrépies, des stations de pompage dans le même état, de l'outillage dont dispose le personnel, des vêtements de travail, etc. Ou simplement des quantités d'eau qui se perdent.

Cependant, il y a trois choses qui surprennent heureusement:

- tout d'abord le tonus du personnel: il y a du monde, sans doute trop selon les normes occidentales, mais les gens sont actifs;
- les locaux et installations, quel que soit leur état matériel, sont tenus propres, parfois de façon exemplaire lorsqu'il s'agit des laboratoires ou du service médical;
- lorsque des moyens sont nécessaires pour se déplacer ou effectuer un travail, ces moyens sont mobilisés sûrement et sur le champ, signe malgré tout d'une certaine assise matérielle, en tous les cas d'une indéniable efficacité professionnelle.

On pensera peut-être que, le service des eaux étant un service public, il pourrait n'avoir pas bénéficié de la même attention que les établissements producteurs de biens marchands. En réalité Vodokanal (le service des eaux) se porte plutôt bien, en comparaison avec un environnement économique dont l'état de délabrement, dix ans après l'effondrement du système collectiviste, fait penser à une situation d'après-guerre. Il se porte plutôt bien parce qu'il a gardé ses clients et que l'économie parallèle, de troc, qui s'est établie à grande échelle, lui permet tant bien que mal de durer.

Quelle est l'implication, dans notre domaine, de cette économie de troc à grande échelle ?

- Un premier exemple : le sable pour les filtres, renouvelé entre deux de nos visites, avait été obtenu contre un stock d'allumettes, elles-mêmes récupérées en paiement d'une consommation d'eau.
- Le nouveau local atelier en cours d'aménagement, de dimensions plus que généreuses, a été récupéré auprès d'une entreprise en déconfiture, comme solde d'une importante facture d'eau.
- La réfection du service clients et d'une partie des bureaux a été assurée par une entreprise qui, elle aussi, était dans l'incapacité de payer un arriéré de facturation.

On n'en finirait pas de donner des exemples de ces échanges ingénieux, pratiqués à petite ou à grande échelle, qui permettent aux personnes ou aux groupes d'intérêt de vivre ou de survivre. Pour la survie, il n'y a pas que les jardins cultivés à la périphérie de la ville. Notons au passage que, malgré cette difficile situation économique, nous n'avons jamais croisé à Rybinsk aucun « sdf », aucun mendiant.

Une qualité humaine

Ce qui est extraordinairement attirant dans cette ville, ce sont justement les gens. Nous avons toujours été extrêmement bien reçus. Tous les gens que nous rencontrons, même ceux qui ne font pas partie de Vodokanal, sont toujours courtois, heureux de nous accueillir, curieux de ce que nous pouvons leur dire.

Qu'importe que nous ne puissions rien faire d'utile pour eux quand, par exemple, ils travaillent à l'hôpital municipal. Ils se rendent disponibles et se découvrent chaleureux, bien disposés, à la fois modestes et positifs, malgré l'état de leurs affaires et l'absence de perspectives. Payés ou pas, nous les voyons toujours à leurs postes, actifs, ouverts, bienveillants, avec la pointe d'humour qui relativise toute situation et la rend supportable.

L'absence de perspectives, quelle obsession ! Combien de fois, au début de nos contacts, ne nous a-t-on demandé la permission de nous poser une question « personnelle », en réalité toujours la même question : « Que pensez-vous de l'avenir de notre pays ? ». L'avenir du pays, si l'on peut se hasarder à en parler quand on en connaît si peu, nous en pensons plutôt du bien. Justement à cause des gens.

Mais venons-en à nos collègues. Le gros de leurs problèmes dépend de la situation générale en Russie, sur laquelle nous ne pouvons évidemment rien. Ils en sont conscients. Ils sont très désireux d'une coopération commerciale. Nous leur avons expliqué, et ils l'ont très bien compris, que cette forme de coopération n'était pas envisageable aujourd'hui, que dans ce temps de transition seule une certaine forme de coopération amicale pouvait être envisagée. Nous sommes convenus de la poursuivre sur le moyen terme.

Car nos collègues, nous pouvons les aider. Nous le pouvons matériellement parce que nous faisons le même métier, que nous sommes suffisamment nombreux pour trouver du temps à leur « offrir », que nous avons ici ou là des surplus de matériels qui feraient très bien leur affaire et que l'argent, finalement, on finit toujours par en trouver quand on a un bon dossier.

Nous le pouvons moralement et humainement parce qu'un **engagement** à leurs côtés, dans les difficultés qu'ils connaissent et dont il s'agit qu'ils sortent, est pour eux un encouragement, un espoir pour des jours meilleurs. C'est ce qui est le plus important.

Professionnellement ils sont pour nous exceptionnels. Motivés tout d'abord. Un renseignement, un document, un accord s'obtiennent régulièrement par fax en 48 heures. Quand nous allons sur place, l'organisation de notre temps a été prévue de bout en bout dans le détail, et cette organisation correspond en tous points à l'ordre du jour des discussions ou travaux que nous avons proposé, et tous les collaborateurs concernés sont mobilisés ou se rendent disponibles.

Leur motivation on la voit aussi à la curiosité qu'ils ont de nos méthodes, de nos points de vue, de notre technologie, et à leur manière de considérer notre coopération : une chance à saisir dont on sait les limites, mais utile pour aller de l'avant.

Voici un exemple. Nous leur avons donné un appareillage pour rechercher les fuites d'eau, un appareillage coûteux et de manipulation relativement complexe. Ils se sont fort bien organisés pour le mettre en œuvre, ce qui supposait un véhicule affrété et équipé d'une façon particulière, une équipe ad hoc de spécialistes, intégrée dans la structure de l'entreprise. Ces agents se sont avérés exceptionnellement capables : assimilation rapide, appropriation immédiate des procédures, compréhension du bien fondé de celles-ci. Cette motivation et cette compétence, on pourrait

encore davantage en témoigner dans les domaines de l'analyse, du traitement de l'eau, de l'informatique.

A tout cela il faut ajouter le plaisir. Après des séances de travail rigoureuses (au point qu'elles s'achèvent inmanquablement par un document de travail signé), nous passons des moments exceptionnellement heureux, dans la chaleur amicale d'une soirée, d'un tour de chant, ou d'une évocation poétique. Le plaisir vient aussi de la confiance. Nos collègues russes attendent beaucoup des Français et savent nous le dire, et nous remercier avec des mots personnels ou dans une forme qui nous touche.

Voilà ce que l'on peut dire d'un rapport singulier entre délabrement matériel et richesse humaine. L'époque que nous vivons nous rend, plus que jamais, dépendants du « matériel ». Sur ce plan-là, la situation en Russie est extrêmement préoccupante. En revanche le côté positif des ressources humaines du pays, telles que nous avons pu les appréhender, permet d'espérer.

LE BOULEVERSEMENT DU COMPROMIS SOCIAL DANS L'INDUSTRIE POST-SOVIÉTIQUE. LA SPÉCIFICITÉ DE MOSCOU PARMI LES VILLES RUSSES

Hélène SULTAN-TAÏEB

CEMI-EHESS et Université de Bourgogne - hsultan@mail.u-bourgogne.fr

Pour comprendre les logiques de fonctionnement de l'industrie russe aujourd'hui, il est nécessaire de se placer dans une double optique. D'une part dans une optique temporelle de long terme, qui permet de comprendre dans quelle mesure la situation actuelle est un héritage à la fois de l'ère soviétique et d'une phase de rupture brutale en 1991-1992. D'autre part dans une optique spatiale, qui permet de percevoir les spécificités de zones économiques et sociales fortement distinctes. C'est dans ce cadre que l'analyse de la situation Moscovite par rapport à celle des autres villes industrielles de la Russie est pertinente.

Dans cette présentation, on se centrera sur le problème de l'évolution du compromis social dans les entreprises industrielles. Sur ce point précis, un certain nombre d'interrogations se posent. Tout d'abord, quels sont les comportements de gestion de l'emploi dans les entreprises qui expliquent la conjonction d'une baisse très forte de la production entre 1992 et 1998 (elle a été divisée de plus de moitié en termes réels sur cette période) et d'un chômage resté relativement limité (12,4 % de la population active en janvier 1999)? Ensuite, comment comprendre l'existence de retards de salaires très importants sans mouvement social de grande ampleur en Russie? Et enfin, quelles sont les conséquences du krach d'août 1998 sur ce compromis social?

Notre grille d'analyse est centrée sur le concept d'institution. Les institutions sont appréhendées comme un ensemble de règles du jeu social, qui peuvent être à la fois formelles ou informelles, systémiques (propres au système économique et social), intermédiaires (propres à une région, à une branche de l'économie) ou locales (propres à une entreprise). Par exemple, le droit du travail, les conventions collectives, sont des institutions formelles systémiques. Au niveau de l'entreprise, on trouve également un faisceau d'institutions, à la fois formelles, comme le règlement intérieur, et informelles, comme les normes de productivité au sein d'un atelier.

Dans ce cadre, on se propose d'analyser les interactions qui existent entre des institutions systémiques, propres au système économique, intermédiaires (régionales, ou de branche) et les institutions propres aux entreprises, au niveau micro-économique. On part du principe que le compromis entre le facteur capital et le facteur travail se met en œuvre, se matérialise dans l'entreprise. Mais ces compromis locaux, instaurés au niveau des entreprises, sont indissociables d'un environnement institutionnel propre au système économique. Pour être dotée d'une certaine légitimité et donc être respectée, une norme ou une règle au niveau de l'entreprise doit être en adéquation avec les institutions en œuvre dans le système. Inversement, certaines pratiques propres à une entreprise spécifique peuvent être généralisées au niveau d'une branche ou d'une région, et donc acquérir un niveau de généralité plus global.

Cette analyse du compromis social centrée sur les institutions doit prendre en compte la forte hétérogénéité des entreprises industrielles en Russie, à la fois au niveau sectoriel et régional.

Nous commencerons donc par présenter les transformations fondamentales du compromis social en Russie par rapport à la période des années 70-80, afin d'appréhender le contenu de l'héritage historique. Nous montrerons ensuite que ce compromis global se décline en fait en une pluralité de compromis sociaux. En particulier, cette pluralité s'observe bien en comparant Moscou au reste du territoire russe.

Le bouleversement du compromis social dans les entreprises industrielles russes

La transition est caractérisée par un abandon brutal et rapide des institutions qui encadraient le compromis social dans les entreprises industrielles soviétiques. D'une part, la garantie de l'emploi et l'obligation de travailler, qui faisaient l'objet de l'Article 209 du Code Pénal de l'URSS, sont abandon-

nées en 1991. A cette date, la loi sur l'emploi officialise l'existence du chômage, et crée une agence pour l'emploi. D'autre part, le nivellement des salaires, qui constituait la clé de voûte du compromis social soviétique [Sultan Taïeb, 1999], est remis en cause avec l'apparition d'écart de salaires très importants au niveau de l'entreprise, entre l'encadrement et les employés et ouvriers. Cette différenciation salariale se creuse également entre les secteurs industriels, et entre l'industrie et les services (en particulier la sphère bancaire). En outre, la part des salaires dans les revenus de la population diminue progressivement. Le salaire représentait 70 % des revenus en 1992, et 48 % début 1998. Ce chiffre du Goskomstat est sans doute surestimé. Les sources de revenus autres que les transferts sociaux sont mal connues, mais sont à relier essentiellement au développement de l'économie de l'ombre, et aux activités d'auto-production dont les excédents sont revendus sur les marchés.

Dans ce cadre, les composantes du compromis social de la deuxième moitié des années 90 se caractérisent de la manière suivante.

On observe tout d'abord une très nette précarisation de la rémunération du travail. Celle-ci se traduit par une forte baisse du salaire moyen réel depuis 91. La courbe s'est stabilisée à partir de début 1995 à environ 75 à 80 % du niveau qui avait été atteint en janvier 1992, juste après le bond de l'inflation lié à la libéralisation des prix. Ce niveau du salaire réel a chuté de nouveau à partir du krach d'août 1998.

Les retards de salaires participent aussi à la précarisation de la rémunération du travail. Ces retards de salaires se sont développés en Russie à partir de 1993. En 1995 est apparue dans les statistiques officielles la distinction entre salaire moyen dû et salaire moyen effectivement payé, ce qui traduit bien l'importance du phénomène non seulement dans l'industrie, mais dans l'ensemble de l'économie. On observe une nette augmentation des sommes dues par les entreprises jusqu'au début de 1998. On évalue que dans 10 à 15 % des entreprises industrielles les salaires étaient payés avec un retard de 4 à 6 mois avant le krach d'août 1998. Les retards de salaires se sont stabilisés à partir de fin 1998.

La précarisation des rémunérations s'est accentuée avec le développement des congés contraints et du temps partiel contraint. Cette pratique des congés contraints est une forme de chômage technique très peu ou pas rémunéré [Sultan Taïeb, 1999].

Ces phénomènes ont donc créé une incertitude non pas sur l'emploi mais sur les salaires. Cette situation très difficile de précarisation de la rémunération du travail n'a pourtant pas donné lieu à de grands mouvements sociaux dans l'industrie, si l'on exclut le secteur énergétique [Gimpel'son, Monusova (1995)]. Ceci s'explique en partie par la faiblesse de l'activité syndicale, résultat de l'héritage soviétique (l'expression collective de revendications propres à une profession particulière ou à une classe sociale n'était pas envisageable). Mais aussi par le fait que le compromis social repose sur deux autres éléments fondamentaux: le maintien relatif de l'emploi et d'une sphère sociale dans les entreprises.

Le maintien de l'emploi était, jusqu'en 1996, l'un des objectifs prioritaires des directeurs d'entreprise, comme le montrent de nombreuses études de terrain [Dolgopiatova, 1996; Aukutsionek, Kapeliushnikov, 1996; Aukutsionek, 1997; Standing, 1996]. Les raisons évoquées sont diverses:

- la taille de l'entreprise est synonyme de pouvoir (héritage de l'époque soviétique);
- la stabilité sociale dans l'entreprise est incompatible avec des licenciements massifs;
- les pouvoirs locaux ont parfois joué un rôle important dans le maintien de l'effectif. Ceci est vrai surtout pour les très grandes entreprises, qui constituent la plus grande part des emplois d'une localité, et encore plus dans les villes mono-industrielles. On reviendra sur la spécificité de Moscou sur ce point précis;
- surtout les chiffres de chômage ne peuvent être interprétés de manière directe sans tenir compte des spécificités russes. Une partie non négligeable de la population active a un emploi principal dans une grande entreprise, mais ne touche aucun salaire de cette entreprise, et n'y effectue aucun travail. Le maintien de cet emploi fictif est pourtant essentiel à ces individus, car cela leur donne accès aux infrastructures sociales maintenues dans cette entreprise. Ces personnes ont le plus souvent un autre emploi dans une petite structure, dans la sphère légale et surtout illégale de l'économie, qui ne leur fournit aucun service social, mais qui leur verse une rémunération mensuelle.

Par conséquent, le maintien de l'emploi est indissociable du maintien de la sphère sociale dans les entreprises. Le logement occupe traditionnellement le pôle essentiel de la sphère sociale des entreprises industrielles. La privatisation des logements à partir de 1991 a entraîné un transfert formel de propriété de

l'entreprise vers les salariés. Mais la charge financière d'entretien des logements continue d'incomber aux entreprises [Lefèvre, 1995]. Les études qualitatives sur le transfert des infrastructures sociales des grandes entreprises industrielles sont rares. Dans l'enquête de terrain que nous avons effectuée avec une équipe de l'INSEE [Sultan Taïeb, 2000], il s'avère qu'en 1996 les entreprises industrielles restaient impliquées de manière très importante dans la protection sociale de leurs salariés. Elles n'avaient pas abandonné ni transféré massivement leurs activités sociales. Le nombre d'infrastructures proposées reste élevé. Ceci est dû en particulier au fait que les municipalités, auxquelles devaient être dévolues ces activités en premier lieu, ont refusé de s'en charger. D'autre part, ces infrastructures jouent un rôle fondamental dans la fidélisation de la main d'œuvre et permettent d'attirer les travailleurs qualifiés, qui sont plus rares sur le marché du travail. Les infrastructures sociales permettent à l'entreprise de compenser des niveaux de salaire bas ou les retards de salaires [Lefèvre, 1997].

Enfin, dernière caractéristique du compromis social issu de la transition en Russie, la privatisation a fait émerger un engagement mutuel de nature nouvelle entre employeurs et employés.

En effet, la privatisation des entreprises pouvait se faire selon trois options. C'est la seconde qui a été choisie par environ 75 % des entreprises, celle qui aboutissait à l'actionnariat salarié. La motivation principale, partagée par le directeur et les salariés, était d'empêcher l'entrée des outsiders dans le capital de l'entreprise, et d'éviter une gestion exclusivement tournée vers le profit sans prise en compte des conséquences sociales.

Un certain nombre d'études montrent cependant que, dans un grand nombre d'entreprises, un phénomène de redistribution des actions entre la direction de l'entreprise et les salariés est à l'œuvre [Cook, Gimpel'son, 1995; Gurkov, Maital, 1995; Fries, 1995; Gurkov, Asselbergs, 1995]. Les directeurs poussent les salariés à leur vendre les actions, parfois sous la menace d'un licenciement, ou d'un refus d'enregistrer réellement la propriété des titres.

On observe donc, dans les entreprises industrielles, l'instauration d'un engagement mutuel non formel entre les salariés qui revendent leurs parts à leur direction, et l'administration des entreprises qui promet une gestion « sociale » de l'emploi. Cependant, ces engagements de la part de la direction des entreprises n'est pas relayée par des institutions systémiques for-

melles. Cette dimension du compromis social actuel paraît encore non stabilisée, même si elle joue un rôle non négligeable dans les relations employeurs-employés en Russie aujourd'hui.

Au total, la faiblesse des institutions formelles, dans le compromis social qui semble se dessiner en Russie, rend la position des salariés particulièrement précaire. Le droit du travail est peu développé, et n'a pas été adapté aux évolutions du marché du travail qui ont eu lieu depuis 1992. En particulier, la législation en matière de retards de salaire est peu opérante. Le salaire minimum déterminé par l'État n'a pas suivi les augmentations de salaire moyen nominal, et ne joue pas de rôle moteur dans l'évolution des salaires. Les compromis locaux qui émergent de la privatisation sont basés sur des institutions informelles, prenant la forme d'un engagement mutuel entre les directeurs et les salariés, les premiers s'engageant à maintenir l'emploi en échange d'une majorité de contrôle sur l'entreprise.

Ce statu quo paraît cependant particulièrement temporaire car il peut être remis en cause par deux processus. D'une part, dans un contexte de « turnover » élevé, les salariés actionnaires peuvent être amenés à changer d'entreprise. D'autre part, l'engagement mutuel entre le directeur et les salariés est lié à la répartition des parts, et peut être revu si le mouvement de reconcentration des parts entre les mains du management se poursuit. Par conséquent, ce compromis social pourrait faire l'objet de modifications importantes dans les années à venir.

Cette combinaison d'institutions de niveaux différents, qui forment le compromis social dans l'industrie russe, peut être résumée comme dans le tableau suivant.

En conclusion, la transition peut être caractérisée par la disparition d'institutions formelles fonctionnant au niveau systémique, comme la garantie de l'emploi et la gestion centralisée et planifiée de la production, et par l'apparition d'institutions le plus souvent locales, informelles et souples. Cependant, cette analyse globale de la transformation du compromis social dans l'industrie russe doit être nuancée par la prise en compte d'une forte hétérogénéité, en particulier régionale. Le cas de la ville de Moscou en est une bonne illustration.

	Institutions formelles	Institutions informelles
Institutions locales, propres à l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien du système salarial dans sa structure, avec des écarts de salaires en augmentation dans l'entreprise. - Normes de travail imposées par le management et non par le système administratif de planification. - Conventions collectives signées entre la direction et le(s) syndicat(s) de l'entreprise, mais non relayées à un niveau intermédiaire ou systémique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Un engagement mutuel entre le directeur (détenteur du contrôle et d'une partie de la propriété) et les salariés. Cet engagement est issu de la privatisation, mais n'est pas doté de fondements solides.
Institutions intermédiaires : régionales ou sectorielles	<ul style="list-style-type: none"> - Les conventions collectives sectorielles sont peu développées, les négociations ne dépassant pas les frontières de l'entreprise. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans certains cas, des conventions implicites sur le maintien de l'effectif existent entre les entreprises (de grande taille) et les pouvoirs locaux.
Institutions systémiques	<ul style="list-style-type: none"> - Le droit du travail est faiblement codifié, les entreprises fonctionnent sans se référer au code du travail, qui n'est pas appliqué. - L'évolution du salaire minimum est déconnectée de l'évolution du salaire moyen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Apparition d'écarts de rémunération très importants entre certaines catégories de la population. - Le chômage constitue une menace réelle pour les travailleurs les moins qualifiés.

La spécificité de Moscou, avant et après le krach d'août 1998

La difficulté d'une analyse économique de la situation des entreprises dans la ville de Moscou tient au fait qu'il est nécessaire de faire une nette distinction entre ce qui s'est passé dans l'oblast de Moscou et dans Moscou-ville au cours de la transition.

En effet, la transformation des entreprises depuis 1991-1992 est fortement marquée par la variable sectorielle [Sultan Taïeb, 1999]. Or, la répartition des secteurs d'activité entre la ville de Moscou et le reste de l'oblast n'est pas uniforme. En effet, si l'oblast est d'une manière générale pluri-industriel, on note une plus forte concentration des industries légères (avec l'industrie automobile : ZIL et Moskvitch) et agro-alimentaires dans la ville de Moscou, et une plus forte représentation du secteur militaro-industriel dans le reste de l'oblast, qui a subi de plein fouet la dépression industrielle depuis 1993-1994. De plus, l'explosion des services dans la ville de Moscou n'a pas été observée dans le reste de l'oblast. Dans ce cadre, la crise industrielle a été relativement moins marquée dans Moscou-ville que dans le reste de l'oblast.

Moscou a connu un développement spectaculaire du commerce et de la finance. Entre fin 1995 et début 1998, le poids des banques moscovites dans l'offre de crédit est passé de 60 à 80 %. Le système bancaire a donc reproduit la traditionnelle polarisation moscovite du pouvoir de décision. Moscou est actuellement la seule grande place financière du pays. Plus de 40 % du revenu budgétaire fédéral et 78 % des investissements directs étrangers y sont concentrés [Zlotowski, 1999].

La croissance du poids de Moscou dans le commerce de détail est également spectaculaire. Stabilisé entre 1985 et 1992 à 12 % du total russe, il passe à 16 % en 1993 et à 29 % en 1998 [Zlotowski, 1999]. Moscou est devenue un gigantesque centre commercial. Ceci est dû en partie à la très mauvaise organisation du commerce de détail dans le reste de la Russie, mais aussi au fait que la richesse est très concentrée à Moscou.

Ce développement du commerce et de la finance est à la fois une cause et une conséquence du degré de monétarisation de l'économie moscovite, nettement supérieur à la moyenne du pays depuis le début des années 90. En effet, depuis le début des réformes, Moscou et St Pétersbourg sont des villes plus monéta-

risées que le reste du territoire russe. Moscou, en particulier, constitue une exception du point de vue de la disparition des pénuries de biens de consommation, qui date de la fin de 1992, alors que des pénuries importantes ont persisté en Russie jusqu'à la fin de 1994-début 1995. La part de la rémunération en nature a toujours été plus faible à Moscou qu'ailleurs, en particulier à cause de cette absence de pénuries. Le troc joue un moins grand rôle à Moscou que dans le reste du pays. Comme le souligne Y. Zlotowski dans son étude, 58 % des impôts prélevés dans l'ensemble de la fédération pendant la période 96-97 l'ont été sous une forme non monétaire, alors que ce pourcentage était de 7 % pour la ville de Moscou.

Dans ce contexte, le compromis social dans la ville de Moscou revêt un certain nombre de spécificités, qu'il faut analyser à travers la grille de lecture du compromis social élaborée dans la section précédente.

Le maintien de l'emploi

La politique interventionniste menée par Loujkov, maire de Moscou, a eu un impact important sur l'emploi, en particulier en 1996-1997, non seulement dans le domaine des services, qui est considéré comme un moteur de la croissance, mais aussi dans l'activité industrielle de l'oblast. L'empire économique de la Mairie de Moscou touche les secteurs financier, commercial, hôtelier, et concerne des entreprises aussi bien russes qu'étrangères. Une des façons les plus sûres de s'installer à Moscou pour une entreprise étrangère est de créer une société mixte avec la Mairie, de céder 51 % des actifs en échange du terrain et des locaux. Ce fut le cas, par exemple, de Mc Donald's et de Pizza Hut¹. Les revenus fiscaux prélevés à partir du tertiaire ont été utilisés pour subventionner les industries en difficulté de la région de Moscou, par exemple ZIL, gigantesque producteur de voitures [Zlotowski, 1999].

La rémunération du travail

Les salaires à Moscou sont traditionnellement plus élevés que sur le reste du territoire russe. Le salaire moyen russe représentait seulement 67 % du salaire moscovite à la fin de 1997. Mais si on s'intéresse au revenu monétaire moyen, ce pourcentage passe à 22 %. Ceci aboutit à plusieurs conclusions: d'une part, le revenu est plus monétaire à Moscou qu'ailleurs (la part des salaires en nature y est beaucoup plus faible depuis les débuts de la transition), et, d'autre part, la part des revenus non salariaux dans le revenu total est plus

important (la possibilité d'avoir un revenu issu de la sphère illégale est plus important à Moscou qu'ailleurs). Les retards de salaire sont moins importants: la part de Moscou dans la production industrielle est de 3,6 %, et ne représente que 1,3 % des impayés de salaires.

La politique sociale des entreprises

Les entreprises moscovites jouent un rôle moins important dans la protection sociale de leurs employés, dans la mesure où la mise à disposition d'infrastructures sociales par la municipalité est plus importante (polycliniques, jardins d'enfants, crèches). Les entreprises ont, par contre, un rôle fondamental à jouer dans le domaine du logement, étant donné la crise du logement à Moscou.

D'une manière générale, la précarisation de la rémunération du travail, que l'on a pu observer sur l'ensemble du territoire russe, semble être vérifiée à Moscou, mais sous une forme atténuée. Dans ce cadre, l'analyse du compromis social moscovite met en valeur le maintien d'une situation relativement privilégiée des employés moscovites par rapport à ceux de la province. Cela était vrai pendant la période soviétique et le reste en période de transition, mais cette caractéristique a été profondément remise en cause par le krach du 17 août 1998.

Sans revenir ici sur les causes et les manifestations de ce krach, qui a fait l'objet d'une littérature abondante [voir par exemple: Sapir, 1998], il est intéressant d'analyser les conséquences de cet événement sur le compromis social à Moscou. La plus forte monétarisation de la capitale par rapport au reste du pays l'a rendue plus vulnérable aux chocs financiers et aux bouleversements du système bancaire. Le krach a mis l'économie moscovite dans une situation plus difficile qu'ailleurs, et les efforts d'adaptation ont dû être plus rapides. Les autres villes avaient déjà développé des monnaies de substitution, des « vouchers », système sophistiqué de lettres de crédit inter-entreprises, ou des talons et bons d'achat distribués aux salariés.

Cette particularité de Moscou se traduit à travers l'évolution de la production industrielle. En effet, la chute de la production industrielle a été plus forte à Moscou qu'ailleurs: la ville de Moscou a enregistré une chute de la production industrielle de 18 % en un an, entre octobre 1997 et octobre 1998, alors que cette diminution n'a été en moyenne que de 11,1 % en

1 . *Le Monde* (1997). "Iouri Loujkov, maire de toutes les Russies". 5 septembre.

Russie dans la même période. De plus le secteur des services, et en particulier le secteur bancaire, est touché de plein fouet, ce qui est un vecteur potentiel de chômage, les services ayant des comportements d'ajustement plus rapides que l'industrie.

En outre, le krach a mis la mairie de Moscou dans une situation difficile, en entraînant des pertes au niveau des recettes hôtelières, et surtout au niveau des recettes fiscales liées à l'impôt sur les sociétés. En effet, la crise du système bancaire a obligé les entreprises moscovites à utiliser des moyens de paiements non monétaires pour une partie plus importante de leurs impôts². Or, ce mode de paiement est à l'origine de pertes importantes lorsque les produits collectés ne sont pas utilisés par les administrations publiques. Il faut alors entrer dans un système en cascade avec une succession d'intermédiaires en tous genres, ce qui entraîne une augmentation des coûts de transaction propres au système du troc. Pour l'ensemble du territoire russe, cette perte est évaluée à 30 % des recettes fiscales³.

Au total, les recettes de la mairie de Moscou auraient diminué de 50 % à la suite du krach d'août 1998 [Zlotowski, 1999]. A ceci s'ajoute le fait que la mairie s'était fortement endettée en dollars en 1997 et 1998, et qu'elle a donc subi directement la

dévaluation du rouble. Cette évolution défavorable de la situation financière de la mairie de Moscou pourrait remettre en cause sa politique industrielle dans la ville de Moscou, ce qui accentuerait la crise déjà observée.

Cette crise industrielle est indissociable de l'évolution du compromis social dans les entreprises de la ville de Moscou. La population moscovite est très touchée par la crise, et en particulier la classe moyenne émergente. Ainsi, on a observé une chute brutale du salaire réel, plus forte que dans les zones où la rémunération en nature était restée importante. C'est la classe moyenne qui a subi les plus grandes diminutions de salaire réel dans la mesure où les classes les plus aisées ont souvent des revenus en dollars. En outre, une partie de la population moscovite a subi une perte sèche de ses dépôts bancaires dans les banques commerciales de la ville.

Ce krach, à terme, risque d'amenuiser la différence qui existe entre Moscou et le reste du pays. La fuite des capitaux étrangers, et le blocage des marchés financiers, font que le degré de monétarisation de la ville se rapproche du cas des autres villes. On observe un développement des échanges hors monnaie, et un certain repli sur la sphère privée, mais qui pourraient n'être que temporaires dans le cas de Moscou.

LE COMPROMIS SOCIAL DANS L'INDUSTRIE RUSSE	LA SPÉCIFICITÉ DE MOSCOU
1. Au cours de la transition	1. Au cours de la transition
Baisse du salaire réel	Baisse du salaire réel moins forte : pouvoir d'achat nettement plus élevé
Retards de salaires généralisés	Retards de salaires importants, mais moins qu'en Russie
Ecart de salaires en augmentation	Augmentation des écarts de salaire plus forte que dans la fédération en moyenne, en particulier à cause de la sur-représentation de la sphère financière à Moscou
Maintien de l'emploi	Maintien de l'emploi (rôle de la Mairie)
Relatif maintien de la politique sociale	Politique sociale de nature différente, centrée sur les logements, et plus dépendante des pouvoirs municipaux.
Engagement mutuel issu des privatisations	idem
2. Conséquences du krach d'août 98 sur le compromis social	2. Conséquences du krach d'août 98 sur le compromis social
Krach ressenti au niveau du salaire réel	Krach ressenti au niveau du salaire réel de façon plus forte que dans le reste de la Russie pour la classe moyenne (dont les salaires sont libellés en roubles)
Moins de dépôts dans les banques commerciales	Perte sèche des dépôts bancaires pour une partie de la classe moyenne
Crise industrielle, mais, à terme, regain de compétitivité grâce à la dévaluation du rouble.	La crise industrielle risque d'être plus durable, avec la remise en cause éventuelle de la politique industrielle menée par la municipalité.

2. Les paiements non monétaires des impôts étaient en 1997 bien moins développés à Moscou que dans le reste de la Russie. Selon les services fédéraux, 58% des impôts prélevés dans l'ensemble de la fédération pendant la période 1996-1997 l'ont été sous forme non monétaire, alors que ce pourcentage était de 7% pour la ville de Moscou [Zlotowski, 1999].

3. "En Russie, troc et paiement en nature supplantent les salaires." *Le Monde*, 7 mars 1999.

- S. Aukutsionek**, 1997, « Some Characteristics of the Transition Economy », *Communist Economics and Economic Transformation*, vol 9, n° 3, pp. 289-336.
- S. Aukutsionek, R. Kapeliushnikov**, 1996, « Labour Hoarding in Russian Industry », *Russian Economic Barometer*, vol 5, n° 2, pp. 3-15.
- L. Cook, V. Gimpel'son**, 1995, « Exit and Voice in Russian Managers' Privatisation Strategies », *Communist Economics and Economic Transformation*, vol 7, n° 4, pp. 465-483.
- T. Dolgopiatova**, 1996, « The Transitional Model of the Behavior of Russian Industrial Enterprises (on the basis of regular surveys during 1991-1996) », texte présenté à la Conférence de l'IIASA « *Russian Enterprises on the Path of Market Adaptation and Restructuring* », 1-3 février, Laxenburg, Autriche, 24 p.
- S. M. Fries**, 1995, « Enterprise Restructuring and Control in Transition Economies », *Economics of Transition*, vol 3, n° 1, pp. 115-121.
- V. Gimpel'son, G. Monusova**, 1995, « Propensity to Strike in Russia: Why does it Remain so Low? », *Russian Economic Barometer*, n° 3, pp. 24-31.
- I. Gurkov, S. Maital**, 1995, « The Relation between Perceived Control and Performance in Russian Privatized Enterprises », *European Management Journal*, décembre, pp. 39-48.
- I. Gurkov, G. Asselbergs**, 1995, « Ownership and Control in Russian Privatized Companies: Evidence from a Survey », *Communist Economics and Economic Transformation*, vol 7, n° 2, pp. 195-211.
- C. Lefevre**, 1995, « Le système de protection sociale russe: héritages et transformations », *Revue d'Etudes Comparatives Est-Ouest*, n° 4, décembre, pp. 25-54.
- C. Lefevre**, 1997, « Gestion, main-d'oeuvre, et politique sociale des entreprises en Russie », *Document de travail INSEE*, n° D9703, septembre 1997, 131 p.
- J. Sapir**, 1998, *Le Krach Russe*, Paris, La Découverte, 140 p.
- G. Standing**, 1996, *Russian Unemployment and Enterprise Restructuring*, Geneva, International Labour Office, 404 p.
- H. Sultan Taieb**, 1996, « Une grille de lecture spécifique pour la coordination dans les entreprises soviétiques et russes: Aoki et l'économie des conventions », *4^e Conférence de l'EALE*, 12 au 12 septembre, Université Pierre Mendès-France, Grenoble, 31 p.
- H. Sultan Taieb**, 1999, « Coordination, organisations, institutions: un modèle théorique de la firme. Application à la firme soviétique et à la firme russe en transition », Thèse de Doctorat, EHESS, 451 p.
- H. Sultan Taieb**, 2000, « Comparaison des modes de coordination dans les entreprises soviétiques et russes. Une grille de lecture pour un passage entre analyse théorique et empirique », *Revue d'Etudes Comparatives Est-Ouest*, n° 1, à paraître.
- E. Vinogradova, E. Diouk**, 1996, « Rossijskie Predpriyatija: Zanjatost', Zarabotnaja Plata, Social'naja Infrastruktura », *Obscestvo i Ekonomika*, n° 7, p. 15-25.
- E. Vinogradova, H. Sultan Taieb**, 1997, « Izbytok Rabocej Sily na Rossijskih Predpriyatijah », *Monitoring Obscestvennogo Mnenija*, vol 29, n° 3, pp. 36-40.
- Y. Zlotowski**, 1999, « L'Economie et la société russes après le choc d'août 1998: rupture ou enlisement? », *Les Etudes du CERI*, mars, n° 51, 37 p.

DE L'HOMOGENÉITÉ À LA DIVERSITÉ. LA RESTRUCTURATION SOCIALE À MOSCOU DANS LES ANNÉES 1990

Vladimir KOLOSSOV et Olga VENDINA

Institut de Géographie de l'Académie des Sciences de Russie
vladk@online.ru / dnkoiv@online.ru

L'intégration de la Russie dans le système de l'économie mondiale, les réformes économiques, le leadership de Moscou, et le fait que cette ville soit loin devant le reste du pays pour la plupart des indicateurs socio-économiques, ont fait apparaître des questions sur la nature, les causes et les rythmes de la restructuration fonctionnelle de la capitale. La question de la conversion de Moscou en « ville mondiale » se trouve ainsi posée.

Moscou s'est embarqué depuis longtemps sur la route du développement post-industriel (Treivish et al., 1993). Les réformes économiques y ont fait apparaître certains traits caractéristiques d'une « ville de l'information », ce qui peut être considéré comme une étape pour accéder au rang de ville mondiale. Les signes de cette évolution ont été un « boom » dans la construction des bureaux, la création d'une infrastructure de télécommunications et de services urbains, l'établissement de centres d'affaires nationaux et internationaux. L'objectif de cet article est d'étudier la restructuration des fonctions de Moscou depuis le début des réformes économiques, les perspectives d'une transformation en ville de l'information ou en ville mondiale, et l'impact d'une telle évolution sur l'environnement urbain ainsi que sur la polarisation sociale.

Les concepts de ville mondiale et de ville de l'information

C'est J. Friedmann (1988), éminent économiste américain, qui a donné la meilleure formulation des caractéristiques d'une ville mondiale. Pour lui, une ville mondiale est avant tout un grand centre financier et une place réunissant les sièges sociaux des entreprises multinationales. D'autre part, une ville mondiale héberge des organisations internationales. Pour servir les fonctions de commandement, des lieux équipés pour les affaires doivent être directement disponibles, et cette ville se doit d'être un grand centre de transports internationaux. Finalement, c'est une assez grande ville, aux fonctions très diversifiées, incluant des activités de production industrielle, même si celles-

ci ont cessé de jouer un rôle de locomotive dans le développement régional, ou d'avoir un rôle dans la planification urbaine. D'autres auteurs, (Sassen, 1991, 1994, Shakhar, 1990) avancent des critères plus stricts pour caractériser une ville mondiale, soulignant qu'un centre ne peut prétendre à ce titre que si ses entreprises et ses banques opèrent à une échelle mondiale.

Le développement bourgeonnant des secteurs d'activité tertiaire et quaternaire dans les principales villes mondiales a produit un autre concept, qui rend compte des tendances à la restructuration des fonctions urbaines. Il s'agit du concept de ville de l'information.

Ce concept a émergé au croisement des réflexions sur la ville mondiale et sur la société de l'information. Manuel Castells note que la ville de l'information est l'expression urbaine de la société de l'information, comme la ville industrielle était l'expression spatiale de la société industrielle. On comprendra bien le processus constitutif de ce nouveau phénomène urbain en examinant les tendances qui restructurent le territoire (Castells, 1993). Dans une ville de l'information, priorité est donnée aux secteurs tertiaire et quaternaire de l'économie, tandis que des fonctions d'ordre supérieur se développent de façon particulièrement dynamique. De fait, avant d'être un lieu de résidence, de production et de consommation, la ville devient d'abord un lieu de commandement, d'activité financière, de recherche, d'éducation supérieure (Castells, 1989, 1992, Claval, 1994, Gottmann et Harper, 1990, Graham, Domini, 1991, Graham, 1994). Une ville de l'information est, au total, un lieu d'intenses contacts. Bref, dans les villes qui aspirent à atteindre un tel statut et à adhérer au réseau mondial, le développement rapide de la sphère financière, des activités de management et de représentation, des services aux entreprises, etc., ne vont pas sans des transformations cruciales...

Quatre éléments clés sont nécessaires à l'existence d'une ville de l'information :

- elle héberge des organisations internationales, nationales, régionales, autorisées à prendre des décisions de grande portée, d'ordre politique, diplomatique, légal, économique, militaire et autres ;

- elle dispose d'une large gamme de possibilités de contacts directs avec des organisations de toute nature, et des infrastructures de transport nécessaires à de tels contacts ;
- elle offre un haut niveau d'accessibilité à d'autres centres de commandement dans le monde ;
- elle dispose de structures propres à rassembler et traiter les informations nécessaires au développement des affaires, et elle offre un choix approprié de lieux équipés, pour la publicité, le conseil, etc.

L'avènement de la ville de l'information, et le débat sur l'avenir post-moderne du développement, ont révélé deux approches inspirant les stratégies actuelles de planification et de gestion de la ville. La première est étudiée par J. Logan et H. Molotch (1987) au travers de la notion de « ville, machine de croissance », dans laquelle le territoire d'une ville est utilisé par ceux qui la contrôlent pour augmenter sans fin la « *combined rent* », ce qui transforme tout emplacement en un bien marchand. Cette approche est renforcée par le soutien de l'État aux investissements privés, et par une action des instances municipales et nationales pour compenser les effets sociaux néfastes du « boom » des bureaux. Ces effets conduisent à la polarisation sociale, en chassant du centre les fonctions résidentielles et en fragmentant l'espace urbain en isolats privés et protégés. Pour résoudre ces problèmes, les méthodes traditionnelles consistent à mener une politique de « ville pour habiter », c'est-à-dire à placer à côté des immeubles de bureaux des zones commerciales, des centres culturels, des équipements de loisir prévus essentiellement pour la population « de jour » de la ville. Une telle politique est conçue pour préserver le centre ville d'une privatisation complète, pour reconstruire un environnement urbain aux fonctions complémentaires, en reliant les espaces fermés à des espaces publics ouverts et attrayants.

La deuxième approche est traduite par la notion de « ville de l'entreprise » (D. Harvey 1989a, 1989b), qui conduit à d'autres stratégies de développement urbain. Cet auteur a observé le comportement des grandes villes dans le contexte de la concurrence aiguë qu'elles se livrent pour séduire de nouveaux investisseurs. Pour résister à une telle rivalité et pour conserver leur place, les villes doivent lancer d'ambitieux et coûteux programmes de remodelage de leurs centres, afin de se donner une image favorable. Mais les municipalités et les États sont de plus en plus impuissants, financièrement, face à de tels programmes et à leurs coûts sociaux. Il est donc envisagé de laisser les investisseurs concernés supporter les dépenses, les autorités

locales se contentant d'apporter une contribution afin de rester responsables de la supervision.

On passe ainsi d'une gestion « traditionnelle » de la ville à une gestion dite « entrepreneuriale ». Ce nouveau type de gestion implique :

- un partenariat public-privé,
- une orientation de toute l'activité vers le marché,
- la prise en charge par les municipalités d'une partie du risque associé aux investissements privés,
- une participation de l'État aux opérations immobilières par le façonnage de l'environnement urbain et culturel.

Dans leur effort pour améliorer leur compétitivité, même vis-à-vis de leurs propres banlieues proches et lointaines, des administrations de villes centres ont commencé à mettre en place des *business improvement districts*. Il y en a déjà plus de 1 000 aux USA (Mallet, 1994). Un tel district est une partie du territoire dans le centre d'une agglomération, où une taxe foncière spéciale a été légalement instituée pour être utilisée à la promotion de services spéciaux, qui ne sont pas disponibles dans d'autres zones de la ville. Il peut s'agir d'une formulation appropriée des équipements, de l'amélioration des moyens d'accès, de la création d'un environnement urbain attrayant, de l'amélioration de la propreté et de la sécurité.

L'expérience nord-américaine et européenne est utile à la Russie pour ses propres choix, pour réaliser un compromis entre les méthodes mondiales et les spécificités russes, et pour éviter les écueils du développement urbain post-industriel.

Le rôle de Moscou dans la restructuration économique post-soviétique

Moscou s'est rapidement adaptée aux nouvelles conditions du marché. Non seulement les anciennes différences entre la ville capitale et la périphérie ne se sont pas atténuées, mais elles ont commencé, sur une base différente, à se reproduire avec une force renouvelée. Ceci parce que, dès l'époque soviétique, Moscou s'était embarquée sur la route du développement post-industriel, quand les préalables à la restructuration de l'économie ont été créés, en particulier par la croissance des échanges avec l'étranger et par celle de la finance, du commerce et de la médiation.

Moscou était pratiquement la seule « fenêtre » d'un immense pays fermé au monde extérieur. De ce fait, au moment où l'Union soviétique a disparu, seuls les Moscovites avaient l'expérience des relations économiques internationales. En période d'inflation rampante, le commerce extérieur et les opérations financières qui assuraient une rotation rapide du capital, devenaient les types d'activité les plus profitables. Combiné avec le plus grand potentiel intellectuel du pays, ceci a produit la base nécessaire à une rapide conversion de la capitale en un des principaux centres du monde pour le commerce intermédiaire, traitant d'importants volumes de matières premières et énergétiques produites dans les provinces. D'énormes ressources se sont accumulées dans les banques moscovites, permettant l'achat d'impressionnantes quantités de nourriture et de biens de consommation. La part de Moscou dans le commerce de détail représente plusieurs fois sa part en termes de population (environ 6 %) : elle est passée de 16 à 21,3 % entre 1992 et 1995, puis à environ 30 %. Certes, ce chiffre inclut les « foires », utilisées surtout par les détaillants pour acheter des biens importés, qui sont ensuite redistribués au moins dans toute la partie européenne du pays.

Avant la crise économique d'août 1998, la part de Moscou dans les avoirs des banques de Russie représentait environ 80 %. Des cent plus grandes et plus fiables banques de Russie, 70 étaient dans la capitale. Au début de 1996, 44 % des plus grandes compagnies d'assurance étaient basées à Moscou, dont les six premières. La part des compagnies de Moscou dans les produits d'assurance s'élevait à 56,1 %. En 1995, il y avait à Moscou 31,8 % des entreprises en participation (*joint ventures*) enregistrées en Russie, et une part à peu près équivalente de leur production. Plus de la moitié de l'ensemble des investissements étrangers directs est injectée dans l'économie de Moscou. Un tiers des revenus du commerce extérieur en Russie tombent dans les comptes des entreprises de Moscou. Moscou concentre à elle seule les trois quarts du marché du logement en Russie.

Cela signifie que Moscou contrôle les mouvements de capitaux du pays et en tire un profit maximum. Le développement du commerce et de la sphère du crédit et des finances compense les pertes de revenu fiscal dues à la baisse de la production industrielle. En 1996, Moscou doit fournir plus de 18 % - et jusqu'à 24 % en 1997 - du revenu fiscal du budget fédéral. Durant quelques courtes périodes, la contribution de Moscou aux recettes du budget fédéral a atteint 40 %.

Il n'est pas surprenant que la différence entre les revenus *per capita* des Moscovites et ceux du reste de la Russie soit grandissante. En se référant aux seules statistiques officielles, la moyenne à Moscou était en 1996-1997 environ 3,5 fois celle de la Fédération de Russie, alors que le prix du « panier de la ménagère » et le salaire minimum n'étaient que de 1,3 fois supérieurs à la moyenne fédérale. Dans la réalité, la différence entre la capitale et la province russe était sans doute encore plus élevée.

Quant au coût du panier « international » de biens et services (location de bureaux, taxi, communications téléphoniques internationales, etc.), Moscou est devenue la capitale la plus chère du monde, si l'on en croit *EuroCost-Luxembourg*. Selon les estimations du bureau suisse d'analyses *Corporate Resources Group*, la capitale de Russie arrive troisième après Tokyo et Osaka (*The Moscow Times* n° 54, 14-20 février 1996). En comparaison la deuxième ville du pays, Saint-Petersbourg, n'est pas davantage qu'un centre régional, « une grande ville avec le destin d'une ville *oblast*¹ », pour citer l'amère confession de ses habitants.

La disparité croissante entre Moscou et le reste du pays ne s'exprime pas seulement en chiffres, elle est d'une nature structurelle, ce qui aggrave les conflits avec les autres régions et avec le pouvoir fédéral. Une illustration de ces conflits est la réduction drastique, dans le budget fédéral, des subventions accordées à Moscou pour l'exercice des fonctions de capitale fédérale : la traditionnelle négociation entre Moscou et le pouvoir central, au sujet des subventions fédérales pour la construction du métro, est presque complètement suspendue. En même temps, les autorités centrales veulent augmenter le volume des taxes que Moscou verse au budget fédéral, et cela en retenant la partie de l'impôt sur le revenu des personnes physiques qui devrait rester à la ville. La confrontation avec la capitale prend aussi la forme de tentatives, de la part des autorités régionales, de soutenir leurs propres groupes financiers et industriels et leurs grandes entreprises, afin de contrebalancer l'expansion des banques de Moscou.

La crise d'août 1998 a interrompu ou, du moins, ralenti cette croissance différentielle. Moscou ayant une relation particulièrement forte avec les marchés internationaux, elle a plus souffert de la dévaluation drastique du rouble que d'autres régions. De nombreux licenciements ont eu lieu parmi les employés d'entreprises en participation, de banques commerciales privées et de bureaux de compagnies. Mais, par ailleurs,

1. Ndt: oblast = province.

c'est à Moscou que les premiers signes d'une relative stabilisation sont apparus. En tous cas, la crise d'août a clairement montré que le modèle économique russe, fondé uniquement sur une privatisation chaotique des propriétés de l'État et sur l'exportation de matières premières par des compagnies privées, sans modernisation, conduisait à la dégradation du pays. Des modèles alternatifs sont maintenant largement discutés en Russie, mais il est évident que la renaissance économique ne pourra commencer qu'après une période de stabilisation plus ou moins longue, et dans de bonnes conditions de stabilité politique (c'est-à-dire après les élections du Parlement et du président, prévues respectivement en décembre 1999 et à l'été 2000). De toute façon, les fonctions économiques de Moscou et ses relations avec les régions doivent changer. Un développement économique normal a besoin d'une décentralisation raisonnable. Les grandes entreprises qui ont des usines à des milliers de kilomètres de la capitale ne peuvent pas continuer de ne payer des impôts qu'à Moscou, comme ce fut le cas ces dernières années, et Moscou elle-même ne peut pas être le seul et exclusif intermédiaire dans les échanges économiques entre la Russie entière et le monde extérieur.

Quoiqu'il puisse arriver dans un futur proche, les événements des années 90 ont déjà profondément restructuré l'économie de Moscou. En premier lieu, par une rapide « tertiarisation » : la part du secteur tertiaire s'est accrue d'au moins 5 % par an et a dépassé 50 %. Dans le même temps, la part de l'industrie dans la valeur ajoutée totale produite à Moscou a diminué de 23,5 % en 1990 à seulement 10,1 % en 1996. La chute de la production industrielle a même continué en 1997, qui fut la seule année post-soviétique où le pays, dans son ensemble, enregistra une légère augmentation. En 1996, la capitale a produit seulement 30 % de sa production industrielle de 1990. Cet effondrement est dû, pour une grande part, à la dégradation des secteurs les plus avancés de l'industrie, souvent liés au complexe militaro-industriel. Cela étant, en termes généraux, la structure économique de Moscou a commencé de se rapprocher de celle des capitales des pays avancés, où l'emploi industriel est descendu à moins de 15 % à la fin des années 70, ou au milieu des années quatre-vingt.

Moscou est cependant encore loin derrière les capitales occidentales de tête, en termes d'emploi dans la finance et dans la sphère du crédit, dans les opérations immobilières et même dans le commerce. Le plus spectaculaire est l'écart qui sépare encore Moscou des villes mondiales comme New York, Paris, Londres et

Tokyo dans le développement des services aux entreprises, malgré le rôle absolument dominant de Moscou en Russie. La capitale concentre entre un tiers et la moitié du total de l'emploi national dans cette sphère en forte expansion, mais l'hypertrophie du rôle de Moscou dans ce secteur est une conséquence de sa faiblesse dans le reste du pays (Gritsai, 1997). Dans les grands pays industriels, ces fonctions ne sont pas autant centralisées.

Disparité des revenus et polarisation sociale à Moscou

L'aggravation générale des contradictions sociales ne se produit pas seulement entre la capitale et les provinces, mais aussi dans la ville elle-même. Les mêmes facteurs, c'est-à-dire la croissance rapide des secteurs d'activité post-industrielle, celle du crédit et de la finance, celle des lieux équipés pour les affaires, etc., ont conduit à la polarisation sociale. Les salaires dans la sphère de la finance, du prêt et de l'assurance sont pratiquement quatre fois supérieurs à la moyenne pour la ville, mais ce secteur ne fournit qu'un peu plus de 3 % des emplois. Au même moment, les salaires des scientifiques et de ceux qui travaillent dans le domaine de l'éducation et de la culture égalent à peu près la moitié de la moyenne de Moscou, les salaires de ceux qui travaillent dans la santé publique les deux tiers. Dans d'autres branches, les plus hauts niveaux de salaires sont enregistrés dans la construction, dans les transports et les communications, et dans la logistique.

Une enquête par sondage sur la population au travail dans toute la Russie a montré, en 1994, que la paye d'une personne sur deux travaillant à Moscou est en-dessous du salaire minimum, et qu'une sur cinq ne reçoit pas plus que la valeur du « panier de la ménagère » conventionnel (*Goskomstat*, 1995). Il est à noter, par ailleurs, que la part des salaires dans le revenu total de la population de Moscou se monte seulement à environ 40 %, les retraites comptant pour 20 %, le reste étant des revenus d'activités indépendantes, d'opérations commerciales et financières. Du fait de la forte diversification de l'économie de Moscou et de la haute qualification des habitants de la capitale, beaucoup d'entre eux ont deux occupations ou plus.

La disparité des revenus est croissante. Par exemple, en 1992, les revenus des riches étaient 7,3 fois plus élevés que ceux des pauvres, 13,7 fois en 1993, 28,3 fois en 1994 (Larionova, 1995). Certaines estima-

tions suggèrent que cette disparité est même plus grande, et que les revenus du décile des plus pauvres sont, à Moscou, 60 fois plus faibles que ceux du décile des plus riches. Dans la partie centrale de la ville (la plus prestigieuse), les inégalités sont encore plus fortes : elles vont de 1 à 300. Certaines couches de la population qui, dans un passé récent, pouvaient dire qu'elles jouaient un rôle reconnu dans la société, sont parmi celles qui sont le plus frappées par les changements actuels. A présent elles sont non seulement dans l'impossibilité de gagner leur vie par leur activité professionnelle, mais elles ont perdu leur prestige social autant que leur aisance économique. Ainsi, dans Moscou, « ceux qui ont été matériellement et moralement atteints » comptent pour plus de 30 % du nombre total des personnes qui travaillent. Et leur groupe est en fait confronté à la menace du chômage. Rien qu'en 1995, il y avait 46 000 personnes en congé administratif dans des entreprises industrielles, et 15 000 dans des instituts de recherche et des organisations scientifiques. Il est ici raisonnable de poser une question : *comment une société aussi distendue se distribue-t-elle dans la ville ?*

Les changements de structure radicaux des années 90 ont provoqué une polarisation non seulement sociale, mais aussi territoriale. L'emploi a diminué dans tous les districts de Moscou sauf trois : le Central, l'Ouest et le Sud-Ouest qui, depuis l'époque soviétique, constituent la partie privilégiée de la capitale. Ces trois districts sont particulièrement connus pour concentrer la plupart des instituts de recherche et d'enseignement supérieur, y compris l'Université d'État de Moscou, et la plupart des théâtres et des musées, des centres culturels, des espaces d'exposition, etc. Ils comptent dans leur population une bien plus grande proportion de gens ayant des diplômes d'enseignement supérieur.

Le district Central joue à Moscou un rôle particulièrement important et assez particulier. Cette partie de la ville est en cours de transformation et devient « une ville dans la ville ». Sur seulement 6,4 % du territoire de Moscou, elle concentre plus de 30 % des emplois, cette part étant de 63 % dans l'administration publique, de 36 % dans le commerce de détail, de 35 % dans les institutions culturelles et de recherche et dans l'éducation, de 39 % dans la construction, de 45 % dans la sphère financière et le crédit. Cette partie de Moscou a beaucoup plus d'équipements (polycliniques, hôpitaux, jardins d'enfants, etc.) que n'importe quelle autre. Les conditions de vie (sauf l'environnement) y sont incomparablement meilleures, et la population a plus de choix que dans la périphérie grâce à la diversité des activités. Dans le district Central, aussi bien que dans le

Sud-Ouest et l'Ouest, l'emploi dans les activités tertiaires s'est accru plus considérablement que dans les sept autres districts.

A l'autre bout de l'éventail, les districts Sud et Sud-Est rassemblent la plupart des grandes installations industrielles de Moscou, et sont depuis longtemps connus pour leurs vastes blocs logeant essentiellement des travailleurs. Ils souffrent, plus que les autres districts, de la crise de l'industrie et de la dégradation de nombreux instituts de recherche appliquée. La restructuration économique y est plus douloureuse.

La polarisation sociale dans Moscou n'a cependant pas atteint les dimensions qu'elle a pris dans les villes de l'Occident, particulièrement en Amérique du Nord, mais elle progresse rapidement. Un mécanisme de marché de la redistribution du logement, qui a commencé à opérer en 1992, a immédiatement mis en évidence les différences intra-urbaines non seulement dans la qualité du logement, mais aussi dans la structure sociale de la population. En fait, la valeur d'un appartement est déterminée à la fois par la qualité du logement et la qualité de vie dans un bloc donné. Pour fixer le prix, le propriétaire inclut des facteurs de la vie quotidienne. Tout est pris en compte : voisins, magasins, écoles, hôpitaux aussi bien que le niveau de service, le taux de délinquance dans le bloc, le nombre d'ivrognes, pour ne citer que quelques critères. Il en résulte que, pour des appartements de même qualité, le prix du m² varie dans les districts de 30 % autour de la moyenne de Moscou. Il reste beaucoup plus faible qu'à Paris, par exemple, mais il est l'indicateur de contradictions sociales croissantes.

Celles-ci apparaissent clairement sur les cartes électorales de Moscou. Les partis de droite et du centre, qui soutiennent les réformes du marché, obtiennent toujours plus de suffrages dans les districts Central, Ouest et Sud-Ouest que dans le Sud et l'Est (Koperteov, 1997, O'Loughlin, Koperteov et Vendina, 1998), bien que la capitale dans son ensemble soit connue comme le fief principal des partis et candidats favorables aux réformes.

Une structure sociale de plus en plus duale et bipolaire, triant d'un côté les groupes sociaux les plus riches et les plus qualifiés, et de l'autre la main-d'œuvre non qualifiée, souvent immigrée, qui satisfait les besoins des premiers, est typique des villes mondiales en général. Est-ce que Moscou va suivre ce modèle ? Est-ce qu'elle est en train de se transformer en une ville

globale ou du moins en une ville de l'information? Auxquels des traits propres aux villes mondiales et aux villes de l'information la capitale russe correspond-elle?

Moscou est-elle destinée à devenir une ville de l'information ?

Potentiellement, Moscou peut prétendre jouer le rôle d'une ville mondiale. En volume de population, avec 8,7 millions d'habitants enregistrés, 1,5 à 2 millions non-recensés, et environ 2 millions de visiteurs quotidiens, Moscou est assez comparable aux villes mondiales de pointe : Londres, Paris, New York, Tokyo. Au moins à l'échelle de l'ancienne URSS, la ville est un important centre d'affaires et de politique internationale, et des entreprises comme RAO Gazprom, LUKOIL, RAO EES ainsi que certaines banques, sont virtuellement devenues des entreprises transnationales, même si elles sont moins puissantes que leurs principales homologues occidentales. La capitale russe est un important terminal de transport international dans l'espace post-soviétique et dans l'Europe orientale en général. Un de ses points les plus faibles est l'insuffisance des services aux entreprises et des infrastructures de niveau international. La promotion au rang de ville mondiale qui, dans l'ensemble, promet à la Russie de substantiels avantages politiques et économiques, ne se produira probablement pas d'elle-même car elle exige un effort concerté de l'État, de la ville et des capitaux privés. Parce que toutes les villes mondiales sont des villes de l'information, il est évident que la conversion de Moscou en une ville de l'information peut être une étape importante vers le club des centres qui, à la charnière du millénaire, modèlent la société globale. Un trait caractéristique de Moscou, au cours des dernières décennies, a été une combinaison inhabituelle de pouvoir politique concentré, de fonctions de commandement, de contrôle, de gestion et de recherche scientifique d'un côté, et d'industries démodées de l'autre, dans les secteurs de la métallurgie, du textile et de la chimie (*Moskovskystolichny région*, 1988 ; Lappo, 1992).

L'importance de Moscou comme centre de relations internationales a toujours été grande. A présent, on compte plus de 130 ambassades, près de 30 entreprises étrangères de radio et télévision, plus de 200 bureaux de correspondants de presse, ainsi que les bureaux de plus de 50 grandes compagnies aériennes mondiales. Pendant des années, Moscou monopolisa

les communications internationales par air non seulement pour la Russie, mais pour toute l'Union soviétique. Même aujourd'hui, Moscou compte pour environ 80 % du volume total des liaisons avec les pays étrangers (Saint-Pétersbourg, le second plus grand centre, se situe loin derrière la capitale). Moscou se réoriente de plus en plus vers les centres mondiaux de pointe, et par-dessus tout vers les principales villes de l'Ouest. Par exemple, au cours des dernières années, le nombre de vols entre Moscou et les villes des USA a plus que quadruplé. Avec les villes européennes il a augmenté de plus d'une fois et demi. Ainsi, la capitale russe se trouve de plus en plus impliquée dans le système de connexion complexe existant entre les villes mondiales (Koperteov, 1997 ; Vendina, Koperteov, 1997).

L'activité internationale des banques de Moscou a également considérablement augmenté. Moscou atteint le statut d'une capitale financière internationale, au moins sur le marché financier de la CEI. Un certain nombre de banques de Moscou (International Industrial Bank, International Moscow Bank, et d'autres) ont une bonne chance de devenir transnationales. La géographie de la *RFV Neshtorgbank* est traditionnellement impressionnante. Elle a des succursales en Hongrie, en Inde, en Italie, à Chypre, en Chine, aux USA, en Turquie, en République Tchèque et en Suisse. Beaucoup de banques de Moscou ont réussi, dans un délai court, à établir des relations de correspondant avec les principales banques des pays occidentaux, et sont devenues membres des systèmes internationaux de « settlement » (implantation) et d'information (SWIFT, Reuters, etc.).

Les banques étrangères ne sont pourtant pas assez actives à s'avancer sur le marché financier de Moscou. Des décisions ont été prises pour restreindre les opérations des banques étrangères en Russie pendant une période de transition courant jusqu'en 1999 : la Banque Centrale de Russie a limité à 12 % la part des banques étrangères dans le total du capital bancaire du pays. Quelques douzaines de banques étrangères ont des bureaux à Moscou, à côté des bureaux des institutions financières internationales (Banque Mondiale, Banque Européenne de Reconstruction et de Développement, etc.). Pendant la période d'après *perestroïka* (1992-1996), Moscou a agi comme intermédiaire entre les régions de Russie et les pays avancées de l'Ouest. Moscou reçut ainsi la part du lion dans les accords d'import-export, notamment pour les matières premières.

Moscou a donc réussi à tirer rapidement profit des avantages objectifs de sa position de capitale pour établir, dans la nouvelle conjoncture, son contrôle sur les immenses flux financiers et boursiers. Il en est résulté un « boom » sur la construction des bureaux, et la conversion spontanée d'un certain nombre d'îlots du centre ville en centres d'affaires. Les avantages de la médiation entre l'Ouest et la Russie n'étaient pas seulement appréciés à Moscou. Beaucoup d'autres capitales voisines de la Russie, parmi lesquelles Tallinn, Riga, Helsinki, Varsovie et Kiev, en ont bénéficié. Pour éviter - ou au moins minimiser - une indésirable compétition, Moscou fait donc de gros efforts pour s'intégrer à l'économie mondiale, précisément comme une ville de l'information dotée de toutes les infrastructures nécessaires. La municipalité de Moscou prend une part active dans ce processus, prenant grand soin des centres d'affaires. Elle est associée à presque tous les projets ambitieux actuels: autoroutes Moscou-Sheremetyevo et Moscou-Saint-Pétersbourg, aéroport d'affaires de Tushino, centre commercial et culturel de la Place Manezhnaya (place du manège), mise en œuvre des projets « Ville de Moscou », qui doivent remodeler l'Arbat et Sretenka, l'Île du Kremlin, etc.

Au schéma directeur d'urbanisme de Moscou, rassemblant les problèmes sociaux, économiques et fonctionnels du développement, ont succédé des programmes qui traitent les priorités de développement et de rénovation par secteur. L'approche marketing, qui traduit un rejet de la stratégie traditionnelle de gestion de la ville, a triomphé. Mais cela signifie-t-il que le concept d'entreprise, centré sur l'engagement du capital public dans la spéculation immobilière privée, a été adopté? Il est difficile de donner à cette question une réponse sans ambiguïté.

La pratique contemporaine de l'urbanisme à Moscou va clairement dans le sens d'une vision de la ville comme « machine de croissance ». Elle est organisée de façon à profiter des avantages du marché d'emplacement. Toutefois la tradition urbanistique, bien établie, ne permet pas au marché de se développer tout à fait librement. De substantielles restrictions lui sont imposées. Celles-ci sont manifestes dans:

- l'évaluation, en termes de « valeur pour la ville », des projets proposés;
- la participation directe de l'administration locale dans la mise en œuvre de nombreux projets;
- la conception, par l'Institut du Schéma Directeur de Moscou, de programmes et de propositions pour promouvoir la sphère d'affaires de la capitale.

Bref, les traditions et l'expérience urbanistique accumulée gênent la progression d'une mentalité d'entrepreneur. Il existe une tendance à recycler des idées et projets anciens en fonction des nouvelles réalités. Un exemple significatif: les propositions pour le développement d'un système de centres-villes soumises au gouvernement de Moscou en mai 1996, qui resservent en fait un vieux concept de développement territorial. On peut y déceler les traces des anciens schémas directeurs, et l'absence d'une idée claire de ce qu'est un district d'affaires. Les anciens centres d'arrondissement sont « affectés » au rôle de centres d'affaires intra-urbains, au motif qu'ils sont devenus, au cours des dernières années, les foyers d'un développement commercial spontané. Pour la même raison, les stations de métro sont regardées comme des centres d'affaires locaux. Le document oublie pratiquement tout ce qu'on sait des mécanismes et exigences du marché en matière d'emplacement et de jeu immobilier.

La faible efficacité des institutions nationales de planification mène à une situation où leurs fonctions commencent à être assumées par des bureaux d'architecture et d'urbanisme, ou par des sociétés qui opèrent sur le marché immobilier et coordonnent les divers champs d'activité, depuis le début du projet jusqu'à sa mise en œuvre pratique. Ces nouveaux acteurs peuvent prouver de façon qualifiée au gouvernement de Moscou l'opportunité des solutions d'urbanisme qu'elles proposent, et en même temps satisfaire les exigences du consommateur.

Il est pourtant clair que, même avec une participation municipale ou d'État, les compagnies privées ne visent pas des buts sociaux altruistes, mais donnent la priorité à leurs intérêts d'entreprise. C'est particulièrement évident dans le centre de Moscou, où se construisent des complexes élitistes de bureaux et logements. Ces ensembles assurent une gamme complète de fonctions résidentielles et d'affaires, et sont bien dotés d'équipements tels que gardiennage, garages, piscines, gymnases, aires pour enfants, etc. L'espace urbain central de Moscou connaît donc un phénomène de fragmentation, certains de ces complexes devenant autonomes. Spécialisés dans un type d'activités et un type de résidents ou de visiteurs, ils croissent de plus en plus en vase clos. Les habitants ordinaires de la ville se retrouvent totalement étrangers et sans droit d'accès. Tout ceci change le climat socio-politique dans la capitale, l'espace urbain devenant une source de conflits. Bien qu'une approche marketing du développement urbain ait démarré assez récemment, ses points forts et

faibles sont déjà évidents. Parmi les points forts il faut assurément compter la mobilisation de sources financières d'origines diverses, ainsi que le potentiel créatif des urbanistes pour une véritable reconstruction et amélioration des services et réseaux de la ville ; *tout cela dans une ampleur seulement comparable à ce qui se fit à l'époque stalinienne*. L'évidente faiblesse est que les projets sont isolés, limités à chaque entreprise, extrêmement coûteux, et qu'ils ignorent la situation sociale. La population n'a aucune part aux décisions qui se prennent.

Ainsi, la structure socio-territoriale héritée du passé soviétique et souvent plus ancienne (comme la distinction entre le Sud-Ouest et le Sud-Est, le tracé des principales avenues, etc.) est confortée par les mécanismes du marché, qui renforcent les vieilles limites. Cette collusion se fait dans un double mouvement : d'un côté les nouvelles activités gravitent autour des zones les plus prestigieuses et les plus riches ; d'un autre la partie la plus riche de la population est attirée par les nouvelles installations commerciales (Vendina et Brade, 1996). Nous allons montrer comment opèrent ces mécanismes d'interaction entre la typologie sociale et la restructuration urbaine, en utilisant l'exemple de trois branches typiques et très importantes de l'économie de Moscou : le commerce de détail, les finances, les services aux entreprises.

La transformation des fonctions urbaines à Moscou

Pour connaître avec précision les zones de Moscou où sont concentrés les bureaux d'entreprises, les commerces, les banques et les organisations étatiques, nous avons procédé à une analyse rue par rue. Nos sources d'information furent les volumineuses publications de référence et de publicité, les annuaires. Les circonscriptions postales nous servirent d'unités territoriales, ce qui permit, sur la foi des adresses postales, de relier les institutions coexistant dans un même territoire. Nous avons ainsi traité près de 500 bureaux de poste. Là où des entreprises ou organismes utilisaient le code postal de leur maison mère, nous avons établi leur emplacements réel. Voyons maintenant les résultats de notre analyse.

Commerce. Éternel compagnon des villes, le commerce passe difficilement pour un type d'activité « innovant ». Il en est pourtant ainsi dans le Moscou

post-soviétique. Le commerce y a exactement joué ce rôle, assumant la fonction de force motrice primaire non seulement de l'économie d'entreprise, mais aussi, du développement urbain. Le commerce en général, et les vitrines en particulier, produisent une atmosphère de rue et constituent l'un des facteurs déterminants de l'image d'un lieu.

Dans l'ensemble, la répartition spatiale des commerces (plus de 7 000 selon les annuaires en 1996, kiosques non compris) est caractérisée par une hégémonie criante du centre, où le nombre de commerçants et d'entreprises commerciales est douze fois supérieur à celui de la périphérie. Mais le centre lui-même est loin d'être uniforme. On peut y distinguer des quartiers prestigieux ou secondaires, des zones de transition, des quartiers spécialisés. La répartition des magasins d'articles de luxe est particulièrement révélatrice. Selon cet indicateur, les quartiers les plus attractifs sont les quartiers proches du Kremlin, à l'intérieur de la ceinture des Boulevards, la rue Tverskaya (la rue principale de Moscou), les rues Vieil Arbat et Nouvel Arbat et les alentours de la Maison du Gouvernement municipal, la zone qu'on appelle Ile du Kremlin, la ceinture des Jardins, les grandes avenues qui vont vers l'ouest et le sud-ouest de la ville, enfin les environs du Centre d'Exposition « Toute la Russie », au nord. Le contraste entre ces lieux prestigieux et les autres territoires est frappant.

Finance. La spécificité d'un lieu requis par la sphère de la finance peut être déduite d'une analyse du système bancaire, qui est l'activité financière la plus répandue. Pour le nombre de banques commerciales par habitant, Moscou se place loin devant les provinces. Il y a une banque commerciale dans la capitale pour 8 900 Moscovites, ce qui est 6,5 fois la moyenne de la Russie. Les Moscovites sont maintenant pourvus de banques et institutions bancaires à un niveau comparable à beaucoup de pays occidentaux, mais la diversité et la qualité des services offerts sont encore très inférieurs à ce qu'ils sont à l'Ouest.

Le cœur historique de la ville apparaît clairement comme la zone de concentration et d'activité maximum dans la sphère bancaire. En cherchant à avoir un emplacement dans le centre de la ville, les banques entrent en compétition avec d'autres secteurs d'activité, moins prospères et moins puissants, les chassant de places occupées de longue date. Ceci ne s'applique pas qu'aux activités de proximité. Le grand commerce est lui-même, parfois, incapable de s'opposer aux

banques. On peut dire que c'est par la rénovation de vieux bâtiments pour des bureaux de banque que la transformation de Moscou a commencé.

L'héritage architectural pré-révolutionnaire a grandement influencé l'installation des banques. Pratiquement, tous les anciens bâtiments de banques ont retrouvé leurs fonctions. En général ils abritent les sièges sociaux des grandes banques commerciales, établies avec la participation de capitaux de l'État. Ils ont ensuite constitué autant de pôles d'attraction, pour de nouvelles banques s'installant à proximité. Cette polarisation ne joue cependant pas pour toute une série d'établissements bancaires émanant de ministères ou de grandes entreprises, qui restent généralement localisés dans les locaux de leur maison mère.

Depuis le milieu de 1994, Moscou est l'arène d'une compétition bancaire très serrée. Certaines banques commerciales ont pour stratégie de quadriller la ville d'un réseau de succursales, à la recherche d'une clientèle large. Plus fréquemment, la compétition porte essentiellement sur les clients institutionnel ou sur les personnes à hauts revenus. Ce n'est donc pas par hasard que les banques cherchent à ouvrir leurs agences dans les avenues les plus actives et les plus prestigieuses de la ville, comme celles citées plus haut. Cette concentration bancaire rencontre celle des boutiques chères.

En dehors du centre, comme aussi en périphérie de la ville, émergent d'autres points notables d'activité bancaire, particulièrement à l'ouest et au sud-ouest. Pourtant, aucun de ces espaces ne peut soutenir la comparaison avec le centre.

Services aux entreprises. Les « activités pour promouvoir le développement du marché », comme les appellent les statistiques officielles, incluent des activités qui ont émergé dans ce pays tout à fait récemment : agences immobilières, publicité, audit, conseil économique et politique, médiations de toutes sortes (courtage, etc.), services informatiques et de télécommunication, tourisme d'affaires, organisation de réunions d'affaires. Il s'y ajoute des domaines plus traditionnels, mais assurément modernisés, tels que le transport, l'acheminement postal, l'éducation.

La sphère du service aux entreprises a grandi de différentes façons, mais surtout comme une sorte d'extension concrète de l'activité financière, donc des banques et autres compagnies d'investissement, ou

encore de grandes entreprises. Ces créations s'effectuent souvent en partenariat avec l'État. La relation maintenue, au départ, avec l'organisation « mère », facilite l'installation aussi bien sur le plan administratif que par l'accès, par exemple, à des locaux aux loyers modérés. En fait, la plupart des entreprises de cette nature sont installées dans les bâtiments de l'organisation « mère ». Par exemple, une agence immobilière est installée dans le bâtiment de la Bourse immobilière centrale, des entreprises de publicité ont leurs sièges dans de grandes maisons d'édition, etc.

Quand les entreprises partent « de rien », sans capital initial important, elles se contentent de modestes bureaux loués à bas prix par un ministère de second rang, un institut de recherche, une école ou même une pension de famille..., dans des immeubles remontant à l'époque soviétique.

La cartographie des services aux entreprises révèle d'évidentes préférences territoriales. Le secteur sud-ouest de la capitale prolonge, comme la queue d'une comète, le cœur de la ville. Il y a deux raisons pour un tel magnétisme : la forte concentration d'instituts de recherche, la prédominance d'une population d'intellectuels (Vendina, 1996). Il existe aussi, dans la périphérie, des petites concentrations de services aux entreprises, mais elles y contrastent fortement avec leur environnement. Il faut toutefois noter que l'intérêt du monde des affaires pour la partie centrale de la ville a récemment diminué. Ceci est dû au fait que les lignes de transports et de communications de Moscou sont saturées. De grands immeubles de bureaux sont d'ores et déjà établis hors du centre-ville, abritant de grandes compagnies comme Gazprom et Sberbanque. Il est à parier que les services aux entreprises suivront les leaders, participant à leur niveau à promouvoir une atmosphère favorable aux affaires.

Conclusion

Le changement des paradigmes dans le système de gestion de la ville, la transition entre des méthodes de gestion basées sur la planification et des méthodes de marketing, l'absence d'une vision globale des perspectives de réaménagement de la capitale, aussi bien du côté des nouvelles stratégies d'entrepreneur que des actions de l'administration locale, ont eu pour résultat des conséquences à la fois positives et négatives. La

capitale de la Russie est confrontée à peu près aux mêmes phénomènes que ceux que connaissent les grandes villes occidentales, depuis qu'elles sont entrées dans l'ère de l'information.

Le versant négatif, pour Moscou, est le décalage entre une croissance trop rapide des fonctions surimposées (équipements et gestion de haut niveau, commerce de biens exclusifs, logements élitistes, etc.) face à un déclin des fonctions de base (production, logement social, transports urbains, etc.). Les actuels chantiers de reconstruction dans la capitale concernent un nombre limité de zones urbaines. Il s'agit surtout du centre de Moscou. Près de 40 % des investissements en capital et des dépenses de construction se concentrent exactement dans le centre historique de la ville, qui ne représente que 6,4 % de la superficie totale et 8 % des Moscovites. L'opinion de l'architecte en chef de la ville est très significative : « L'administration dans le centre-ville devrait être assurée au niveau fédéral » (Domnysheva, 1996). La nouvelle élite des affaires et de la politique tend à s'approprier les zones réhabilitées du centre. Cette tendance conduit à la constitution d'une « super-ville », une ville dans la ville, différente à la fois par son contenu et dans son apparence.

Le versant positif consiste en une offre de nouveaux services et de nouveaux équipements, dont la diversité croissante s'adresse autant aux personnes qu'aux entreprises. On peut y ajouter la construction d'une image attractive de la ville, assortie de formes architecturales variées, résolument différentes des médiocres stéréotypes soviétiques.

Le principal problème, dans ce nouveau dispositif de développement urbain, est de faire coexister les aménagements attractifs pour les investisseurs et les programmes sociaux compensatoires, attentifs aux besoins de gens, corrigeant les dégâts causés par la restructuration économique et la montée du chômage. La profondeur de la crise socio-économique actuelle rend impossible le transfert de ce fardeau sur les seules épaules des entrepreneurs. Un programme d'ensemble est nécessaire, fondé sur des relations de partenariat entre tous les participants à la vie de la cité, et prenant en compte leurs intérêts respectifs. Mais il est important de prendre également en compte les intérêts de Moscou, en tant que ville dont la percée économique est indispensable à la Russie entière, en mal de marché mondial et de relations internationales. Ainsi, même

s'ils sont sévèrement critiqués par le public pour être trop coûteux, d'ambitieux projets comme « Manezh Square » (qui suit l'exemple des Halles à Paris) et « Moscou Ville » (comparable à l'ensemble de la Défense) sont indispensables.

Quoi qu'il en soit, le « boom » des bureaux ne devrait pas éclipser les intérêts de la population. Il faudrait que les espaces les plus attrayants et les plus prestigieux restent accessibles au public en général, et qu'ils ne tournent pas en ghettos pour riches. Lorsque le parc de logements est dominé par un habitat élitiste, l'espace public devrait continuer de proposer des commerces et des services pour tout le monde. Quant au développement de centres locaux, il devrait être préférentiellement orienté vers la population. Ici, la priorité devrait être donnée à la culture et aux loisirs, aux commerces et aux services.

En termes plus généraux, l'avenir de Moscou dépend du modèle de développement économique qui sera choisi en Russie quand les conséquences de la crise d'août 1998 se seront estompées. Deux scénarios de base sont possibles. Le premier consisterait à poursuivre les tendances de la période 1992-1998, Moscou restant le centre principal de la modernisation du pays, l'intermédiaire obligé entre le monde et la Russie, la population moscovite étant conviée à s'adapter graduellement aux nouvelles réalités sociales. Mais les réserves de tolérance à l'égard d'un tel programme étaient déjà pratiquement épuisées avant la crise. Le maintien de ce scénario entraînerait une aggravation des problèmes sociaux existants et l'apparition de nouveaux problèmes, parmi lesquels on peut citer celui du logement (spéculation sur les vieux blocs des années 1960), celui d'une excessive polarisation sociale, celui du chômage, enfin celui d'un risque permanent de crise financière (*Kontseptzia sotsialno-ekonomicheskogo razvitiia...*, 1998).

Le second scénario est fondé sur le choix d'une restauration du rôle de Moscou comme centre de recherches d'importance mondiale, ainsi que comme centre industriel, orienté notamment dans les branches de haute technologie. Un tel choix ne pourrait aller sans une grande mobilisation de moyens financiers, et sans une douloureuse réorientation de certains investissements urbains. Mais il pourrait aider la capitale russe à affronter les défis du 21^e siècle.

- M. Castells**, 1989, *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford: Blackwell.
- M. Castells**, 1992, *European Cities, the Informational Society and the Global Economy*. Amsterdam. CGO, Amsterdam Study Centre for the Metropolitan Environment.
- M. Castells**, 1993, European Cities, the Informational Society, and the Global Economy, in L. Deben, W. Heinemeijer, D. van der Vaart (eds) *Understanding Amsterdam*. Amsterdam: Het Spinhuis, 1993, pp. 6-23.
- P. Claval**, 1994, Les capitales à l'heure de la métropolisation, Planification et Stratégies de développement dans les capitales européennes, Université Libre de Bruxelles, pp. 21-27
- L. Domnysheva**, 1996, Novy glavnyi arkhitektor stolitsy AleksandrKuzmin o Moskve, *Itogi*, October 8, 1996, p. 61.
- J. Friedmann**, 1988, The world city hypothesis. *Development and Change*, vol. 17, pp. 69-83.
- Goskomstat**, 1995, *Sotsialno-ekonomicheskoe polozhenie RF i ee regionov* (La situation socio-économique de la Fédération russe et de ses régions). Moscou.
- J. Gottmann & Harper** (ed), 1990, *Since Megalopolis. The Urban Writings of Jean Gottmann*. Baltimore: John Hopkins University Press.
- S. Graham**, 1994, Planning for the telecommunications-based city: experience and prospects, *European Spatial Research and Policy*, vol. 1, n° 2, pp. 21-41.
- S. Graham, G. Dominy**, 1991, Planning for information city: the US case, *Progress in Planning*, 35 (3), pp. 169-248.
- O. Gritsai**, 1997, Economic Restructuring of Moscow: International Comparison and Intra-Urban Shifts, *GeoJournal*, vol. 42, n° 4.
- D. Harvey**, 1989 a, From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism, *Annals*, Association of American Geographers, 71, pp. 3-17.
- D. Harvey**, 1989b, *The Condition of Postmodernity*, Cambridge, MA, Blackwell.
- V. Kolossov**, 1996, Geopolitical scenarios for Eastern and Central Europe in the post-bipolar world, *Wiener Ost Europa Studies*, Band 2, Wien, Peter Lang.
- V. Kolossov**, 1997, Political polarization at the national and the intra-urban levels: the role of Moscow in Russian politics and socio-political cleavages within the city. *GeoJournal*, vol. 42, n° 4, pp. 385-401.
- V. Kolossov, O. Vendina**, 1997, Moscou, retour à la route mondiale, in P. Claval et A.L. Saguin, *Métropolisation et politique*, l'Harmattan, Paris, pp. 137-152.
- Kontseptsia sotsialno-ekonomicheskogo razvitiia Moskvyy vsrednesrochnoi perspektive**, 1998, (Un concept de développement socio-économique de Moscou dans une perspective à moyen terme). *Problemyprognozirovania*, n°4, pp. 3-19.
- G. Lappo**, 1992, La region metropolitana de Moscu: particularidades y problemas, *Estudios Geograficos*, n° 204, VII-IX, pp. 24-37.
- G.M. Lappo, G.A. Goltz, A.I. Treivish**, eds., 1988, *Moskovskii stolichnyi region* (Région de Moscou Capitale), Moscou, IGAN SSSR (en Russe).
- N.D. Larionova**, 1995, Dinamika urovnia zhizni moskvichei (La dynamique du niveau de vie des moscovites), *Moskva v tsifrakh 1992-1995. Gorod, reformy, zhizn.* (Moscou en chiffres 1992-1995. La ville, les réformes, la vie), Moscow, Intergraph Service.
- J. Logan, H. Molotch**, 1987, *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley, University of California Press.
- J. O'Loughlin, V. Kolossov, O. Vendina**, 1998, The Electoral Geographies of a Polarizing City, Moscow, 1993-1996, *Post-Soviet Geography and Economics*, 1997, vol. 38, n° 10, pp. 567-600.
- S. Sassen**, 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, New Jersey, Princeton University Press.
- S. Sassen**, 1994, *Paris, ville globale. Le débat*. Paris, L'Harmattan.
- A. Shakhar**, 1990, The Global Economy and World Cities, in Shakhar A. and Oberg S., eds. *The World Economy and the Spatial Organisation of Power*. Aldershot e. a., Avebury, pp. 149-160.

BIBLIOGRAPHIE

A. Treivish, K. Pandit, A.R. Bond, 1993, Macrostructural employment shifts and urbanization in the former USSR: an international perspective, *Post-Soviet Geography*, vol. 34, N 3, pp. 157-171.

O. Vendina, 1996, Sotsialnoe rassloenie v Moskve: tsenaekonomicheskikh reform (La stratification sociale à Moscou: le coût des réformes économiques), *Izvestia RAN, Seria Geograficheskaya*, N 5, pp. 98-113.

O. Vendina, I. Brade, 1996, Der Immobilienmarkt in Moskau. Grundtendenzen der 90er Jahre, *Europa Regional*, N 2, 1996, pp. 17-29.

LES ESPACES URBAINS DE MOSCOU ENTRE SOCIALISME « DÉVELOPPÉ » ET CAPITALISME « SAUVAGE »

Elena CHPAKOVSKAIA
LGU/URBAM, Université de Paris X-Nanterre
echpakov@u-paris10.fr

Depuis le début des années 90, des changements sont de plus en plus visibles dans l'organisation des espaces urbains de Moscou. « Moscou est devenue plus belle ». Cette formule courante reflète les changements spectaculaires dans l'architecture, et l'épanouissement du style particulier dit « moscovite », dont les traits caractéristiques sont l'historisme, la complexité des formes, la richesse et l'éclectisme des détails. Son apparition s'explique par la liberté nouvelle retrouvée par les architectes à la suite de la disparition des interdictions idéologiques et des contraintes administratives, par la négation de l'expérience soviétique précédente et par le désir de créer un certain style traditionnel moscovite, désir partagé et soutenu par les nouveaux acteurs politiques et économiques.

Mais voilà une autre formule : « C'est une mauvaise époque pour la bonne architecture », qui reflète une attitude critique à l'égard des nouveaux « monstres architecturaux », du mauvais goût et du provincialisme de cette architecture devenue le symbole du Moscou post-soviétique [Alexandre Skokan-1996]. On trouve aujourd'hui cette opinion, hier encore plutôt exceptionnelle, à la « une » de la presse écrite et sur Internet, qui annonce déjà le déclin du style « moscovite » et l'apparition du « néo-constructivisme » (le « constructivisme » est un des styles avant-gardistes soviétiques des années 20, interdit à l'époque stalinienne), qui exprime maintenant la tendance nouvelle dans l'architecture de Moscou.

Ce passage en sens inverse de celui qui a eu lieu au début des années 30, est-il logique ou non à l'époque post-communiste ? En tout cas, dans le contexte actuel, cette combinaison des éléments « communistes » et « capitalistes » est omniprésente dans la société et dans la ville. Cette cohabitation attire l'attention des analystes, surtout quand il s'agit de la pratique urbaine de la dernière décennie : avec un humour noir on parle de Moscou comme de la « ville socialiste du capitalisme » [Grigory Revzin-2000].

Le paradoxe se trouve dans une certaine efficacité de cette gestion « socialiste » de la ville actuelle, aussi autoritaire qu'à l'époque soviétique, mais sans idéologie, remplacée par l'idée du profit économique immédiat. Dans le contexte du passage à l'économie de marché, cette gouvernance nouvelle de la ville exprime une volonté de transformer Moscou en ville capitaliste tout en conservant les anciennes habitudes soviétiques des gigantesques projets architecturaux, d'une planification urbaine ne correspondant pas aux ressources économiques réelles, d'un assujettissement de l'architecture à l'industrie du bâtiment, et finalement d'une dictature ignorante des instruments et des mécanismes d'une gestion démocratique.

Mais les lois du marché sont-elles au moins respectées dans cette quête de la ville capitaliste ? La réforme foncière inachevée, quand les terrains urbains ne peuvent être que loués pour 49 ans maximum, met les acteurs économiques (les investisseurs dans le bâtiment, les propriétaires d'immeubles, etc.) dans un état d'incertitude pour l'avenir. D'ailleurs, les relations entre les acteurs politiques et les acteurs économiques ont ici un caractère particulier : les premiers (les acteurs politiques) ont tendance à devenir simultanément les deuxièmes (les acteurs économiques). Le gouvernement de Moscou fait tout son possible pour parvenir à cette nouvelle mixité très avantageuse, dont les formes actuelles sont multiples. Pourtant, il ne faut pas oublier que l'unité du pouvoir politique et économique a toujours existé dans l'État soviétique, et donc il n'y a rien d'étonnant dans cette tendance à conserver l'ancienne habitude dans les nouvelles conditions de l'économie de marché, avec tous les avantages qui s'ouvrent.

Pratiquement libres du contrôle de l'État fédéral pendant les années 90, les autorités municipales ont largement profité d'un rôle de vrai propriétaire de Moscou. En revanche, le gouvernement fédéral, qui a perdu toute son influence sur l'urbanisme de Moscou à l'époque d'Eltsine, cherche maintenant à renverser la situation en utilisant les instruments législatifs pour limiter le pouvoir (et les profits) du gouvernement de Moscou. Le premier pas dans cette direction, c'est le nouveau code des impôts et le budget 2001, selon les-

quels Moscou doit mettre beaucoup plus d'argent dans le budget fédéral (ce qui provoque des difficultés pour la réalisation des grands projets déjà démarrés et très médiatisés: Moscow-City, le troisième boulevard circulaire, etc.). Le deuxième pas, c'est la préparation d'une loi concernant les territoires « fédéraux » dans les villes, et d'un arrêté présidentiel selon lequel près de 30 % du territoire de Moscou doit être mis sous le contrôle du gouvernement fédéral (actuellement le part du territoire dit « fédéral » à Moscou n'est que de 5 %) [K. Kennet. nov.2000]. Autrement dit, le pouvoir fédéral cherche des moyens pour rendre la gestion urbaine plus étatique, en quelque sorte plus proche du modèle soviétique.

La restructuration socialiste de Moscou

Pour comprendre la situation actuelle, il faut en chercher les racines dans le passé soviétique, qui continue à influencer le comportement du pouvoir. Aujourd'hui, on peut observer l'évolution de l'urbanisme soviétique d'une part comme un phénomène historique achevé, et d'autre part comme un processus qui, ayant déterminé les caractères particuliers des villes et du système de peuplement du pays, continue d'avoir des conséquences au-delà de la disparition de l'URSS.

Le développement des agglomérations anciennes, aussi bien que la création des villes nouvelles, se sont toujours trouvés en Russie sous l'influence des doctrines idéologiques et sous une gestion étatique extrêmement centralisée. Mais les doctrines elles-mêmes se sont modifiées profondément en fonction des étapes historiques et des mutations du système soviétique. Deux étapes furent particulièrement importantes pour l'évolution de l'urbanisme soviétique. La première est le début de la période stalinienne (les années 30), quand les principes généraux de l'urbanisme totalitaire ont été créés. La deuxième, c'est la période khrouchtchévienne (du milieu des années 50 au milieu des années 60), quand la déstalinisation du pays a donné le signal d'une nouvelle phase de développement urbain et du lancement de la construction de masse sur une base industrielle.

Le point de départ de l'urbanisme totalitaire, c'est la période du premier plan quinquennal (1929-1932), quand les recherches théoriques de formes nouvelles pour la ville future (dont la « ville socialiste » était une

partie centrale) se heurtèrent aux processus de démarrage de l'industrialisation socialiste du pays. La planification urbaine a été incluse dans la planification économique, ce qui conduisit à la centralisation rapide et complète de la gestion de cette branche, à sa soumission au Plan d'État et aux règles unitaires.

Pour compenser l'insuffisance évidente des programmes sociaux et les conditions de vie presque insupportables (manque de logements, d'équipements, de services) pour une population urbaine qui ne cessait d'augmenter, il fallait créer un mécanisme compensatoire. L'urbanisme totalitaire va jouer un rôle primordial dans l'accomplissement d'une tâche idéologique: créer une image de bien-être matériel du peuple soviétique. C'est dans ces conditions qu'a débuté l'évolution rapide de l'urbanisme stalinien, qui trouva ses formes spécifiques pendant l'élaboration du Plan général de la restructuration de Moscou (1935, sous la direction de V. Semenov et de S. Tchernychev).

La rupture avec le « nihilisme gauchiste » des années 20 et le passage vers le « réalisme socialiste » en architecture ont fondé les principes monumentaux et néoclassiques de la planification de Moscou, qui va devenir un exemple pour toutes les autres villes soviétiques, avec sa hiérarchisation nouvelle des espaces, la destruction massive du tissu historique, l'agrandissement des échelles spatiales et, bien sûr, avec son architecture désormais inspirée de la Renaissance italienne. Toutes les autres propositions conceptuelles, notamment celles qui furent présentées à l'occasion du concours pour le projet d'aménagement de Moscou (1931), ont été définitivement rejetées.

Dans le Plan général de restructuration de Moscou (juillet 1935), les principes majeurs de la planification urbaine, de la construction et de la restructuration des équipements urbains ont été fixés pour 10 ans. Selon ce document, le plan urbain de Moscou conservait sa structure historique composée de voies radiales et circulaires, mais le réseau des rues et des places subissait une restructuration radicale par élargissement et alignement. Les « lignes rouges » du plan assuraient aux axes majeurs une largeur de 30 à 40 mètres.

La position officielle à l'égard des très grandes villes avait déjà été exprimée sans ambiguïté, quelques années plus tôt, dans le décret du Comité Central « Sur le développement de l'économie urbaine » (juin 1931): « il est inutile de créer des villes géantes ». Désormais, la limitation de la croissance de Moscou, cette priorité

affichée de la politique urbaine, se trouvera toujours en contradiction avec la demande économique et les besoins socio-culturels du développement.

Le repère fondamental du plan général était la limitation de la population de Moscou à une progression de 3,66 millions (1935) à 5 millions (1945). Pour cette période, afin d'assurer une meilleure répartition de la population urbaine, il était prévu un doublement du territoire de la ville: de 28 500 à 60 000 ha. L'expansion vers le sud-ouest était privilégiée, avec la création d'un nouveau quartier d'une surface habitable de 1 million de m². Tous les espaces de banlieue choisis pour le développement de Moscou ont reçu le statut de « territoires de réserve » et furent inclus dans la limite administrative de la ville.

Enfin, les quatre principes majeurs de la planification urbaine et de la répartition de la population peuvent être résumés ainsi:

- Construction de grands îlots (9 à 15 ha);
- Large espacement des immeubles dans l'îlot;
- Baisse de la densité à un niveau homogène de 400 habitants/ha valable pour tous quartiers résidentiels, anciens ou nouveaux, à l'exception de quelques portions du centre autorisés à conserver 500 hab./ha;
- Norme de six étages et plus sur les sites les plus importants de l'agglomération. Cette nouvelle échelle urbaine était en cohérence avec les plans révisés des réseaux de transports.

Le plan général de 1935 fut appliqué jusqu'au début des années 50. Au cours de cette période, de grands immeubles d'appartements (de huit à quatorze étages dans les édifices de l'après-guerre) furent effectivement construits le long des grands axes élargis, ou sur les emplacements clés. Les immeubles de ce type recevront plus tard le qualificatif de « staliniens », et prendront une place privilégiée dans la hiérarchie du marché immobilier post-soviétique.

Mais le parc de logements construits pendant l'époque stalinienne fut largement insuffisant pour la population de Moscou, qui atteint 5 millions d'habitants en 1959. Le problème du logement restait donc très aigu, comme il l'avait été au début de l'époque soviétique lorsqu'on relogeait les travailleurs dans les appartements bourgeois expropriés, transformés en logements communautaires surpeuplés. Cette formule a longtemps imprégné la notion de logement urbain, au point que les appartements nouveaux étaient eux-mêmes, souvent, partagés par plusieurs familles.

Vers la fin de l'époque stalinienne, l'inefficacité des méthodes artisanales utilisées dans le bâtiment était devenue évidente: le coût et la durée de la construction des immeubles ne correspondaient plus aux besoins urgents. Aussi, de nouvelles méthodes industrielles ont commencé à se développer dans le bâtiment dès la première moitié des années 50, d'abord dans le cadre du nouveau Plan général pour dix ans (1951-1960, élaboré sous la direction de D. Tchetchouline), qui reprenait la ligne générale du plan de 1935.

Déstalinisation et nouvelle politique urbaine

L'Union soviétique a été profondément marquée par les changements de l'époque de Khrouchtchev, dite du « dégel », dont l'essence était la déstalinisation du pays. Dans le domaine architectural, cette période a apporté une rupture avec le style néoclassique. La « lutte contre les excès architecturaux », proclamée par Khrouchtchev dans son fameux discours de décembre 1954, signifiait un rapprochement avec le style international de l'après-guerre et le passage vers une nouvelle politique résidentielle: la construction à une échelle massive de logements bon marché (immeubles de quatre étages sans ascenseur), destinés à reloger des milliers de familles dans des petits appartements individuels.

La production industrielle de gros éléments préfabriqués (des panneaux) permit la mise en construction des périphéries. La chaîne de fabrication, unique, commençait par l'élaboration de projets-types (appartements d'une, deux ou trois pièces) sur la stricte base des « Normes et règles pour la construction », continuait par la production des éléments préfabriqués dans des usines spécialisées, et se terminait sur les chantiers des *microrayons* (quartiers), toujours situés hors des parties historiques de la ville, mais souvent à l'emplacement d'anciens villages. Cette phase est à présent connue sous le nom de « première période de construction industrielle » (1958-1967).

Le terme de microrayon a été choisi pour désigner l'unité fonctionnelle élémentaire de la ville. Il détermine le niveau d'équipement et de services pour la vie quotidienne d'une population de 10 000 à 15 000 habitants [Galia Burgel, Elena Chpakovskaia-1998]. C'est le niveau inférieur du nouveau système théorique du service public « à trois degrés » (quotidien, périodique,

épisodique), conçu à cette époque par les théoriciens de l'urbanisme soviétique. Contrairement à la régularité et à la symétrie des îlots de la période précédente, les microrayons purent être dessinés de façon libre. À partir des années 60, c'est au niveau du microrayon que le nouveau tissu urbain s'est principalement élaboré.

La mise en valeur des territoires « réservés » et la croissance de l'agglomération de Moscou s'accéléraient de telle façon qu'il fut décidé, en 1960, de porter les limites administratives de la ville jusqu'à la nouvelle autoroute circulaire (le MKAD), construite à une distance considérable du centre-ville. Désormais, tout le territoire à l'intérieur de ce grand ovale (40 km de diamètre, 87 500 ha) fit partie de la ville de Moscou. La même année fut commencé l'élaboration des « Principes techniques et économiques du nouveau Plan général de développement de Moscou pour la période de 25-30 ans ».

L'expansion territoriale et les mutations structurelles

C'est en 1971 que ce nouveau plan général (élaboré sous la direction de M. Posokhine) a été adopté dans sa version définitive, pour l'horizon 1990. Le niveau de population pour cette échéance a été fixé à 7,5-8 millions d'habitants, tandis que le cadre de la croissance territoriale n'avait pas lieu d'être repris, ayant été largement anticipé par le tracé du MKAD. Le territoire de la ville a été divisé en 8 grandes zones planifiées pour une population de 0,6 à 1,0 million d'habitants. L'une d'entre elles, la zone centrale, correspondait au territoire historique de Moscou, les autres formant comme une corolle autour de ce cœur. Chacune de ces grandes zones (ou arrondissements) était divisée à son tour en 3 ou 4 « rayons » de 240 000 à 400 000 habitants, eux-mêmes morcelés en microrayons

L'évolution ultérieure des schémas de planification, aussi bien que l'élaboration des plans dits « améliorés » pour des immeubles plus hauts (de 9 à 22 étages) au cours des deux décennies du « socialisme développé » de l'époque de Brejnev, relevaient toujours du cadre strict de l'urbanisme centralisé et standardisé. L'industrie du bâtiment préfabriqué, dont la part était de 76 % en 1967, de 80 % en 1971, et de 93 % en 1983 dans l'ensemble de la construction à Moscou [Vladimir Korotaïev-1999], continuait d'imposer ses contraintes. Le « clonage » des modèles approuvés et

des éléments sortis de la chaîne industrielle est devenu le mode de reproduction général de la ville.

La distribution des logements aux familles s'effectuait en fonction de normes strictes : pour être inscrit sur la liste d'attente, il fallait ne disposer que de moins de 4 m² de surface habitable par personne. Ainsi, l'approche normative et distributive, presque parfaite, et dont le but était d'assurer l'équité sociale, a produit un environnement urbain d'une homogénéité et d'une monotonie sans précédent à cette échelle. Les grands ensembles uniformes symbolisèrent l'avènement d'un nouveau type de ville, périphérique, gigantesque, standardisé, et fonctionnellement sous-développé. Dans les années 80, les trois quarts de la population de Moscou habitaient dans cette ville dortoir, dont l'environnement rudimentaire commençait à engendrer des problèmes sociaux, qui se répercuteront bientôt sur tout le système.

Par le seul fait qu'un grand nombre de quartiers se trouvèrent simultanément au stade initial de leur développement, la croissance rapide de la périphérie a provoqué un grand déséquilibre fonctionnel et socio-culturel : difficultés des liaisons quotidiennes, mauvaise accessibilité aux fonctions centrales, non-fiabilité des services publics de base, marginalité accrue des populations.

La différence profonde entre les objectifs de la planification urbaine et ses résultats a été mise en évidence, à partir des années 70, avec le développement des recherches socio-fonctionnelles. Une série d'enquêtes réalisées par l'Institut Central de Recherche et de Planification Urbaines (TSNIIP, gradostroitelstva) a permis d'éclairer le fonctionnement de cette grande ville, confrontée aux conditions particulières d'une croissance territoriale rapide associée à un grand retard culturel [Leonid Kogan-1998]. L'analyse a mis notamment en évidence l'influence négative d'un milieu urbain sous-développé sur les différentes fonctions centrales, lorsqu'elles sont immergées en pleine périphérie. Elles perdent alors, à la fois leurs vertus premières et leurs capacités de rayonnement [Elena Chpakovskaia-1977].

Finalement, l'idée directrice du plan général de 1971, celle d'une décentralisation par la création, dans chacune des sept zones périphériques, d'un centre public principal, n'a pas été réalisée. Ce qui devait être l'un des éléments de base d'un nouveau système polycentrique s'est heurté, tout à la fois, à l'insuffisance du potentiel des fonctions centrales et au sous-développement du nouveau milieu urbain moscovite.

Les nouveaux changements planifiés

A la fin de l'époque soviétique, le développement extensif de Moscou a abouti à son débordement hors du MKAD, l'autoroute circulaire. De nouveaux territoires de « réserve », en forme de protubérances, ont été incorporés. Au total, la superficie de Moscou est donc passée, pendant la période soviétique, de 17 700 ha (1917) à 99 400 ha (1990).

En revanche, le dernier « plan de développement de Moscou jusqu'à l'an 2020 », produit de l'époque post-soviétique adopté en juin 1999, ne contient pas de changements territoriaux. L'espace municipal conserve donc cette forme un peu bizarre héritée des dernières années socialistes. Le refus d'une croissance territoriale (pour vingt ans) et le choix d'une « restructuration intensive des territoires existants » se trouvent parmi les priorités du plan. Une autre nouveauté est la stabilité de la population: elle doit rester à peu près à son niveau actuel (8,5 millions en 1998) jusqu'en l'an 2020 [Alexandre Kouzmine-1999].

Selon ses auteurs, la différence principale du nouveau plan général par rapport aux plans précédents est dans son orientation régulatrice et non plus directive. La régulation proposée (ou prétendue?) est basée sur un zonage fonctionnel du territoire, comportant une information détaillée sur les genres d'activité interdits dans chaque alvéole de la ville, ce qui devrait (théoriquement?) stimuler et coordonner les activités non interdites.

Les pronostics de développement économique et social jusqu'à l'an 2020 sont peu convaincants, qu'il s'agisse de l'augmentation considérable (de 8 à 10 ans) de l'espérance de vie ou du quintuplement du « produit régional brut » de la région de Moscou, accompagné de changements structurels radicaux dans l'emploi, etc. [ibidem]. Comme d'habitude, un pronostic mégalomane sert de point de départ à l'élaboration du noyau conceptuel et de toute la construction détaillée qui en découle.

Le projet d'extension du parc de logements, qui doit passer de 176 à 220 ou 230 millions de m², est composé de trois volets: 12 ou 13 millions de m² doivent être réalisés dans les programmes déjà engagés sur des terrains nus, 25 à 31 millions de m² dans des programmes de restructuration des quartiers existants, et 7 à 10 millions de m² dans des programmes de mise en valeur des terrains actuellement occupés par l'industrie. La restructuration radicale des 2 000 ha de la « pre-

mière période de construction industrielle » suppose la démolition de 6 millions de m² khrouchtchéviens « amortis ».

Cette planification abrupte n'est-elle pas caractéristique d'une économie socialiste? Les anciennes habitudes sont, semble-t-il, aussi fortes que les prétentions à tout faire différemment, exprimées dans une liste de « changements principaux », une sorte de manifeste d'urbanisme post-communiste. Il s'agit:

- du passage d'une mise en valeur de terrains vides à une restructuration complexe des quartiers existants;
- de microrayons réservés aux différents types d'habitation;
- d'une libération à l'égard des formes traditionnelles (les cours, les rues, les places);
- d'une diversification des volumes et des tailles d'immeubles;
- du passage des projets-types à des projets individualisés;
- d'une diversification des standards [Oleg Baëvski-1999].

Bref, il s'agit encore une fois d'une révision radicale de la ville existante; et même si les intentions sont bonnes, cette stratégie de changement global pose le problème des conséquences imprévues et des effets secondaires de chacune des mesures projetées. Compte tenu des transformations sociales déjà apparues depuis le début des années 90, notamment en relation avec la privatisation du logement et l'émergence d'un marché immobilier, la démolition de millions de m² de logements dans plus de 30 quartiers est une perspective redoutable.

Privatisation du logement : dix ans après

C'était encore l'époque de Gorbatchev lorsque le Conseil Suprême de l'URSS a adopté la loi « Sur la propriété en URSS », qui servit de base à la loi du 4 juillet 1991 « Sur la privatisation du logement », dont l'application plus ou moins immédiate aux différents types de logement (municipal, coopératif ou d'État) a conditionné l'évolution du marché immobilier [Elena Chpakovskaia-1993]. La particularité majeure de cette privatisation, c'est son caractère gratuit, qui fut « mal vu » à l'époque par les experts occidentaux [André Massot-1993]. En effet, la privatisation sans argent, c'était un non-sens du point de vue du bon sens, mais elle avait l'avantage important d'être parfaitement réél-

le pour la population urbaine, et non fictive ou frauduleuse comme cela se produisait avec la privatisation d'autres branches de l'économie socialiste.

La privatisation gratuite, sorte d'héritage inattendu de l'époque soviétique, reçu par les habitants des appartements individuels et même communautaires, créa un « marché primaire » qui fut l'étape initiale de la formation du marché immobilier. L'étape suivante fut l'apparition du marché « secondaire », quand certaines des habitations privatisées ont été revendues au prix du marché. L'appartement privatisé est en effet devenu, pour la population appauvrie, l'un des rares moyens pour résoudre de gros problèmes matériels, et même pour survivre à la disparition des formes habituelles de l'aide sociale. L'une des conséquences immédiates fut une mobilité résidentielle inédite des couches défavorisées, allant du centre vers la périphérie de Moscou.

Depuis l'apparition du marché immobilier, la différenciation assez prononcée du milieu urbain entre les quartiers centraux et les quartiers périphériques, de même que la différenciation qualitative des immeubles eux-mêmes, se perçoivent très bien dans l'éventail des prix du logement. L'ampleur de ces écarts est surtout due à la construction de logements « élitistes » et de cités de « prestige », localisées soit dans le centre, soit dans des sites périphériques choisis

Actuellement, sur fond d'augmentation générale des prix de 1 à 2 % par mois et d'une demande accrue de petits appartements à prix modéré, on constate une segmentation du marché immobilier, dont chaque secteur détermine sa propre dynamique des prix : l'ancien, le neuf, le secteur élitiste, le secteur de masse, etc. Deux tendances dominent : une hausse des prix pour les logements nouvellement construits, une stagnation des prix pour les logements des années 60.

En général, les prix en dehors du centre se situent dans une fourchette de \$450 à \$900 le m². Dans le centre, la gamme va de \$400 à \$2000 le m². Les nouvelles constructions « élitistes » ont tendance à remplacer les immeubles staliniens au sommet de la hiérarchie. Très prisés jusqu'à la fin des années 90, les appartements staliniens ont perdu récemment 5 % de leur valeur marchande dans les quartiers traditionnellement chics des perspectives Lenineski, Leningradski et Koutousovski [Nedvijimost tsenou sebe znaet-2000].

L'implantation de cités de luxe dans le tissu existant favorise la poursuite de la polarisation sociale, dont les racines sont ancrées dans l'époque socialiste. Les quartiers choisis pour l'élite soviétique étaient devenus des zones duales où s'appliquait un double standard d'équipement et d'aménagement. Ce processus s'est renforcé pendant la période post-soviétique et a trouvé de nouveaux terrains et acteurs. Le déplacement des habitants des appartements communautaires du centre historique vers de petits appartements individuels situés dans la périphérie a été élaboré et appliqué par les agences immobilières. Vidés de leurs anciens habitants, les grands appartements ont été revendus à prix forts après avoir été entièrement rénovés.

Les tentatives municipales pour résoudre le problème des logements communautaires du centre de Moscou ont échoué. Au début des années 90, des projets d'aménagement avaient été élaborés pour certains quartiers historiques, avec pour premier principe la réalisation de logements sociaux sur les terrains encore libres, afin de loger dans le même quartier les habitants des appartements communautaires. Mais les prix de la construction dans le centre ont augmenté de telle façon que ces idées ont été abandonnées. En revanche, le processus de déménagement des habitants vers les quartiers périphériques s'accélère. C'est la construction de logements de masse sur une base industrielle, aujourd'hui comme à l'époque soviétique, qui fournit les milliers de mètres carrés nécessaires pour cette opération.

- O. Baëvski**, 1999, Strategia gradostroitel'no razvitiia Moskvy v 21 veke, *Arkhitektoura, stroitel'stvo, dizain*, n° 4, pp. 18-33.
- G. Burgel, E. Chpakovskaia**, 1998, Lexique d'urbanisme soviétique, La ville soviétique avant la pérestroïka, *Villes en Parallèle*, n° 26-27, Université de Paris X, pp. 215-233.
- E. Chpakovskaia**, 1977, *Prostranstvennoë razvitie tsentra v strouktoure kroupnovo goroda*, Moskva (thèse de doctorat).
- E. Chpakovskaia**, 1993, La ville de Moscou en route vers le marché, *La nouvelle alternative*, n° 32, pp. 62-64.
- K. Kennet**, 2000, Gosstroï khotchet izmenit' guenplan, *Russian Property Online*, novembre.
- L. Kogan**, 1998, Liens socioculturels et milieu urbain dans les très grandes villes, La ville soviétique avant la pérestroïka, *Villes en Parallèle*, n° 26-27, Université de Paris X, pp. 205-210.
- V. Korotaëv**, 1999, Iz istorii razrabotki i realizatsii gueneral'nykh planov Moskvy do 90 godov, *Arkhitektoura, stroitel'stvo, dizain*, n° 4, pp. 8-11.
- A. Kouzmine**, 1999, Proekt novovo gueneral'novo plana Moskvy na periode do 2020 goda, *Arkhitektoura, stroitel'stvo, dizain*, n° 4, pp. 12-17.
- A. Massot**, 1993, La privatisation de l'habitat en Russie, in: supplement n° 4 aux *Cahiers de l'IAURIF*, février, pp. 20-23.
- Nedvijimost tsenou sebe znaet**, <http://Rambler.ru>, 17.12.2000.
- G. Revzin**, 2000, Moscow, socialist city of capitalism, *Project Russia*, n° 3, pp. 6-10.
- A. Skokan**, 1996, Plokhoë vrémia dlia khorochei arkhitektoury, *Arkhitektoura i stroitel'stvo Moskvy*, n° 6, pp. 6-9.

UN NOUVEL AVATAR DE L'URBANISME MOSCOVITE

Tatiana EKATERINTCHEVA
Société d'équipement de la région mulhousienne
tatiana.wittner@serm68.fr

« *Le vieux Moscou, avec son charme désuet, ses tas de neige l'hiver et ses arrière-cours fleuries l'été, appartient désormais au passé. Il a emporté avec lui son inimitable aspect, ses odeurs et ses bruits caractéristiques. Mais ce n'est pas seulement l'image de l'ancien Moscou qui se dissout ou change de contenu* »¹.

Au XXe siècle, la ville de Moscou a joué, consécutivement, le rôle de capitale de trois États : la République Soviétique Fédérative Socialiste de Russie, l'Union soviétique et la Russie « démocratique ». L'ère socialiste y a laissé ses marques monumentales, en recréant la capitale et en l'adaptant à ses goûts et à ses besoins. La période actuelle, dite de transition, engendre de nouveaux projets urbains tout aussi prétentieux. Des projets qui laisseront, peut-être, quelques empreintes dans le livre de l'histoire moscovite. Mais on peut s'interroger sur la nouvelle destinée de cette capitale d'un pays qui se cherche. Qui décide de lui tracer, désormais, son chemin ?

On s'attaque aujourd'hui à ce qui, il y a quarante ans, a transformé les paysages de Moscou, lorsque ses périphéries ont accueilli les premiers immeubles d'habitat de masse. Commencé par Nikita Khrouchtchev, ce programme a pris une ampleur considérable dans l'URSS entière, avec l'adoption des techniques du béton préfabriqué, qui devinrent prédominantes. En passant par différentes étapes, cet effort se poursuit jusqu'à la fin de la période soviétique. C'est donc l'habitat de masse qui a forgé les périphéries de Moscou comme celles des autres grandes villes de l'Union.

Examinons la carte du Moscou actuel. Il est facile de noter la place restreinte occupée par la ville « historique »², enserrée dans le « cercle des jardins », une limite séparant le vieux Moscou de ses dernières métamorphoses. En vérité, la plupart des Moscovites habitent aujourd'hui cette « jungle de béton »³ entourant l'espace bâti de l'ancienne capitale. Tous ces « nouveaux » quartiers, apparus à Moscou depuis la mise en

œuvre de la construction de masse, ont suivi un chemin semblable : partant d'une campagne traditionnelle de l'oblast⁴ moscovite, ils devinrent des espaces de villégiature, pour devenir ensuite l'un des raïon⁵ de la ville de Moscou. Certains sont déjà anciens, datant des années 50 et 60, tandis que d'autres sont plus récents, leur construction se poursuivant encore par endroits.

Les « cinq étages » menacés

Les plus anciens des « nouveaux » quartiers, constitués de petits immeubles de cinq étages, sont aujourd'hui au cœur des discours urbanistiques. Des projets de reconstruction sont proposés, parfois suivis d'un début de réalisation. Ces projets sont discutables et nous y prêterons donc attention.

Les immeubles appelés « 5 étages » ont une histoire complexe. Ils furent d'abord une promesse de bien-être pour des familles fatiguées de vivre dans des appartements communautaires ou dans des baraques insalubres. Cette belle image se maintint un certain temps, leurs habitants s'y sentirent heureux... Cependant, leur architecture se ressent des fortes contraintes financières qui présida à leur construction. L'image se dégrada aussi du fait des fortes densités d'occupation au m² imposées par les normes de l'État. Aussi, lorsque le contexte économique et social du pays changea à la fin des années 70, le triomphe initial des « 5 étages » s'effaça devant de nouvelles réalisations moins ascétiques. Les urbanistes russes ont qualifié ce phénomène de « vieillissement moral » des « 5 étages ». Cette expression sonna comme une condamnation, sur laquelle s'appuient aujourd'hui les discours officiels qui ne craignent pas de critiquer, voire de ridiculiser, les « 5 étages ».

Cependant, ces discours ne tiennent nullement compte d'un nouveau changement dans l'existence de ces immeubles, qui s'est produit vers les années 90,

1. O. VENDINA, « Le nouveau visage de Moscou et la contribution de la municipalité à la modernisation de la ville », *Cybergeo*, n° 82, mars 1999.

2. Terme largement employé par les urbanistes russes.

3. Expression utilisée par les urbanistes russes.

4. Département (ou province, ou région) de la ville de Moscou, qui s'étend sur 47 000 km.

5. Municipalité locale, la ville de Moscou en compte 128 pour environ dix millions d'habitants.

renversant encore une fois l'appréciation des « 5 étages » par leurs habitants. Le mode de peuplement des appartements a changé. Là où, dans les années 70, les membres d'une famille nombreuse se sentaient à l'étroit, se trouve aujourd'hui un jeune couple content de son nouveau logement; ou bien encore une vieille personne qui profite à elle seule de ses 3 pièces depuis le départ des enfants. Du reste, la différence entre les « 5 étages » et la génération d'immeubles qui a suivi n'est guère, objectivement, qu'une question de nombre d'étages (on est passé de 5 à 9 ou à 12), à quoi s'ajoute la présence d'un ascenseur et d'un vide-ordures. La qualité des immeubles et des appartements est la même, les quartiers qu'ils composent ont les mêmes déficiences. Mais avec les mêmes défauts, les « 9 étages » échappent à la mauvaise réputation des « 5 étages ».

La divergence entre la *représentation* que les habitants des « 5 étages » ont de leur habitation et le *discours officiel* répandu et maintenu dans les médias est remarquable. Notre souci fut de savoir où cette divergence prenait ses origines. Or, nous constatons que les slogans contre les « 5 étages » n'apparaissent pas nécessairement au moment où l'on commence à prendre conscience de leurs défauts. Il y a longtemps que les habitants ont perçu ces faiblesses, mais les discours n'émergent que depuis peu. Les premiers de ces discours datent du milieu des années 80, lorsque la *perestroïka* s'est mise en route. Il y avait à cela au moins deux raisons. D'une part les « 5 étages » n'avaient effectivement abouti qu'à une faible densité urbaine, contrairement à d'autres habitats collectifs. D'autre part, les réserves foncières de Moscou s'épuisaient tandis que la croissance urbaine se poursuivait.

Durant de longues années, la ville s'est développée en « tache d'huile », ajoutant de nouveaux « morceaux » au territoire urbain. Ainsi, on a construit d'abord sur tous les terrains vagues, dans les limites de la grande route périphérique. Ensuite, la ville s'est attribuée des terrains en dehors du cercle périphérique, en créant de nouveaux *raïons*. La ville ne possédant plus alors que des zones protégées, comment pouvait-elle se développer davantage? Dans les années 90, la valeur des terrains occupés par les 5 étages a donc été reconsidérée. En effet, les groupements de « 5 étages » sont bien aménagés, ils possèdent un réseau développé d'infrastructures. Leurs territoires sont traversés par tous les réseaux urbains, notamment de transports. A l'échelle actuelle de la capitale, ils sont relativement proches du centre-ville. La valeur de ces

territoires a donc été révisée à la hausse. C'est ainsi, qu'il fut décidé que la seule voie possible était la reconstruction des ensembles de « 5 étages ». Ce fut le point de départ des discours de dénigrement des constructions de Krouchtchev.

Intervient ensuite le changement de la société russe. Le capital entrant en jeu, la société s'est transformée en se divisant en très riches et en très pauvres. De nouvelles logiques de consommation sont apparues. Les anciennes normes d'habitation, forgées sous le régime soviétique, ne conviennent plus aux idées des « Nouveaux Russes ». Apprenant à avoir des désirs, les gens cherchent à les assouvir, et leur demande rencontrera toujours une offre. Cela est évident pour l'immobilier, qui est un des rares domaines fonctionnels et rentables de l'économie post-soviétique. La question « où construire? » se pose donc déjà avec insistance, et les regards se tournent vers cette « nouvelle » potentialité foncière: les « 5 étages ».

Ambitions immobilières

Les discours critiques ont condamné les « 5 étages », mais ils seraient restés stériles s'ils n'avaient fourni une couverture astucieuse à de folles ambitions immobilières. Celles-ci se parent, dès le milieu des années 1990, du vertueux intitulé: « *reconstruction du parc des 5 étages* ». Depuis lors, le fantôme de la *reconstruction* flotte dans les airs moscovites. Il a pu prendre une forme tangible lorsque l'impuissance du budget public fut relayée par la nouvelle économie, c'est-à-dire par des investissements privés.

Avec le passage à l'économie de marché sont apparus des capitaux « libres », non seulement chez les entrepreneurs, mais aussi chez les particuliers, qui devinrent des acheteurs potentiels sur le marché du logement. Les nouveaux bâtisseurs moscovites ont avancé le schéma suivant: en démolissant un groupe de « 5 étages », ils proposaient de reconstruire sur le même terrain des tours de 10 à 16 étages, augmentant ainsi la quantité de logements. La moitié des nouvelles habitations étaient offertes à la municipalité pour reloger les habitants des immeubles démolis, l'autre moitié restant disponible pour la commercialisation⁶. Ce schéma idyllique, appelé « *méthode ondulatoire* », a connu un vif succès auprès les investisseurs privés, qui y voyaient un moyen efficace pour accéder à des terrains urbains constructibles. Le gouvernement de

6. Pour éviter toute confusion il faut préciser que, selon leur destination, les immeubles d'une même opération ne seront pas les mêmes, n'auront pas les mêmes qualités, et ne seront pas « mélangés ».

Moscou, quant à lui, espérait ainsi renouveler son parc de logements et offrir à la ville un programme urbanistique d'envergure.

Désormais, le nouveau modèle d'action sur la ville associe donc le capital privé et la puissance publique, qui dispose des terrains constructibles. Perdant de plus en plus de sa force et de son pouvoir financier, l'État se désengage partiellement du domaine de l'urbanisme en conservant cependant son pouvoir foncier⁷. Ainsi, les investisseurs privés trouvent accès au développement urbain et l'action urbaine prend l'allure d'un contrat entre l'État, sans argent mais propriétaire des terrains, et le secteur privé, riche mais dépourvu de terrains. Ravis à la perspective d'accéder à de délicieux morceaux du gâteau moscovite, les investisseurs prennent une part active au dénigrement des « 5 étages », celui-ci ayant comme tout bon dénigrement un ancrage dans l'illusion de la réalité⁸...

Cependant, le triomphe de la « méthode ondulatoire » a pâli par l'effet de la crise économique. Ni dans sa forme, ni dans ses prétentions, cette méthode n'est encore à même de se confronter aux conditions de l'économie post-soviétique. Peu de temps après l'apparition du marché du logement, la vente des appartements a chuté assez rapidement, et la structure de la demande en logement s'est transformée. Ceux qui ont voulu et ont pu acheter un logement, les personnes les plus riches, les « Nouveaux Russes », l'ont fait. Il reste un nombre assez réduit d'acheteurs potentiels de la classe moyenne, détruite par la nouvelle économie et non encore renouvelée. Cette classe moyenne ne peut plus se permettre l'achat d'appartements de luxe. Depuis 1995, les prix de vente des logements ont baissé, tandis que le coût de la construction ne cessait de croître.

Les investisseurs ne sont plus en mesure d'assurer le rapport initial 50/50 entre logements commerciaux et municipaux : la rentabilité de l'entreprise en aurait souffert. Ce rapport proposé passa à 60/40, puis à 70/30, au profit de l'investisseur. Le processus prenant une forme régressive, les municipalités locales ont vu usurper par le bâtisseur privé les terrains moscovites. Elles sont actuellement dans une impasse, subissant la

pression des ambitions du maire de Moscou, pour qui le programme de reconstruction des « 5 étages » est un beau marchepied dans sa course électorale. T. Maklakova⁹ notait : « La situation se complique par le fait que les problèmes de la réhabilitation et de la reconstruction sont renvoyés aux municipalités des raïons, lesquelles ne sont armées ni pour une vision globale de l'embellissement de la ville, ni pour l'encadrement d'une tâche aussi importante¹⁰ ». Les municipalités se sentent piégées, d'un côté, par l'ordre du Maire d'accomplir le programme de reconstruction, de l'autre côté, par les conditions draconiennes imposées par les investisseurs.

Où en sommes nous aujourd'hui? La « méthode ondulatoire » a échoué dans ses prétentions. Présentée, au départ, comme une réponse aux déficiences des premières réalisations de masse, elle n'évite pas les mêmes erreurs : transiger sur la qualité au profit de la rentabilité. L'intérêt de l'investisseur est de réaliser le maximum de bénéfices, à contre-courant du discours ambiant sur la qualité de vie dans la ville et sur l'harmonie architecturale. Et la « jungle de béton » se développera davantage. La seule différence avec les années 50 est dans le passage d'une production monopolistique d'État à une formule d'économie mixte.

Incertitude des règles du jeu

F. Pascal¹¹ écrivait dans la préface de « La ville à venir » de B. Préel : « S'intéresser aux habitants et s'interroger sur leurs attentes n'est pas une démarche naturelle du bâtisseur, marqué par l'héritage de la construction de masse qui répondait à la pénurie : l'important est de suivre la courbe de logements construits. Malgré les changements de mentalité des décideurs, qui mettent en avant la qualité technique, architecturale et urbaine, cette faiblesse demeure bien ancrée dans les pratiques quotidiennes des organisations. L'important, c'est encore de produire, ce n'est pas d'analyser les besoins¹² ». Le bâtisseur moscovite passe aussi par une douloureuse étape de transition, qui le concerne comme le reste de la société post-soviétique. Il s'adapte à la nouvelle économie comme il *peut* et comme il *veut*. Comme il

7. Il n'existe que deux catégories de propriété foncière à Moscou : fédérale et municipale. Les investisseurs peuvent obtenir un bail pour une durée de 49 ans.

8. Expliquons-nous. Mis à part le « vieillissement moral » que nous avons remis en doute ci-dessus, l'opinion officielle concernant les « 5 étages » avance l'hypothèse de leur « vieillissement physique » : l'état physique des bâtiments jugé comme incorrect. A cela nous remarquons que le dit « vieillissement physique » reste vrai non seulement pour certains bâtiments à 5 étages, ainsi qu'à ceux de 9 à 16. Certains urbanistes actuels sont persuadés que la raison de la perte des qualités techniques par des immeubles habités (à n'importe quel nombre d'étages) est dû à la non-réalisation par la ville des travaux d'entretien, prévus et financés annuellement, toutefois non effectués.

9. Docteur es sciences, Université d'État de Travaux Publics de Moscou.

10. T. MAKLAKOVA, « Les problèmes du développement de Moscou », *Construction du logement*, n° 7, juillet 1999.

11. Frédéric PASCAL, président du Groupe SCIC.

12. F. PASCAL, « Préface », in B. PREEL, *La ville à venir*, Descartes & Cie, Paris 1994.

peut, parce qu'il est le jouet des contraintes économiques, il est assujéti à la rentabilité. Comme il veut, parce que la nouvelle économie ne lui a pas encore édicté de nouvelles règles, ni sur ses droits, ni sur ses obligations.

En réfléchissant sur la situation de la France, R. Ledrut¹³ écrivait en 1977 qu'elle était caractérisée par l'incertitude des « règles du jeu » politique et juridique, qui s'expliquait par le fait que le développement des forces productives n'avait pas été suivi des changements politiques correspondants. En Russie, le bouleversement du système politique a été brusque et insuffisamment préparé, jusqu'à être défavorable au développement des forces productives. Incertitude sur les « règles de jeu », absence de repères, le fonctionnement de la société est perturbé à tous les échelons, y compris dans le domaine de l'urbanisme. Le capital non maîtrisé, arrivé spontanément sur la place, n'a pas été accueilli par un cadre légal fiable et sûr. L'État qui se désengage, faute de finances, du domaine de l'urbanisme, laisse gouverner de plein droit les investisseurs privés, peu contrôlés ou peu contrôlables. La préoccupation de ces derniers est de construire des appartements commercialisables *malgré* les difficultés de la période de transition, et la réflexion sur la ville, sur son avenir et le bien-être de ses habitants, passe au second plan.

La ville tente fébrilement de conserver son capital foncier, le seul qui puisse lui servir de monnaie d'échange. Mais, poussée par la politique du maire, elle finira par céder ses territoires aux bâtisseurs-commerçants. La décision et la parole, dans ce jeu sans règles, n'appartiennent guère qu'à ceux dont la puissance est affirmée : au maire, dont le pouvoir à Moscou est proche de l'absolu, et à ceux qui possèdent l'argent. Même les architectes et les urbanistes se croient soumis à cette domination imposante. Ils se voient obligés de rechercher dans le *landschaft* moscovite les bouts de terrains où, comme ils disent, il est encore possible de « se fourrer » ; et l'investisseur privé remplit ces terrains au maximum. Finalement, en cherchant à nouveau à construire de la manière la plus économique possible, on revient aux logements types, si critiqués lorsqu'il s'agit des « 5 étages ».

Quant à ceux-ci, le rapport 70%/30% de la « méthode ondulatoire » permet-il de résoudre le soit-disant problème qu'ils posent ? Les urbanistes actuels¹⁴ prétendent que les potentialités foncières nécessaires au lancement de la reconstruction des « 5 étages », et que la ville de Moscou possédait encore il y a cinq ans¹⁵, sont à présent épuisées à 90 %. Ils notent également que l'utilisation de ces potentialités s'effectue d'une manière chaotique, à l'encontre de l'harmonie de la ville. Dans les espaces arborés où le Moscovite s'abrite aujourd'hui de la folie mégapolitaine, de même que dans les espaces verts projetés par l'architecte, il sera construit des monstres à nombreux étages, en désaccord avec le paysage ambiant. Mais laissons cette question aux spécialistes de l'art architectural.

Adieu la mixité sociale...

Notre préoccupation est autre. En présentant brièvement la dite « méthode ondulatoire », nous avons noté que les quartiers reconstruits seront loin de l'idéal de la mixité sociale. Les appartements commerciaux, plus ou moins luxueux, ne seront pas mélangés (ni dans le même immeuble, ni dans le même pâté de maisons) avec les appartements municipaux. Un premier « tri » spatial se fera donc de manière mécanique : des nouveaux quartiers pour les riches, des nouveaux quartiers pour les pauvres. Viennent ensuite les normes municipales pour le relogement des personnes cédant leurs appartements pour la démolition : leur application peut entraîner la ségrégation spatiale des habitants suivant leur situation financière. Notre recherche sur la reconstruction d'un des *raïon* de Moscou¹⁶ a démontré que si la ville de Moscou ne met pas en place des dispositifs légaux afin de maintenir la mixité sociale encore existante, celle-ci disparaîtra d'autant plus vite que la reconstruction des « 5 étages » sera avancée.

« Aujourd'hui [...] on devrait comprendre que l'urbanisme n'est pas seulement œuvre d'esthète. Il lui faut se colleter avec le monde tel qu'il est. Le baron Haussmann se contentait d'imposer aux entrepreneurs des réglementations pour les façades. C'était tout. [...] Toujours est-il que certains historiens ont soutenu que la Commune était aussi une révolte contre Haussmann : la réaction des

13. LEDRUT R., « Politique urbaine et pouvoir local », *Espaces et société*, n° 20-21, 1977.

14. Entretien avec le Directeur du service de l'aménagement et de l'architecture au CNIIEP « Logement », l'institut de recherches et d'études dans le domaine du logement (Moscou).

15. Il s'agit des terrains vagues environnant les quartiers à reconstruire, utilisés par la « méthode ondulatoire » pour construire les immeubles dits « *de start* », destinés aux premiers relogements en vue des premières démolitions de « 5 étages ».

16. T. EKATERINTCHEVA, *Bâtir sur un espace occupé, la reconstruction de Kountsevo, un macro-quartier de Moscou*, mémoire de DEA, ENTPE, 1999.

ouvriers déportés par le baron et même la protestation contre les lignes droites conçues pour les voitures des riches. »¹⁷ écrivait B. Prével. Mais les habitants de Moscou sont passifs. Ils ne se révoltent pas comme les Parisiens du siècle dernier, ils occultent le risque d'être « calibrés » en riches et pauvres et reclassés dans des cases suivant leur fortune. Fortune que beaucoup n'ont pas.

Qu'est-ce qui est à l'origine de la passivité des habitants? L'historien russe A. Nikitenko écrivait: « Notre citoyenneté n'existe toujours pas parce que nous n'avons pas l'essentiel: le sens de l'action sociale, de la légalité et de l'honnêteté qui garantissent la solidité des relations mutuelles et des contrats; sans ces valeurs, on peut certes vivre ensemble, mais il n'y a pas de citoyenneté »¹⁸... ni de désir d'implication. D'autant plus que la société russe vit une crise profonde, qui la replace au niveau de la survie pour la majorité des gens. Or, « la survie est liée à la formation d'un individualisme à caractère négatif, comprenant non seulement un isolement vis-à-vis de l'État, mais aussi des autres individus, perçus de plus en plus souvent comme une source de danger. A été perdu une image claire de soi, des objectifs à

long terme, du devoir, des valeurs, ce que nous pourrions nommer une crise d'identité. [...] Le problème central de notre société est la perte d'identité ou des identités, d'où la difficulté de formuler et d'articuler des centres d'intérêt. »¹⁹

La grande affaire des « 5 étages » reflète bien le fonctionnement de la société post-soviétique tout entière. Cette société qui, il y a une dizaine d'années, promettait la démocratie, tombe en ruine, se brise en mille morceaux. Elle se ghettoïse. J.-D. Wacquant écrivait du ghetto américain: « à la manière d'un miroir déformant et grossissant, (il) nous offre le spectacle du type de rapports sociaux susceptibles de se développer dès lors que l'État délaisse sa mission première »²⁰. Un pays se trouve hébété lorsque l'État autrefois dominant se désengage, laissant après lui le vide, l'inconnu, l'incertitude. La société qui se plaignait du dirigisme pleure aujourd'hui l'absence de direction. Cette société, fatiguée des dictatures, peut-elle apprendre la démocratie sans s'égarer vers l'anarchie oligarchique? « Notre régime politique n'est pas la démocratie, il a une nature oligarcho-anarchique »²¹, pensent les philosophes d'aujourd'hui.

17. B. PREEL, *La ville à venir*, Descartes & Cie, Paris 1994. 18. A. NIKITENKO, *Journal*, t.1, Moscou 1995.

19. V. FEDOTOVA, « Russie, le pays du chaos permanent », *Nesavissimaya Gazeta*, NG-scénarii n° 10, 1998.

20. J.-D. WACQUANT, « L'Amérique, comme à l'envers », in *La misère du monde* (sous la dir. de P. Bourdieu), Paris, Le Seuil, 1993.

21. V. FEDOTOVA, op. cité.

LE MOSCOU DE YOURI LOUJKOV. UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN RUSSE ?

Jean RADVANYI

Observatoire des Etats post-soviétiques, INALCO, Paris
radva@ext.jussieu.fr

L'agglomération de Moscou connaît actuellement de spectaculaires mutations. De par l'ampleur des projets en cours ou déjà réalisés, qu'il s'agisse de rénovation du patrimoine existant, de nouvelles constructions ou de grands chantiers d'équipement urbain, on peut rapprocher ces transformations de celles des deux Berlin réunifiés et les édiles moscovites revendiquent désormais, pour leur capitale, une place parmi les trois ou quatre grandes métropoles européennes du XXI^e siècle.

Il n'est pas très aisé de dater le début réel de ces changements. La ville n'a cessé de connaître ou subir les attentions d'un pouvoir qui en avait fait, depuis le début des années 20, une vitrine du système soviétique¹. Cependant, les dernières années de ce régime, ce qu'on a appelé la période de stagnation sous L. Brejnev puis la *perestroïka* de M. Gorbatchev, furent à Moscou comme dans le reste du pays particulièrement chaotiques et entraînèrent une sérieuse dégradation observable, tant dans l'état de la voirie et du parc locatif que dans le fonctionnement des commerces, des transports. Sous réserve d'une analyse plus fine, ce n'est qu'au tout début des années 90 qu'on note un début de redressement qui coïncide de fait avec l'arrivée d'une nouvelle équipe de gestionnaires, sur fond d'importantes mutations des cadres juridiques et statutaires. Entamés ainsi à la fin de la période soviétique, ces changements se sont singulièrement amplifiés depuis la nomination de Youri Loujkov à la mairie³, et l'on peut tenter aujourd'hui d'en dresser un premier bilan.

Il est pratiquement de règle, dans la littérature occidentale, d'opposer Moscou à l'ensemble des villes russes. Incontestablement, la fracture est grande et explique, pour une large part, l'animosité persistante des provinciaux russes, qu'ils soient simples citoyens ou dirigeants locaux et régionaux, envers cette capitale tentaculaire qui semble monopoliser presque tous les investissements et les bénéfices du pays⁴. Moscou et le désert russe ? Pour tentante qu'elle soit, cette image est trompeuse. D'abord, parce qu'elle repose sur une simplification statistique : la part extraordinaire qu'occupe la ville pour certains indicateurs économiques tient largement au fait qu'on y impute l'ensemble des crédits et investissements étrangers transitant par des comptes moscovites, les chiffres d'affaires des sociétés russes dont le siège est à Moscou, etc. Elle découle ensuite souvent d'une simple méconnaissance des processus réellement en cours en province. Sans occulter les énormes inégalités actuelles, l'existence de régions entières en crise, une série de missions dans des villes petites et grandes me fait penser qu'une bonne partie des mutations observables dans la capitale le sont aussi au moins dans toute la partie européenne, même si les rythmes diffèrent, créant des disparités considérables. Là encore, dans l'attente d'analyses plus globales, il paraît pertinent de s'interroger, à propos de ces transformations moscovites, sur ce qui est réellement spécifique à la capitale et sur ce qui découle plus simplement du changement des pratiques économiques, politiques et institutionnelles qui, peu à peu, en dépit des inerties et des dérives, transforment profondément l'ensemble du pays. Pour Moscou, on peut désormais s'appuyer sur le nouveau Plan directeur de la ville⁵, dont l'adoption en juin 1999 vient illustrer les

1. Je parlerai dans cet article essentiellement de la ville, définie par ses limites administratives modifiées pour la dernière fois en 1986, soit 994 km² y compris Zelenograd. Mais l'influence des mutations évoquées ici va bien au delà de cette limite officielle. Rappelons que Moscou a progressivement intégré, dès l'époque soviétique, presque toutes ses banlieues dans une entité administrative unique. Je rejoins toutefois les observations de R. Rowland (« Metropolitan Population Change in Russia and the former Soviet Union 1897-1997 », *Post-Soviet geography*, 1998, n°5) qui, profitant de la publication des données statistiques pour tous les points de peuplement de Russie, dresse une carte réellement fonctionnelle et moins administrative des grandes agglomérations russes. Selon ses calculs, l'agglomération réelle de Moscou comprenait, en 1997, 12,4 millions d'habitants dont seulement 8,6 dans la ville « intra-muros ».

2. Voir G. et G. Burgel (éd.), *La ville soviétique avant la pérestroïka, Villes en parallèles*, n°26-27, Nanterre Paris X, 1998 ; J.-L. Cohen, *Moscou : croissance d'une capitale*, Cité des Sciences et de l'Industrie, 1985 ; J. Radvanyi, *L'URSS : régions et nations*, Masson, 1990, et *La nouvelle Russie*, Armand Colin, 2000.

3. Les premières élections « libres » au Soviet de Moscou, en 1990, voient l'arrivée à la tête de la municipalité de Gavril Popov, un des chefs de file du mouvement libéral démocrate soviétique. A sa démission, en juin 1992, Boris Eltsine nomme par décret son premier adjoint, Youri Loujkov, maire de Moscou. Presque en même temps, le statut de la ville va être modifié dans le cadre des nouvelles institutions de la fédération russe, mises en oeuvre par le président Boris Eltsine fin 1993.

4. Selon les statistiques officielles Moscou rassemblait en 1998, pour 5,8 % de la population, 12,7 % du « produit régional total », 28,6 % du commerce de détail, 28,2 % du volume des services payants, 16,2 % des investissements du pays (*Rossiiski Stat. Ejegodnik*, 1999).

5. Les principaux éléments de ce « Generalnyi plan razvitiia goroda Moskvy » (Plan général de développement de la ville de Moscou) sont publiés avec de nombreuses cartes dans *Arkhitektura*, 1999, n°4.

visées programmatiques de l'équipe de Youri Loujkov, réélu sans coup férir maire dès le premier tour des élections de décembre 1999.

Des mutations fonctionnelles et urbanistiques spectaculaires

Un paysage économique en pleine ébullition

Une partie importante des transformations en cours repose sur l'évolution des fonctions des différents quartiers, ce qui induit un intense remodelage urbain. Bien sûr, Moscou regroupait déjà à l'époque soviétique la plupart des fonctions d'une métropole-capitale de rang international. Contrairement à ce que l'on observe dans d'autres grandes villes ex-soviétiques dont le statut est passé du rang de capitale républicaine à celui de capitale d'un Etat indépendant⁶, il n'est guère question ici de créer *ex nihilo* toute une série de fonctions urbaines. Mais, dans le détail, l'ampleur des mutations en cours entraîne la création de nouveaux métiers, voire de véritables champs d'activité surtout dans le domaine des services (gestion d'entreprise, cabinets immobiliers, financiers et juridiques, expertise, publicité, négoce...). Ces emplois dont l'équivalent reposait auparavant - quand il existait - sur les différentes administrations étatiques fédérales et républicaines sont désormais éparpillés en des dizaines, des centaines d'officines privées, petites et grosses, nationales, étrangères ou mixtes qui, en recherchant les emplacements les plus adaptés, exercent des pressions considérables sur le marché foncier et locatif dans toute la ville. Notons immédiatement que, si la plupart ont d'abord recherché des localisations dans les quartiers centraux historiques, rénovant des appartements puis des immeubles entiers ou construisant des sièges futuristes (Loukoil) dans les interstices de ce centre, d'autres (Gazprom en est l'exemple le plus spectaculaire mais loin d'être unique) ont délibérément choisi la périphérie, profitant à la fois de terrains plus vastes et moins onéreux et de conditions de circulation nettement moins engorgées.

Dans le même temps la municipalité amplifiait la stratégie, déjà amorcée à l'ère soviétique, visant à écarter les industries jugées trop polluantes ou bruyantes de la ville. Dès le début des réformes économiques, on a mis en place une panoplie de mesures incitatives ou contraignantes qui tendaient à écarter les usines exis-

tantes de certains quartiers, tout en favorisant le regroupement d'une partie d'entre elles dans un nombre limité de zones industrielles déjà partiellement créées à l'époque soviétique. Depuis 1995, la mairie a pris des mesures draconiennes pour évincer les 400 à 1000 entreprises qui devaient quitter le centre. Le nouveau plan directeur de Moscou devrait encore accentuer ces pressions : au total, pour Moscou, 16 des quelques 70 zones industrielles existantes et qui concentrent 80 % des usines doivent être liquidées, et 20 réduites et dédensifiées, ce qui devrait libérer quelque 5 000 ha sur les 21 000 consacrés, au départ, aux terrains industriels. Contrairement à d'autres métropoles de ce rang, il n'est pas question ici, à proprement parler, de désindustrialisation. Un large consensus semble entourer le maintien d'un certain niveau d'industrie et on peut même parler, ce qui demeure une spécificité russe, d'une véritable politique industrielle de la municipalité (cf. infra).

Quoique reposant sur une logique un peu différente, on observe des pressions pratiquement identiques envers les nombreux immeubles occupés encore récemment par certains ministères ou administrations, et surtout par les innombrables bureaux d'études et instituts de recherches sectoriels qui parsemaient le centre et la première auréole (entre le Sadovoe Koltso et la ceinture ferroviaire intra-urbaine). Estimant que ces locaux sont le plus souvent sous-utilisés par des activités dont la présence n'est nullement indispensable dans les quartiers centraux, la mairie tente de persuader leurs propriétaires de les rétrocéder à d'autres occupants. Moins souvent abordée que l'éviction des usines, cette stratégie de suppression de nombreux centres scientifiques (mais, selon les Russes eux-mêmes, leur production était surtout paperassière) a eu des effets immédiats : la part des emplois de la recherche est passée, entre 1990 et 1998, de 19,6 à 9,7 % de la population active totale de la ville (dans le même temps, l'emploi industriel passait de 22,6 à 14,7 %; celui des secteurs commerce et finances de 10,8 à 26,2 %, cf. Radvanyi 2000). Ces mutations économiques, d'une ampleur sans précédent, ont aussi des répercussions dans le domaine foncier et urbain : durant cette période, des centaines de bâtiments et d'hectares de terrains ont été désaffectés et réaffectés, alors qu'un véritable marché immobilier et foncier surgissait.

6. Voir à ce propos J. Radvanyi, « Bakou, Erevan, Tbilissi : alliées, concurrentes ou ennemies? », in *Métropoles et Métropolisation*, CEMOTI, 1997, n° 24.

L'apparition d'un marché de l'immobilier et ses conséquences

Parallèlement à ces mutations d'ordre économique, d'autres séries de processus touchaient le parc de logements. Rappelons qu'à l'exception d'un nombre limité d'immeubles dits « coopératifs » (co-propriétés où les logements étaient achetés en une sorte de leasing), l'ensemble de ce parc était propriété collective (en distinguant la propriété municipale des propriétés des différentes administrations et entreprises). Le lancement de la campagne de privatisation et la levée, en 1991, de l'interdiction de vendre les appartements va complètement modifier la donne. En quelques années on voit se créer à Moscou un véritable marché immobilier d'abord de logements, puis de bureaux. Cette première période de privatisation est particulièrement anarchique, le marché précédant souvent les cadres législatifs (une partie des ordres de vente sont alors masqués par des prête-noms, des déclarations provisoires...).

Alors que les anciens occupants deviennent *grosso-modo* à titre gratuit les propriétaires de leur logement familial, on assiste à plusieurs phénomènes qui vont modifier assez sensiblement la répartition des habitants et les caractéristiques sociologiques de certains quartiers. Sans chercher à recenser l'ensemble de ces tendances, citons-en quelques-unes parmi les principales. Les appartements communautaires, qui représentaient encore plus d'un tiers des logements dans le centre au sens large disparaissent rapidement. Aux efforts entrepris avec peu de moyens par la municipalité succèdent ceux, beaucoup plus efficaces, des agents immobiliers et des spéculateurs. Ceux-ci achètent à bas prix des appartements vides dans les quartiers périphériques et les échangent aux familles des appartements communautaires du centre, soit pour faire de ceux-ci des logements de standing après y avoir effectué un « *euro-remont* » (ce qui désigne en russe les travaux de réhabilitation avec mise aux normes occidentales des cuisines, des sanitaires, de l'électricité, etc.), soit le plus souvent pour les transformer en bureaux. Selon Olga Vendina, les profits réalisés dans ce type d'opération furent, au moins dans les premiers temps, colossaux. Dans le même temps, ces nouveaux acteurs récupéraient en baux commerciaux des immeubles administratifs ou parfois seulement des parties de ces immeubles⁷, pour les transformer en lieux de négoce ou de service, bureaux, magasins, etc.

De son côté, la municipalité n'était pas inactive. Contrairement à bien d'autres villes russes, Moscou a toujours conservé une capacité assez importante de construction immobilière. Outre quelques programmes de construction de nouveaux ensembles locatifs dans les périphéries, l'un des temps forts de la stratégie municipale dans cette période consista à s'attaquer au délicat problème des « Khrouchtcheby », ces logements sociaux en préfabriqués légers des années 50, légions dans les quartiers de l'auréole intermédiaire (entre le centre historique et la périphérie) qui exigent depuis longtemps d'importants travaux de réhabilitation. Propriétaire de ces immeubles, la ville a souvent proposé une tactique habile, consistant à construire des logements aux normes actuelles mais soit dans des quartiers plus excentrés, soit dans les cours, à l'arrière de ces HLM qui occupaient les façades de nombreuses rues. Puis l'on procédait à la réhabilitation (parfois en fait à la destruction suivie de construction neuve de standing) des immeubles de façades qui, mieux placés, permettaient de dégager d'importants bénéfices dans un marché pour lequel la qualité du bâti, l'accessibilité, l'environnement comptaient de plus en plus. Selon *Vertchernaïa Moskva* (4/6/2002), les 2,2 millions de m² dans ces immeubles vétustes seraient remplacés par 7,2 millions de m² d'appartements rénovés!

Notons enfin, un autre phénomène relativement marginal dans Moscou intra-muros, mais extraordinairement actif dans l'agglomération, l'apparition de quartiers pavillonnaires ou d'immeubles résidentiels de standing. On a vu ainsi, se construire d'impressionnantes résidences dans les quartiers recherchés du sud et de l'ouest de la ville, mais aussi parfois, dans les espaces résiduels de quartiers plus centraux. Immeubles collectifs de standing ou pavillons luxueux, ces opérations ont en commun un souci sécuritaire calqué sur leurs homologues américains : barrières électriques, garde permanente, parkings sous-terrains, services communs pour les résidents (piscine, salle de sport...) ⁸. Bien que cela sorte un peu de notre champ d'étude, rappelons ici que le nouvel urbanisme pavillonnaire en résidences protégées est en train d'exploser littéralement dans tous les secteurs périphériques de l'agglomération en dehors des limites administratives de la ville.

Comme on le conçoit aisément, ces profondes mutations de l'occupation des quartiers d'habitation et

7. Ce type de location a permis à de nombreuses entreprises, administrations, mais aussi à des universités, des théâtres, etc., de compléter leurs maigres budgets et d'éviter la fermeture.

8. Sur ces processus, on lira Olga Gritsai, « Business services and restructuring of urban space in Moscow », *GeoJournal*, 1997, n° 4, O. Vendina et I. Brade, « Moscow real estate market: major developments trends in the 1990s », *Europa Regional*, Leipzig, n° 12, 1996 et O. Vendina, « Bilan de la décennie 1991-2001 à Moscou », *Hérodote*, 2002, n° 104.

d'activité ont engendré des évolutions différenciées qu'on tente déjà de cartographier : forte densification en activités de services dans le grand centre où les négoce, les agences, occupent désormais systématiquement des rez-de-chaussée autrefois sous-utilisés, voire les caves, entre-sol et étages supérieurs comme aux États Unis. Dans le même temps, ce centre voit sa population diminuer et changer sociologiquement au profit des catégories les plus fortunées et des étrangers. La municipalité a même dû prendre des mesures spécifiques pour tenter d'enrayer l'exode des quartiers centraux. Les quartiers périphériques, quant à eux, connaissent des changements non moins importants en tenant compte d'un autre facteur majeur, la nouvelle politique municipale dans le domaine des grandes infrastructures.

Infrastructures générales : une nouvelle stratégie urbaine ?

Après des décennies d'inertie et de dégradation des principaux réseaux, la nouvelle municipalité a mis en œuvre une politique systématique de reconstruction et de rénovation. Les réseaux d'eau et de tout à l'égout, de distribution du gaz et de l'électricité, des télécommunications (y compris un important réseau câblé) sont mis aux normes dans tous les quartiers centraux, puis peu à peu à la périphérie. La plupart de ces travaux coûteux sont confiés à des sociétés occidentales, qui renouvellent les équipements et devraient permettre, enfin, une utilisation plus rationnelle et plus économe de l'eau et de l'énergie, alors que la participation plus effective à son financement par les différentes catégories d'utilisateurs se généralise.

Mais la question la plus cruciale est sans doute la transformation de l'ensemble des systèmes de transports dans la capitale. Moscou doit faire face à un boom sans précédent de l'automobile. Le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants y est passé de 37,2 en 1980 à 70,6 en 1990 et 200,4 en 1998 ! Les urbanistes soviétiques pensaient que, du fait de la largeur des avenues et de la structure radio-concentrique de la voirie, la ville ne connaîtrait pas les problèmes chroniques de bon nombre de métropoles occidentales. Mais en fait, il n'existait pour toute l'agglomération aucune voie rapide (sans carrefour ni feux rouges), à l'exclusion du grand périphérique (le « MKAD » de 109 km qui la ceinture depuis 1962) et de deux petits tronçons d'autoroute vers les aéroports. Après quelques hésitations, la mairie s'est lancée dans un impressionnant programme de grands travaux, qui

sont en train de modifier considérablement cette situation. Le MKAD a été entièrement rénové, ses accès pourvus d'échangeurs aux normes internationales. Mais surtout, le nouveau plan directeur prévoit la construction - déjà entamée - de deux nouveaux anneaux routiers d'ici à 2005, l'un partiel de 39 km, l'autre principal de 54 km, constituant un véritable nouveau périphérique intérieur, superposé à la petite ceinture ferroviaire qui desservait les neuf gares de la capitale. Cet ensemble va devenir un élément majeur du dispositif urbanistique de la ville : il associera, en effet, outre ce périphérique relié à plusieurs voies rapides radiales en cours d'aménagement, un nouveau métro type RER lui-même connecté à un mini-métro rapide qui desservira les deux principaux aéroports. Le nouveau plan directeur annonce une priorité renouvelée aux transports en commun, et la création de ces nouvelles lignes devrait accompagner un important programme de modernisation du réseau existant, le renouvellement du parc de wagons de métro et de trains de banlieue, ainsi que des autobus, trolleybus et tramways. Il est encore trop tôt pour faire la part de ce qui est déclaration d'intention électorale ou réalité dans ces prévisions. Bien des questions demeurent en suspens, comme la transformation de certaines voies en voies rapides avec tous les problèmes urbains que cela pose, l'introduction de péages urbains, etc. L'avenir en ce domaine est incertain.

Une chose paraît acquise : la municipalité s'appuie sur les éléments de ce renouveau en profondeur du réseau de transport pour proposer un remodelage des grands équilibres dans la cité. Certes, des opérations de prestige comme la construction du centre commercial du Manège (cet ensemble de 77 000 m² aurait coûté 400 millions de \$ entièrement financés par la ville), bientôt suivie de la rénovation des *Torgovye Riady* (Galeries marchandes) entre la Place rouge et l'hôtel Rossia, viennent renforcer le rôle du centre historique. Mais les programmes les plus spectaculaires tendent au contraire à rééquilibrer l'ensemble de l'agglomération en proposant la création de centres secondaires plus périphériques. Un premier est en cours avec le gigantesque programme de la Moskva-City (2 milliards de \$ devraient être investis sur 60 ha ; une première tranche de 50 000 m² est en cours d'achèvement avec le pont-galerie marchande « Bagration » et un centre de commerce international, coût environ 100 millions de \$), à l'intersection de la Moskova et des deux nouveaux réseaux de métro. D'autres sont déjà lancés par la ville ou par des consortiums privés ou mixtes comme le complexe Zénith (au sud-ouest sur l'avenue Vernadski,

surface prévue 100 000 m²), ou celui du Centre d'exposition national (VDNKh) au nord, celui de la Zone spéciale de l'aéroport de Chemetievo. Cette organisation de nouveaux noyaux d'activités tertiaires suit en grande partie le trajet du nouveau périphérique intérieur et de la ligne de métro rapide. Elle associe les immeubles d'activité et de logements avec, en particulier, un programme de construction d'environ 60 nouveaux gratte-ciel de 45-50 étages qui viendraient jaloner la frange de contact entre les quartiers centraux et l'aurole périphérique sur toute la bordure occidentale de la ville.⁹

Les objectifs multiples d'une nouvelle stratégie urbaine

L'ampleur des mutations urbanistiques observables dans la capitale russe répond indéniablement en premier lieu à un souci de fonctionnement plus rationnel après des années de volontarisme politique ou de laisser-aller. Mais ces motivations fonctionnelles sont-elles les seules qui animent les édiles municipaux ? De fait, si l'on réfléchit un peu à l'image que projette aujourd'hui la métropole moscovite, on peut clairement identifier une multiplicité de préoccupations tant locales que nationales (fédérales).

L'affirmation d'une métropole mondiale

La vitrine de la nouvelle Russie.

La volonté politique d'affirmer la place de Moscou comme une des grandes métropoles européenne, voire mondiale, est commune aux édiles moscovites et au pouvoir fédéral. De ce point de vue le rôle de vitrine de la ville n'a pas changé depuis la période soviétique, et la perte incontestable de rayonnement consécutif à l'éclatement de l'URSS et au démantèlement du CAEM (la ville n'est actuellement le siège d'aucun organisme international significatif) ne fait que renforcer l'attention à cette problématique. Des efforts particuliers sont ainsi entrepris sur divers plans pour attirer les investisseurs étrangers, valoriser la présence de compagnies et de représentations internationales : la mairie n'a pas hésité à concéder très tôt des emplacements de premier plan à des chaînes comme MacDonald (la rue de Tver, la rue Arbat...) ou à accepter la présence massive de réclames agressives des grandes firmes multinationales dans tout le centre historique. On assiste, aussi à une multiplication d'efforts divers pour relancer la vie cul-

turelle de la cité, mais aussi son rôle de pôle commercial et publicitaire avec l'organisation de grandes foires spécialisées, de manifestations de toutes sortes aux franges de la culture, du business, de la représentation (festival de cinéma de Moscou, tournoi de tennis, grandes foires internationales...).

Ce faisant, l'image même de la capitale russe a considérablement changé depuis la période soviétique. Olga Vendina et Vladimir Kolossov font très justement remarquer qu'on est passé d'une certaine façon de la « ville-temple » à la « ville-bazar », façon démonstrative de se couler dans le moule des grandes métropoles mondiales¹⁰. Encore faut-il noter que, dans le même temps, et c'est une manière de répondre à ceux qui accusent le pouvoir moscovite d'un excès d'occidentalisme, on assiste à un spectaculaire effort de préservation d'une identité russe jusque dans le traitement architectural.

Vers un « urbanisme identitaire russe » ?

On peut parler, je crois, dans ce domaine, de l'apparition d'un véritable « urbanisme identitaire russe ». Rappelons-en quelques éléments :

- les édiles de Moscou (mais dans plusieurs cas il s'agit d'une décision conjointe avec la présidence de l'État ou le gouvernement fédéral) ont entrepris la rénovation voire la reconstruction d'éléments clefs du patrimoine architectural de la ville, endommagés ou détruits durant la période soviétique. Il s'agit bien sûr d'abord de la Cathédrale du Christ Sauveur, mais aussi de plusieurs églises ou des portes donnant accès à la place Rouge, pour se cantonner au centre.
- dans le même temps, Y. Loujkov multiplie les nouvelles constructions de monuments ou d'ensembles architecturaux symbolisant divers épisodes de l'histoire et de la culture russes, censés valoriser une identité nationale sérieusement fragilisée. Citons pêle-mêle l'ensemble commémoratif du Parc de la victoire, les monuments à Pierre le Grand ou au maréchal Joukov.
- cette architecture ou cet urbanisme identitaires russes se diffusent au-delà des grands projets officiels. On parle déjà d'un style « nouveau vieux-russe » très à la mode tant chez les particuliers fortunés (les « nouveaux riches »), qu'auprès des grandes firmes industrielles russes qui construisent des sièges sociaux en multipliant tours, tourelles, coupoles, bulbes, éléments décoratifs ou couleurs censés rappeler la Russie éternelle. Notons cepen-

9. "Mirovoï stroitelnyj sezon otkryvaetsia v Moskve" (La saison de construction mondiale s'ouvre à Moscou), *Kommersant*, n°18, 16/05/1995, et "Vse vyche i vyche" (Tout plus haut et plus haut), *Izvestia*, 28/3/2000.

10. O. Vendina et V. Kolossov, "Moscou, retour à la route mondiale", Institut de Géographie, Moscou.

dant, que cette ré-appropriation n'est pas sans contradiction. Les œuvres du sculpteur monumentaliste fétiche de Youri Loujkov, le géorgien Zourab Tsereteli, font l'objet systématique des moqueries et attaques de bon nombre de moscovites. Le débat qui a entouré la reconstruction de la cathédrale du Christ-Sauveur est encore plus étonnant : sans parler de ceux qui étaient hostiles à la reconstruction de l'église, certains organes de presse ont dénoncé le fait qu'une partie des financements provenait de la mafia, ou encore que le bâtiment construit dérogeait aux canons de l'architecture russe classique et représentait une dérive intolérable vers un style syncrétique, où les clochers ressemblaient désormais plus à des minarets qu'à des coupoles russes !¹¹

Une politique municipale soucieuse de ses électeurs

Sans qu'il soit nécessaire de revenir ici sur les divers éléments de cette stratégie, il est indéniable que la politique municipale se fixe comme un de ses objectifs essentiels de conserver la confiance de ses habitants et électeurs. Les conditions de vie des moscovites, sauf pour les très pauvres, semblent plutôt en cours d'amélioration, même s'il faut tenir compte des dérives entraînées par la mise en œuvre chaotique de l'économie de marché, avec ses conséquences sociales : crise des salaires impayés, quasi-obligation de doubles voire triples emplois, dissimulation de revenus, recours fréquents au lopin de terre comme planche de survie dans les moments de crise les plus aigus.

Quoiqu'il en soit, les efforts mentionnés ci-dessus en termes de rénovation des réseaux et des transports, la quasi disparition prévisible des appartements communautaires, la résorption des taudis khrouchtchéviens, sont vus comme des éléments positifs de l'action municipale par une part très majoritaire des électeurs.

Même la politique de Youri Loujkov sur un point aussi contesté que celui des réglementations anti-constitutionnelles des migrations (la ville a imposé un enregistrement administratif de tous les migrants) est considéré par nombre de moscovites comme un élément positif. Au début de la nouvelle guerre en Tchétchénie, la campagne aux limites de la xénophobie

que les pouvoirs municipaux et fédéraux russes ont sinon organisée, du moins encouragée par diverses déclarations et décisions, a rencontré, il faut bien le constater, un large assentiment auprès de la population choquée par les attentats de début septembre 1999, immédiatement imputés aux terroristes islamistes tchéchènes en dépit des doutes persistants quant à leur possible manipulation.

Des objectifs économiques incertains

En matière de stratégie économique, il est difficile de différencier ce qui relève d'une politique de bon gestionnaire de l'économie de cette grande cité et ce qui, selon certains articles critiques récurrents, relèverait de la volonté d'obtenir à différents niveaux du pouvoir municipal des bénéfices personnels. Mais Youri Loujkov a gagné plusieurs procès contre des attaques jugées diffamatoires. En dépit des multiples rumeurs et accusations autour du thème du « groupe de Moscou » et de ses « parrains », où sont régulièrement dénoncés les liens supposés du maire ou de ses proches avec des structures bancaires incertaines, des firmes spéculatives à scandale, voire des groupes mafieux, ni la presse à scandale ou celle des oligarques concurrents, ni l'administration présidentielle n'ont jusqu'à présent réussi à faire sérieusement vaciller Youri Loujkov¹². De fait, comme on le verra ci-dessous, le maire, se gardant bien de rompre les liens privilégiés de sa ville avec le sommet de l'État fédéral, a utilisé de manière habile la nouvelle législation balbutiante au profit de la nomenklatura politique locale et du monde des affaires, sans que l'on puisse jamais déterminer la part mafieuse. Il a su, d'ailleurs, passer les compromis nécessaires avec les différents niveaux de pouvoir pour créer une réelle dynamique économique, dont le maintien lui assure ses plus fidèles soutiens.

Moscou, tremplin pour un destin national ?

Dès novembre 1994, un article anonyme du quotidien gouvernemental *Rossiiskaïa gazeta* dénonçait à mots couverts les ambitions présidentielles du maire de la capitale¹³. Incontestablement, le champ d'action du maire de Moscou déborde largement du cadre de sa ville. Toutes ces dernières années on l'a vu intervenir systématiquement dans de nombreuses régions, sou-

11. "Y menia v Moskve koupola goriat raskosymi i jadnymi otchami" (A Moscou, les coupoles brillent de leurs yeux avides et bridés), *Rousski telegraf*, 3/7/98, cité par O. Tarakanova in *L'analyse sémiotique d'un corpus d'articles consacrés à la reconstruction de la cathédrale du Saint-Sauveur à Moscou*, Mémoire de maîtrise, INALCO, 2000.

12. Citons par exemple « Moskovskaïa grouppa », termin ne kriminalnyi" (Le terme de « groupe de Moscou » n'est pas criminel), *Rossiiskie vesti*, 26/5/95 ou "Otzy goroda ouzakonili svoe otsovstvo" (Les pères de la ville ont légalisé leur parrainage), *Izvestia*, 29/1/97. Plusieurs enquêtes dans les banques proches de la mairie de Moscou ont pu faire penser que le nouveau président Vladimir Poutine songeait à s'attaquer sur ce plan à Y. Loujkov, tête de liste d'un des partis d'opposition en 1999.

13. "Padaet sneg" (Tombe la neige), *Ros. Gaz.*, 19/11/1994, cité dans l'article "Moscou" in M. McFaul et N. Petrov (éd.) *Politicheskii almanach Rossii* (Almanach politique de Russie), vol.1, t.2, Moscou, Fond Carnegie, 1998.

vent à l'occasion de crises ou catastrophes : accords d'aide et d'échanges commerciaux avec des régions rurales, reconstruction de l'hôpital de Boudienovsk après le raid du commandant tchéchène Bassaev, déclarations de soutien envers des dirigeants régionaux de province voire de l'étranger (on se souvient de sa diatribe à propos du port militaire de Sébastopol, qui devait selon lui rester russe à jamais...). De toute évidence, usant des capacités symboliques et économiques de sa ville, le maire a tenté de se forger l'image d'un dirigeant national de premier plan, bon gestionnaire et soucieux de ce qui concerne tous les Russes. Pourtant, en dépit du fait qu'il partagea la tête de liste du parti « Otetchestvo » (La patrie) avec l'ex-premier ministre Evgueni Primakov en 1999, Youri Loujkov n'a encore jamais brigué la fonction présidentielle. Sans doute faut-il mesurer le degré de méfiance, voire de ressentiment, qu'éprouvent nombre de provinciaux russes à l'égard de la ville pieuvre qui accaparerait, selon eux, tous les bénéfices des mutations et de la crise. Mais gardons-nous sur ce plan de conclusions définitives. La place de maire de Moscou demeure sûrement un des tremplins possibles pour une ambition fédérale. L'âpre bataille qui entoure le contrôle des médias télévisuels et de la presse moscovites (dans lesquels la mairie elle-même a des actions) en est un élément crucial.

Entre régime d'exception et opacité, les instruments d'une politique pragmatique

Il n'est pas inutile, pour comprendre les mutations examinées ici, de s'interroger sur les instruments mis en œuvre. Dans quelle mesure sont-ils le reflet des mutations générales de la société russe, des réformes institutionnelles, politiques ou économiques ? On présente souvent Moscou comme le modèle expérimental du libéralisme dans sa version russe, chaotique, voire sauvage. Mais les processus engagés ici sont-ils réellement ceux qui travaillent l'ensemble du pays ?

La bataille pour un régime spécial

Durant toute la période soviétique, Moscou a bénéficié d'un régime particulier dans le cadre des institutions de l'URSS : la ville disposait d'un paragraphe séparé dans les plans d'État. Son vrai responsable, le 1er secrétaire du Comité de la ville du PCUS, était pratiquement membre de droit du Politburo. Moscou disposait d'un représentant dans plusieurs des princi-

pales autres instances dirigeantes, comme le collège du *Gospplan*. Les nouveaux édiles vont tout naturellement tenter de préserver ces privilèges dans le cadre des institutions post-soviétiques. Mais cette bataille pour un régime d'exception revêt rapidement deux facettes relativement distinctes, la première portant sur la réorganisation interne de l'administration alors que la seconde concerne les rapports entre la ville de Moscou, l'un des 89 « sujets » de la Constitution de 1993, et les autorités fédérales.

Dès leur élection à la tête de la municipalité en avril 1990, le nouveau maire Gavril Popov et son adjoint et successeur Iouri Loujkov engagent un double combat pour asseoir leur autorité. Ils modifient tout d'abord l'organisation interne de la ville, façon habile de marginaliser les soviets dont une partie demeuraient sous le contrôle de l'opposition communiste. Ils remplacent ainsi, en 1991, les 32 *raïon* urbains (arrondissements) par 10 *okroug* administratifs ou préfectures (dont celui de la ville satellite de Zelenograd) subdivisés en 128 (puis 124) arrondissements (*raïon*) municipaux. Les limites et les prérogatives de ces derniers sont tout à fait singuliers puisqu'ils ne comprennent actuellement que des espaces bâtis en logement, à l'exclusion des grandes voies de communication, des grands espaces verts et des « zones industrielles » qui sont, eux, sous la juridiction des okrougs, d'où l'aspect totalement morcelé de la nouvelle carte administrative.

Pour la ville, selon le Statut (*Oustav*) voté le 28 juin 1995, le « comité exécutif » est remplacé par un « gouvernement » dirigé par le maire (en russe, « *mair* »!) qui nomme les « préfets » responsables des okrougs. Les assemblées voient leur rôle et leur nombre d'élus réduits : 35 conseillers (*sovietnik*) pour la Douma de Moscou. Alors que le maire peut annuler toute décision de la Douma, celle-ci ne peut pratiquement pas exercer de réel droit de regard sur le maire et son « gouvernement ». N. Petrov (cf. note 13) peut à juste titre affirmer : « le statut est manifestement établi à la discrétion du maire et le protège efficacement de toute surprise ». De fait, toutes les décisions majeures sont désormais prises par l'administration centrale et ses commissions, en particulier, le droit d'attribuer les baux sur les immeubles et locaux commerciaux ainsi que la gestion de la privatisation. Nombre de démocrates blâment le maire pour cette dérive autoritaire qu'ils jugent en contradiction avec le programme réformateur initial. Ils dénoncent l'opacité de la gestion municipale dans des domaines clefs comme le foncier, les finances.

Ce statut, qui représente une lecture assez particulière de la loi sur l'auto-administration locale, est justifié par les responsables moscovites qui arguent du fait que Moscou n'est pas une simple ville, mais aussi un « sujet » à part entière. Les deux maires successifs de la capitale se sont, par ailleurs, largement appuyés sur les relations personnelles qu'ils entretenaient avec le président B. Eltsine (rappelons qu'ils l'ont activement soutenu lors des crises de 1991 et 1993) pour obtenir de ce dernier des arbitrages favorables dans les rapports entre Moscou et le pouvoir fédéral. Le « Traité sur le partage des compétences » entre le pouvoir fédéral et la ville (*Rossiiskaïa gazeta*, 23/06/98) définit de façon assez large les domaines de compétences de l'administration moscovite. Dans la plupart des questions litigieuses, au moins durant la période de 1991 à 1998, Y. Loujkov a presque toujours obtenu des arbitrages en sa faveur, ce qui a d'ailleurs été souvent critiqué par les autres dirigeants régionaux. L'exemple le plus caractéristique de ces faveurs concerne le point crucial des privatisations.

Les choix particuliers du mode de privatisation

Très vite, en effet, les intérêts de la mairie et ceux du Gouvernement fédéral, représenté alors par Anatoli Tchoubaï, le responsable du comité d'État de la propriété fédérale, divergèrent quant à la définition du statut (municipal ou fédéral) de toute une série d'immeubles et d'entreprises, et sur la façon de procéder à leur privatisation. Alors que Tchoubaï tentait, comme il le fit avec succès dans de nombreux « sujets » (régions), de prendre le contrôle de l'essentiel des entreprises et bâtiments fédéraux et d'imposer leur privatisation immédiate, Loujkov réclamait un droit de regard pratiquement discrétionnaire sur ce processus dont il entendait limiter l'ampleur. Au terme d'une longue bataille politique, c'est lui qui l'emportera début 1995 grâce à un arbitrage favorable de B. Eltsine. Ce dernier entérine en effet, par un *oukaze*, la mise en œuvre de règles spécifiques pour la privatisation des biens fédéraux à Moscou, prévues par la loi votée par la Douma locale¹⁴. Ces deux documents donnent pratiquement à l'administration municipale un droit de veto et d'arbitrage sur le sort de toutes les propriétés fédérales, à l'exception de quelques cas particuliers (Présidence, Armée, etc.).

Alors que bon nombre de villes et de régions s'empressent durant cette période (1993-1996) de brader une bonne partie de leur patrimoine, craignant les charges qui lui sont liées — elles le regretteront souvent amèrement par la suite — Moscou adopte une toute autre stratégie. Si la « petite privatisation » est effectuée rapidement (elle concerne les logements familiaux, le petit commerce, les services et autres PME), la ville opte pour une maîtrise quasi totale du foncier qui doit demeurer propriété municipale et choisit plutôt la procédure des baux commerciaux, en général d'une durée de 49 ans à Moscou, qui sont attribués à des entreprises russes ou étrangères. Cette option assure d'énormes recettes à la ville, qui profite ici pleinement de son rôle de capitale. Il faudra la crise de 1998, avec l'accroissement du parc d'immeubles, logements et locaux commerciaux inoccupés et le risque d'un défaut de remboursement des prêts accordés par les marchés obligataires occidentaux, pour que Y. Loujkov « expérimente » la vente de quelques 13 parcelles, au total 12 hectares fin 1999 à Zelenograd et dans la zone du Centre international d'affaires de « Moskva-City »¹⁵.

Par le jeu des attributions et des alliances, cette maîtrise du foncier et la gestion du patrimoine urbain vont permettre à l'équipe municipale de constituer une vaste structure de contrôle économique et financier aux multiples ramifications dans le système bancaire, industriel, dans la presse et l'audiovisuel. Cet ensemble va d'ailleurs faire l'objet d'attaques récurrentes tant de l'opposition communiste que des libéraux, à l'occasion des multiples scandales qui secouent les banques et compagnies immobilières¹⁶.

Une politique économique singulière

Tout en favorisant un rééquilibrage profond de la structure économique en faveur des services et du tourisme, la municipalité a décidé, comme nombre de responsables régionaux en province (Tatarstan, Saint-Pétersbourg, etc.), de mener une politique active de soutien à certains secteurs industriels. De fait, les motivations sont, nous l'avons déjà souligné, fort diverses.

Consciente du fait qu'elle ne disposait pas des moyens financiers ou des expertises nécessaires à la

14. Loi de la Douma municipale du 18/1/95 ("Principales dispositions pour la privatisation des entreprises municipales et d'Etat de la ville de Moscou") et Décret présidentiel du 6/2/95 ("Sur la seconde étape de la privatisation dans la ville de Moscou"). Voir le commentaire de ces deux documents: "Vse po drugomu" (Tout autrement), *Kommersant*, 14/2/95.

15. *Izvestia*, 11/1/99.

16. Voir par exemple "Pirog ouspeli razdelit do Rojdestva" (Ils ont eu le temps de partager le gâteau avant Noël), *Kommersant*, 28/11/95; "Velikaïa moskovskaïa dyra" (Le grand trou moscovite), *Izvestia*, 9/11/99; "Kto obrouchil Iounisstroï?" (Qui a démoli Iounisstroï?), *Rossiiskaïa gaz.*, 11/2/99.

mise à niveau de certains secteurs, la municipalité a préféré souvent s'associer à des grands groupes occidentaux dans le cadre de sociétés mixtes. C'est le cas d'une bonne partie des infrastructures hôtelières ou des grands magasins: la ville concède un bail à long terme sur le bâtiment, loué à des conditions préférentielles en échange d'un volume d'investissement, de la formation des personnels locaux et d'un partage des bénéfices. Dans d'autres cas, la ville s'est battue bec et ongles pour bénéficier de la gestion des paquets d'action gouvernementales dans des entreprises rentables. C'est ainsi qu'elle a pris le contrôle d'une grande partie de la principale raffinerie de l'agglomération et des réseaux de distribution d'essence, un des secteurs les plus rentables des années 90 (*Izvestia*, 26/09/96).

Dans un tout autre registre, la mairie s'est engagée dans la défense d'entreprises en difficulté mais jugées stratégiques en termes d'emplois. C'est ainsi qu'elle a pris des parts importantes dans des secteurs comme l'automobile (ZIL, Moskvitch) ou dans la création d'un pôle électronique à Zelenograd, mettant tout son poids dans la balance pour encourager la venue d'investisseurs étrangers, se portant garante des plans de sauvetage contre la remise de paquets d'actions, etc. On trouve là maints exemples des ambiguïtés de la mise en œuvre des réformes du marché en Russie. Alors que les libéraux orthodoxes et les conseillers du FMI critiquent ces choix qu'ils considèrent comme des réminiscences du système étatique soviétique, une partie des économistes russes estiment que ce sont là des modes d'intervention nécessaires dans la période transitoire, voire vitaux pour la préservation du patrimoine industriel du pays. La position engagée du maire de Moscou dans le débat sur la défense des intérêts nationaux est, de ce point de vue, en cohérence avec ses options économiques.

Au delà de ces choix stratégiques, on retrouve ces ambiguïtés dans divers aspects de la gestion quotidienne de la ville. Citons par exemple l'utilisation systéma-

tique d'un mélange d'incitations économiques et de pressions bureaucratiques, par le biais des règlements d'urbanisme, dans la politique à l'égard des commerces. Face à un développement anarchique des kiosques, pavillons, points de vente à la sauvette gagnés par l'influence de certains réseaux mafieux, la municipalité a mis en place tout un système de concessions désormais bien rodé. Elle concède des emplacements par un système de baux, et exige en échange le respect de règles d'alignement et de présentation des boutiques, pavillons, galeries marchandes (en particulier à la sortie des métros, des gares...) dont la construction est entièrement à la charge des bénéficiaires. Elle veille, par ailleurs, au maintien de l'ordre en tentant d'éliminer les groupes d'influence échappant à son contrôle, d'où l'énorme enjeu que représentent les nominations à un certain nombre de postes clés, responsables de la police et du département local du ministère de l'intérieur, des douanes, du fisc...

Conclusion

Fascinante par son ampleur et par la diversité de ses facettes contradictoires, l'étude des mutations en cours dans la capitale russe a de quoi dérouter l'observateur. Nous sommes en effet en présence d'une stratégie de mutation très active, multiforme, mêlant des facteurs proprement urbanistiques ou architecturaux aux grandes réformes économiques et politiques qui secouent le pays. Une grande partie des processus observables à Moscou peut se retrouver à des degrés divers dans d'autres villes de province, petites ou grandes. La métropole-capitale conserve cependant bien des spécificités du fait de son statut de ville-région, qu'elle partage avec Saint-Pétersbourg, mais aussi, surtout, de son caractère de ville vitrine, ville symbole d'une Russie en pleine crise identitaire. C'est en cela que l'ère Loujkov, du nom du maire de la ville depuis 1992, est riche de multiples enseignements.

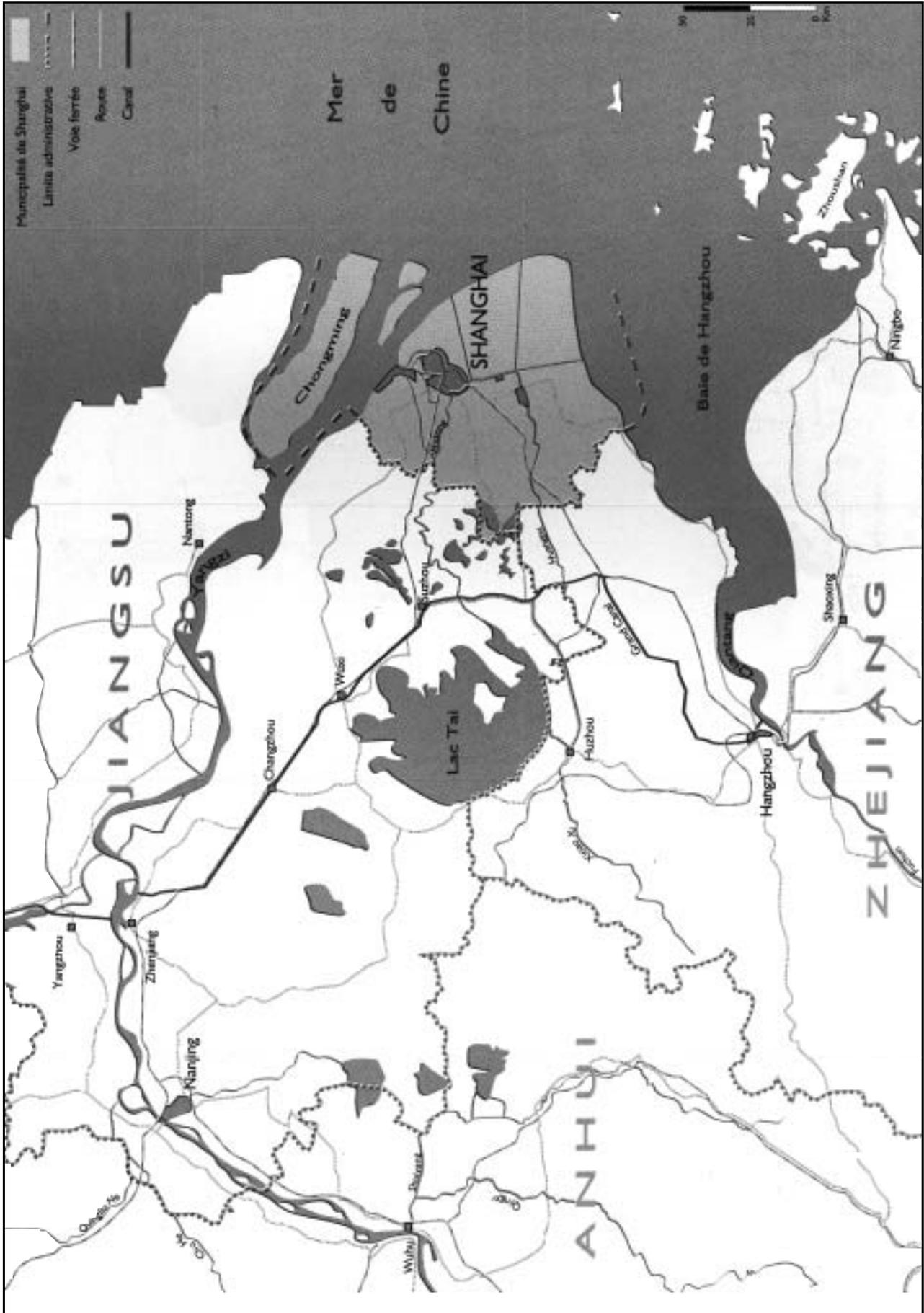


II

SHANGHAI
et le bas Yangzi

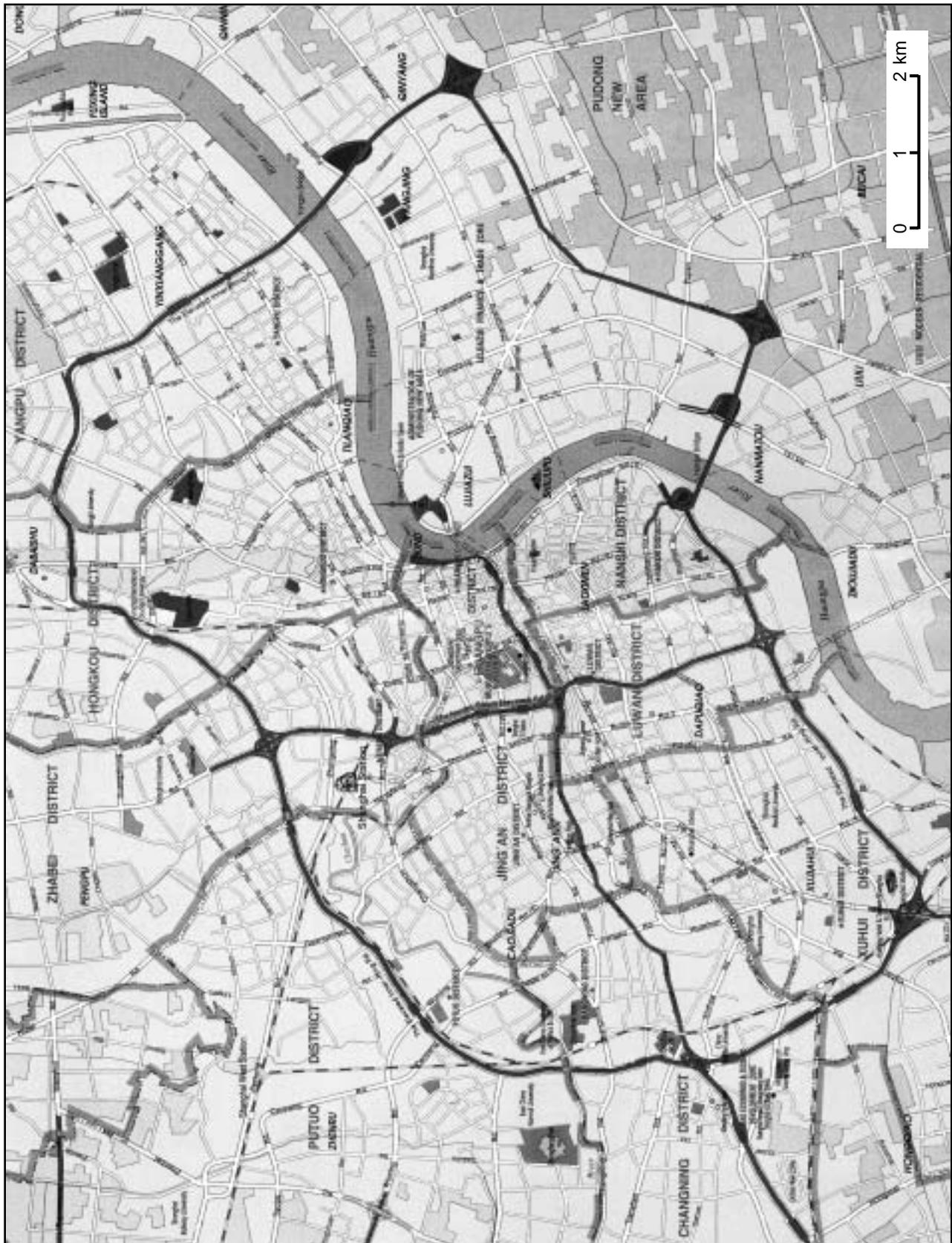
“Le grand déménagement”

La région du bas Yangzi



Source : China Map Press, 1997

Le périphérique intérieur de Shanghai



Source : *Atlas of Shanghai*, Shanghai Scientific and Technical Publishers, 1998.

LE GRAND DÉMÉNAGEMENT

Développé sous le régime des Concessions internationales (du milieu du XIXe siècle à l'avènement de la République populaire), longuement puni de ce péché originel par le pouvoir de Pékin, Shanghai est aujourd'hui investi d'une urgente mission : faire contrepoids à la puissance de Hong Kong. Cet immense chantier prit toute son ampleur avec le lancement, en avril 1990, du projet de Pudong. Sur cette rive droite du fleuve Huangpu, jusque-là à peu près vide, un nouveau Shanghai allait être construit en dix ans, empruntant aux standards les plus modernistes de l'extrême Asie. Derrière l'architecture emblématique, Pudong est d'abord porteur des nouvelles ambitions économiques de la Chine. Mais c'est encore sur la rive gauche, Puxi, que vivent la plupart des habitants de la mégapole.

Or le chantier lancé au tournant des années 90 comporte aussi la reconstruction de tout Puxi. Le tissu résidentiel hérité des Concessions et le tissu industriel issu du maoïsme sont en voie de disparition. Les shanghaiens sont massivement transférés d'un habitat essentiellement horizontal et surdensifié (on comptait 4 m² par personne dans les années 80) vers un univers de barres et de tours qui conserve, néanmoins, quelques éléments d'une organisation sociale fondée sur le voisinage. Sur les espaces libérés, les investisseurs de l'Asie offshore donnent la réplique aux tours de Pudong (qui leur doivent également beaucoup). Le patrimoine syncrétique du début du siècle, taudifié par trop d'années de pauvreté et de surcharge humaine, ne trouve que rarement grâce pour des opérations de réhabilitation. Même le goût renaissant pour le vieux fonds chinois s'exprime par un pastiche destructeur.

Ce grand déménagement a pour effet mécanique d'élargir considérablement l'espace urbain et d'allonger en proportion les déplacements domicile/travail. La bicyclette reste très présente, mais le démiurge ne put faire l'économie de très grands ouvrages (ponts suspendus, tunnels sous-fluviaux, anneaux et axes autoroutiers, métro) qui ne suffiront peut-être pas à faire face à l'ouverture du marché de l'automobile. La question de l'eau et celle de l'écosystème en général sont encore plus préoccupants. Mais, ce qui sera le plus passionnant à suivre, dans les prochaines décennies, sera de toute évidence la façon dont la population aura encaissé, ou mis à profit, un si brusque changement non seulement de son cadre de vie, mais aussi de tout un système de référence culturelle dans les domaines du travail, de la protection sociale et de la consommation.

Cependant, la région du bas Yangzi ne se résume pas à Shanghai. Dans le triangle Nanjing-Hangzhou-Shanghai (qui n'est que la moitié sud du delta), cohabitent de nombreuses municipalités millionnaires ou quasi millionnaires et une myriade de bourgades. Leur vérité se situe entre une fierté historique retrouvée, qui les incline à "vendre" leurs canaux, lacs, jardins, temples, musées et parcs de loisir au peuple de la mégapole (les trains du samedi matin et du dimanche soir sont bondés), et une ambition mimétique qui se traduit notamment en villes nouvelles et zones d'activités concurrentes, souvent surdimensionnées.

Enfin, il ne faut pas oublier que le substrat de ce réseau urbain est une campagne rizicole et maraîchère extrêmement dense. Le semis des villages y est serré, villages alignés le long d'étroits canaux, maisons à étage qui ont remplacé, il y a douze ou quinze ans, les maisons basses d'autrefois. Ici aussi les mutations sont rapides. La dernière en date y a fait pousser, dans certains parages, des forêts de châteaux. Des châteaux paysans qui sont autant d'énigmes à déchiffrer. Ces signes émaillant les paysages sont une invitation à mettre en rapport la nature des réussites économiques et le statut des gens et des territoires.

Philippe Haeringer

* *Présentation de la Journée du 28 janvier 2000*



1. Le nouveau visage de Shanghai, c'est d'abord un front de verre et d'acier qui s'édifie, depuis 1990, sur la rive est du Huangpu : Pudong. Derrière ce nouveau centre d'affaires, 500 km² de nouvelles zones de développement.

2. Sur la rive ouest, Puxi, la poussée verticale s'empare aussi du vieux Shanghai. Mais ici, c'est avec 15 millions d'habitants qu'il faut composer.



3. Ce défi des années 2000 est aussi un "remake". L'ancien hôtel Métropole (1934), comme d'autres témoins de l'époque des Concessions occidentales, rappelle d'anciennes ambitions mondialistes et une première aspiration à la verticalité.

4. Composer avec 15 millions d'habitants et leurs industries obsolètes, c'est surtout faire table rase. On déménage tout et tout le monde. Ce que l'on édifie ensuite est un autre univers, réservé aux nouvelles élites.



Shanghai en 24 dias



5. A distance de l'hypercentre associant les deux rives du Huangpu, la verticalisation devient résidentielle. Ici, les chalands de la rivière Suzhou ne retrouvent que des vestiges du vieux tissu industriel et des habitats informels qui l'entouraient.

6. Au-delà du périphérique, après une dernière frange d'habitat horizontal, commence l'immense domaine du relogement des majorités populaires. On y hésite entre la solution des tours et celle des barres, qui semble l'emporter.



7. Cet espace est lui-même ponctué de pôles secondaires, comme celui de Hongqiao, dont le "skyline" se profile derrière le parc et le lac de Changfeng. Au premier plan, habitat "privilegié" de l'époque maoïste.

8. Dans ces tours minimalistes ont été relogés les habitants d'un îlot du centre-ville. Ces familles sont passées directement d'un voisinage horizontal et intense à une verticalité sévère et individualisante.





9. Les nouvelles cités d'immeubles barres se succèdent au long d'avenues souvent arides, contrastant avec l'effervescence commerciale des anciens quartiers de la ville. Mais le gain en confort et en espace est considérable.

10. De même que les quartiers se signalent par des slogans suspendus au-dessus des avenues, les cités s'identifient à leur entrée unique, strictement gardée. On est ici dans le sud de Pudong.



11. Les cités récentes s'efforcent de diversifier quelque peu les espaces internes. Déjà dans cette cité des années 80, un espace "dessiné" est réservé aux enfants et à leurs mères.

12. La spontanéité des attitudes se recrée parfois dans l'espace partagé des cités, comme ici dans la vieille cité-modèle de Caoyang, justifiant le terme de xincun (nouveau village) par lequel ces cités sont officiellement appelées.



Shanghai en 24 dias



13. En suivant ces cyclistes, revenons vers le centre-ville et vers les vestiges de la vieille cité shanghaienne. Le vélo lui-même est à ranger dans ce lot, comme le bout de tissu par lequel cette femme se protège du soleil.

14. Voici, dans l'ancienne Concession française, entre trois avenues de platanes, un lilong autrefois plutôt chic. Un lilong est un "voisinage" (li) d'habitations familiales, bâties en série (par un promoteur) sur une étroite allée privative (long).



15. Les lilongs avaient eux aussi une entrée unique, même lorsqu'ils comportaient un réseau de plusieurs allées. Ici un lilong ouvrier, dans l'ancienne Concession internationale. Réparateur de vélos, joueurs de mah-jong.

16. Dans cet autre lilong, plutôt classe moyenne, on distingue le côté sud où s'alignent les portes (shikumen) accédant aux cours individuelles, et le côté nord où donnent les cuisines et les éviers, en surnombre aujourd'hui en raison de la subdivision des logements.





17. Les lilongs sont couramment appelés longtang car, aux heures chômées, l'allée commune (long) devient une sorte de "salon" (tang), un lieu de vie partagé. Mobilier principal : chaise basse en bambou.

18. L'habitation du lilong fut longtemps très proche de la tradition locale. Sur la cour s'ouvrait la pièce de réception, avec de hauts vantaux. Mais ici cohabitent aujourd'hui 14 ménages, dans un bric-à-brac acrobatique.



19. La formule du lilong fut la règle dans le Shanghai des Concessions (1850-1942). Mais dans les périphéries d'alors se développèrent des habitats de fortune qui perdurent aujourd'hui. Des allées aussi, mais avec des éviers des deux côtés.

20. Depuis 1990, les lilongs sont en sursis. Ceux qui n'ont pas été rasés (certains seront sans doute conservés) sont aujourd'hui dominés par des tours parfois étranges, comme ces deux tours siamoises.



Shanghai en 24 dias



21. Progressant sur des terres agricoles très peuplées, Shanghai "digère" de nombreux villages. Celui-ci a la triste allure d'un village sans terre et sans paysans, figé sur une forme banalisée par le conformisme maoïste.

22. Le bas Yangzi offre cependant encore beaucoup de scènes agrestes. Glissant au milieu des rizières sur l'un des innombrables canaux du delta, ce sampan est affecté à la pêche aux coquillages.



23. Les canaux desservent tous les villages et tous les bourgs. Ici, la petite ville de Luzhi, aux portes de Shanghai, a su conserver sa grâce d'autrefois. Mais le tourisme la guette, le thème de la ville d'eau étant à la mode.

24. Une autre "félicité" s'empare des campagnes: l'explosion de la demande urbaine en produits maraîchers. Comme beaucoup d'autres, ce village proche de Hangzhou se couvre de châteaux paysans poussant au milieu des serres.



SHANGHAI, UNE EXPLORATION VISUELLE

Philippe HAERINGER

Institut de Recherche pour le Développement (IRD), Paris,
et Université Paris X-Nanterre
phildanh@club-internet.fr

Le texte qui suit a le statut incertain d'une expérience. Il aurait pu n'être que la transcription d'un exercice oral: le commentaire d'une projection de dias. Mais en l'absence de ces dias¹, au nombre de quelques centaines, et que les planches qui précèdent ne sauraient représenter, il a bien fallu donner au commentaire la transparence des images. Donc ajouter des mots aux mots. Des mots visuels.

Toutefois, des images en mots ne sauraient avoir l'autonomie d'une image tout court. Le discours d'une image tout court peut rester implicite, non déclaré, non justiciable. Celui d'une image en mots, en revanche, dévoile explicitement ses affiliations, et oblige davantage à dérouler ses tenants et aboutissants. Ce texte a donc encore pris du poids, s'écartant d'autant de la bande son.

Cependant, en dépit de ces deux passe-droit — la fiction des images en mots et quelques digressions didactiques² — l'intention première demeure. Il s'agit bien d'une exploration de ville³.

Une énergie singulière

Tout, ou presque tout, dans cette ville d'une quinzaine de millions d'habitants, paraît appelé à déménager dans les toutes prochaines années, si cela n'a pas déjà été fait au cours des toutes dernières. Imaginons la région Ile-de-France devant un tel programme ! Mais il ne s'agit pas seulement de déménagement, il s'agit aussi de création, dont l'ampleur révèle une force, une énergie, une impatience, qui ne peuvent s'expliquer que par une convergence exceptionnelle d'influx. C'est comme si, soudain, tout devenait possible en dépit de — ou grâce à — un trop long immobilisme d'un côté, une trop longue contention de l'autre, du côté des

acteurs du grand large, qui guettaient en rongant leur frein. Cependant, comme chaque fois qu'une révolution bouleverse un paysage, on est étonné après l'orage que tant de choses aient pu survivre, perdurer, aussi bien de bonnes vieilles valeurs que de lourdes pesanteurs. Et puis Thermidor arrive. La révolution met de l'eau dans son vin et s'épuise peu à peu, ou bien se règle sur un tempo qui lui permettra, sur le long terme, de consolider un acquis qu'on ne lui disputera plus.

Ces dernières phrases, qui auraient pu s'appliquer à la révolution maoïste et au tournant thermidorien de Deng (après la « terreur » des années 1966-1976), se rapportent ici à une révolution qui ne dit pas son nom, celle de l'ouverture au capital international, aux cultures et au consumérisme occidentaux, mais surtout à la compétition et aux défis mondiaux. Les deux révolutions se sont télescopées, la dernière phase de l'une lançant sans délai la seconde, qui va suivre la même courbe. Après le temps des grandes révisions et des premiers projets (les années 80), après celui du paroxysme des chantiers (les années 90), qui s'apparente à une phase de « terreur » par l'ampleur et la soudaineté des destructions et des déplacements de population, il est possible que le nouveau grand dessein de Shanghai soit déjà parvenu au point de l'inflexion thermidorienne. Ou que cette inflexion se profile dans le schéma directeur en préparation, qui envisage l'horizon 2020. Divers signes montrent, par exemple, une conscientisation montante en matière de conservation patrimoniale et identitaire⁴, une volonté d'ajustement des programmes de logements et de relogement, ou de modération de la verticalisation. On voit aussi une évolution sur des sujets tels que la protection sociale, la moralisation des procédures de transfert des populations, la transparence et la clarification des règles, d'autres encore. Plus globalement, il est de plus en plus perceptible que, derrière la

1. Chacune des journées du séminaire « La diversité citadine » fut en effet introduite par une projection de l'auteur, dont l'ambition était de faire entrer les participants dans la ville étudiée, de leur en donner une expérience « sensible » et globale avant que des interventions plus pointues ne spécialisent les débats et les théorisent. Ce parcours de découverte partagée, restituant l'exploration à laquelle l'auteur s'était lui-même astreint préalablement à l'organisation de chacune de ces journées (comme d'une trentaine d'autres journées conçues sur le même principe depuis 1988, notamment dans le cadre du groupe « Mégapoles »), permettait aussi, chemin faisant, un repérage thématique et sémiologique.

2. Digressions et mini-dossiers tirés du traditionnel carnet de notes de « l'explorateur ».

3. Une exploration finalement écourtée, ici, pour une raison de volume. On n'ira pas au-delà de la reconnaissance des formes essentielles du système résidentiel, et des questions qui leur sont directement liées. Le récit s'arrêtera aux portes du territoire municipal, sacrifiant les campagnes et les villes avoisinantes (voir cependant, en fin de volume, notre comparaison Moscou/Shanghai). C'est dans le même souci de ne pas alourdir le présent recueil que les « explorations » de Moscou et de Hongkong n'y ont pas été incluses.

4. Cf. dans ce même volume: Natalie Delande, « Reconvertir le centre ville de la métropole shanghaienne, le défi des politiques de sauvegarde patrimoniale ».

recherche d'une performance pointue⁵, qui consiste à faire accéder Shanghai au rang de ville mondiale — une dignité à laquelle elle a déjà goûté dans les années 30 — un projet « domestique » soit également à l'ordre du jour.

On ne peut vraiment s'en étonner au moins pour deux raisons. La première est que, quoi qu'on dise de la malléabilité des habitants de ce pays, un tel bouleversement de leur espace de vie ne peut aller sans un minimum d'adhésion. Il convient donc de construire la ville pour eux aussi. La seconde raison est que de très graves dossiers environnementaux, comme la pollution des eaux, la pollution de l'air, le traitement des déchets, s'imposent d'eux-mêmes, et sont effectivement pris à bras-le-corps (cf. encadré 6). Mais les « bonnes intentions » vont manifestement au-delà de cette figure imposée. Le souci de réintroduire le végétal à tous les niveaux de la composition urbaine en porte témoignage.

Le parcours visuel que nous allons faire n'instruira pas les dossiers de Shanghai. A peine nous conduira-t-il à en entrouvrir quelques-uns, seulement pour mettre en perspective les images recueillies et les rencontres du hasard. Mais cette découverte aléatoire, conduite en quelques semaines entre l'été et l'automne chinois (en 1999), où le hasard n'aura été guidé que par quelques choix raisonnés (et surtout par la compagnie amicale et complice de Xiaoyun Yu, étudiante en lettres modernes), cette exploration a d'autres ambitions. En nous obligeant à regarder les objets de la ville comme ils viennent, et les gens comme on les croise, elle nous donne une chance de lire entre les lignes du « miracle » shanghaien. Et de sortir des statistiques du « grand déménagement ».

Vu du fleuve

Si l'on peut parler de « grand déménagement », c'est surtout en pensant à ce qui se passe dans la ville historique. Mais il faut désormais, devant l'ampleur des changements, étendre cette notion de ville historique à l'ensemble de la ville telle qu'elle existait avant son réveil des années 80/90. Il s'agit globalement de *Puxi*, c'est-à-dire de la rive ouest du fleuve Huangpu. Cependant, le scénario se complète de ce qu'il advient de la rive est, *Pudong*. Tandis qu'on renouvelle tout

Shanghai à l'ouest, on en construit un autre à l'est, sur des terres qui, jusque-là, n'étaient que faiblement ou médiocrement occupées.

Il y a seulement dix ans, au cours d'une semblable journée déjà consacrée à Shanghai⁶, les communications n'avaient fait que mentionner ce projet de Pudong. Il apparaissait tellement ambitieux, s'appliquant à une ville qui stagnait depuis un demi-siècle, et devant prendre place sur une rive marécageuse qu'aucun pont n'avait jamais reliée à Puxi, que personne n'y croyait tout à fait. Il allait grossir, pensait-on, la liste mondiale des rêves démiurgiques déçus. D'ailleurs, ne s'agissait-il pas, déjà, d'une vieille lune, d'un projet ayant connu des versions sans lendemain dès les années 50? En réalité, sous son surnom officiel de « Tête du dragon », Pudong annonçait davantage qu'un projet urbain⁷. Le corps du dragon n'était autre que la vallée du Long Fleuve, la vallée de la Chine du centre et de la terre rouge, la vallée du Yangzi. Pudong devait être l'aboutissement d'une ambition nationale comprenant d'autres projets de grande envergure, comme le barrage des Trois Gorges. Aujourd'hui, il ne faut pas moins de deux heures de croisière sur le « petit » fleuve Huangpu pour dérouler toute la magnificence de ce nouveau front urbain, surgi du néant en une poignée d'années.

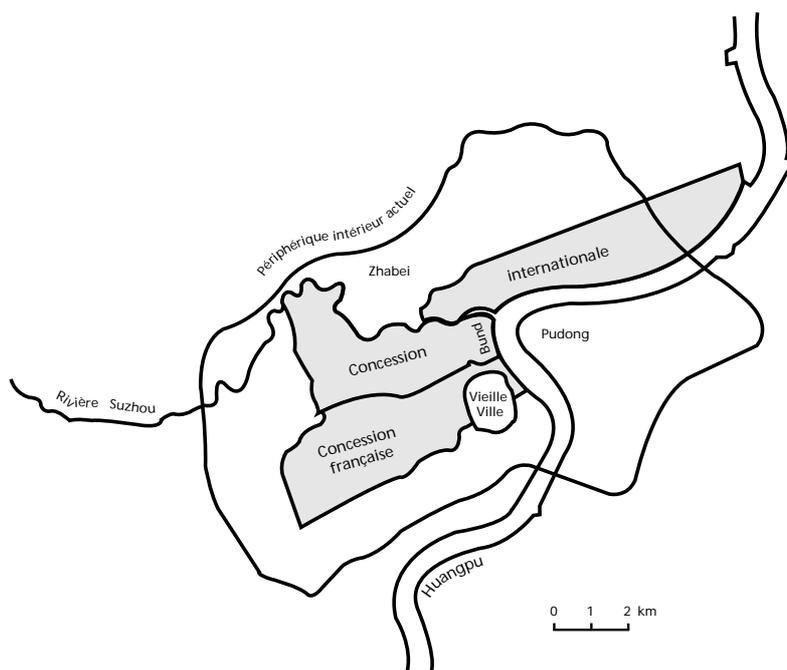
Ce front se veut décor emblématique, répondant, avec les armes architecturales d'aujourd'hui, à la démonstration moderniste du « *Bund* », façon années 20 et 30, qui lui fait face. Le *Bund* est l'ancien nom attribué au front rive ouest du Shanghai des Concessions. Il a conservé sa silhouette triomphale, symbolique de l'âge d'or — et pourtant finissant — d'un régime semi-colonial fondé au milieu du XIXe siècle. Il ne culmine cependant qu'à une quinzaine d'étages, mais en bonnes pierres. Le nouvel âge d'or, annoncé par Pudong sur l'autre rive, se signale dès aujourd'hui par la « Perle de l'Orient », une tour de télévision de 483 mètres de haut conçue pour recevoir des millions de touristes (deux millions en 1998) dans ses énormes sphères. Parmi les nombreuses tours de verre et d'acier qui l'entourent, la tour *Jin Mao* (420 mètres, 85 étages), mi-bureaux, mi-hôtel, offre un profil tout en finesse. Mais le futur *World Financial Center*, en voie d'achèvement, la coiffera avec ses 452 mètres et l'originalité de sa forme en porte-clé ou, si l'on veut, en décapsuleur.

5. Cf. dans ce même volume : Eric Baye, « De la ville chinoise à la cité mondiale. Le développement des infrastructures à Shanghai à l'orée du XXIe siècle »

6. Séminaire « mégapoles » (ORSTOM/IFU/Ecole d'Architecture de Belleville), sous la direction de Ph. Haeringer, journée « Shanghai. Du collectif privé au collectivisme. Aller et retour », 1990.

7. Jack F. Williams, « La tête du dragon, Pudong, Shanghai et la Chine vers le XXIe siècle », in *Les métropoles chinoises au XXIe siècle*, Ch. Henriot éd., Editions Arguments, 1995. Voir aussi, dans le présent volume, l'article de Eric Baye.

Les concessions étrangères à Shanghai en 1920



Source : Ph. Haeringer

Derrière ce rideau de verre, diverses zones spéciales de développement s'organisent. Et tout d'abord, dans la boucle que le Huangpu dessine ici, le futur quartier d'affaires de Lujiazui, prolongé par une zone administrative et culturelle, puis par un espace résidentiel. Dans l'immense Pudong New Area (*Pudong Xinqu*), qui s'étend sur plus de 500 kilomètres carrés, on trouve encore une zone réservée à la haute technologie, une autre aux industries d'exportation, une troisième au libre échange, jouxtant un projet portuaire de même vocation, enfin un nouvel aéroport international flanqué d'une zone touristique, celle-ci tournée vers l'estuaire du Yangzi et la mer.

De même que le Bosphore, qui ne connut son premier pont, puis un deuxième, que dans cette fin de siècle marquée par l'expansion mégapolitaine d'Istanbul, le fleuve Huangpu se vit enjambé pour la première fois, coup sur coup (en 1991 et 1994), par deux splendides ponts haubanés. Placés en amont et en aval, ils assurent le passage d'un premier périphérique, dit intérieur, construit sur piliers, et qui embrasse à la fois le vieux Puxi et le centre de Pudong. Dans l'axe des deux hypercentres, deux tunnels autoroutiers et une ligne de métro complètent, pour l'instant, la mise en relation des deux rives. Cet effort de franchissement fut évidemment la première étape de la conquête de Pudong.

Comme la Tamise, et malgré une largeur de près de 500 mètres, le Huangpu ne vient pas de loin. Mais il

se gorge des eaux du delta et constitue, aujourd'hui encore, la principale source d'approvisionnement en eau de Shanghai. En réalité, le Huangpu tient moins du fleuve que du canal. Il s'agit d'un ouvrage de drainage réalisé, il y a plus de cinq siècles, à partir du détournement de rivières erratiques. Si l'on descend son cours, au milieu des activités portuaires anciennes et nouvelles, on débouche rapidement (au nord) sur l'immense estuaire du fleuve Yangzi, dont les rives opposées se perdent dans la brume. L'Océan n'est pas loin. Un détail, une énigme : aucun oiseau de mer n'est en vue ce jour-là, ni dans le sillage des nombreux bateaux de tous gabarits, ni sur les rives ou sur les toits de Shanghai. On verra que la ville vénère en cage tous les oiseaux que son ciel n'a pas. La pollution ou la capture suffisent-elles à expliquer cette surprenante absence ?

Le Huangpu est encore traversé, notamment dans sa partie portuaire et industrielle (ici dans le district — ou arrondissement — de Yangpu), par des bacs qui amènent et ramènent les travailleurs des deux rives. Voici une vue du petit matin. Dans le prolongement des embarcadères, des milliers de bicyclettes cadenasées témoignent de l'importance des flux.

Hors de ces embarcadères, l'accès au fleuve est en général interdit au piéton par un continuum d'enclos industriels ou techniques. Cela ne donne que plus de valeur au *Bund*, qui fut toujours apprécié en tant que boulevard de rive. Bien qu'il ait été transformé en une voie rapide aride (*Zhongshan donglu*), il reste ouvert au

badaud côté fleuve. Ses quais surélevés ont été aménagés en une promenade grand public, proposant des animations aux foules qui s'y pressent, notamment pendant les soirées d'été. Les désormais modestes mais solides « gratte-ciel » de pierre du début du XX^e siècle sont illuminés, comme pour donner le change à l'explosion électrique du front d'en face. A moins que ce ne soit l'inverse. Dans ce couloir de lumière, magnifié par son reflet dans les eaux noires, et, à l'occasion, par une lune généreuse (les couchers de soleil sont pour la rive opposée), les jeunes couples s'attardent volontiers, lascivement accoudés à l'épais parapet.

On verra que l'intégrité architecturale de la ville des Concessions est actuellement sacrifiée à la modernisation ambiante. La conservation et la restauration du Bund sont cependant acquis depuis longtemps. Seraient-elles un compromis, une « concession » faite à une page d'histoire officiellement honnie, mais à présent dépassée, voire copiée? Cet antique *skyline* serait-il accepté comme témoin de l'ancienneté des ambitions de Shanghai? Comme étalon pour mesurer le chemin parcouru? Ou plus simplement comme un atout culturel et touristique bien compris? ⁸. Il peut être également vu comme un gage de confiance offert aux investisseurs étrangers, à qui cette restauration est d'ailleurs confiée, voire imposée, à l'instar de celle du centre de Moscou.

Malgré la charge coloniale des lieux, Shanghai ne pourra sans doute jamais renoncer à cette silhouette mondialement connue et aujourd'hui classée. Cependant, hormis le côté spectaculaire du site, il semble que l'histoire et le nom même du Bund (dont la curieuse étymologie anglo-indienne renvoie à la boue qui caractérisait autrefois cette berge) restent à peu près inconnus des habitants de cette ville, ceux-là mêmes qui s'y précipitent pourtant. Par exemple tous les 31 décembre, afin d'y admirer les feux d'artifice de la nouvelle année occidentale.

Vu d'une « perle »

Du haut de la plateforme panoramique de la « Perle de l'Orient », la ville qui se déploie derrière le Bund laisse encore deviner le tissu horizontal et saturé qui caractérisait Puxi jusqu'à la fin des années 80. La verticalisation y est étrangère, en rupture brutale ou, si

l'on veut, en surimpression, comme si Pudong se reflétait sur Puxi. En cette fin d'après-midi, on distingue bien les rues principales de l'ancienne concession internationale, qui partent droit vers l'ouest, vers le soleil qui décline et leur donne une brillance presque aveuglante après la pluie. On pourrait croire qu'il s'agit encore des canaux auxquels elles ont succédé lorsque, comme dans le delta du Nil⁹, le système urbain épousa, plus ou moins, la structure foncière de cette campagne agricole gorgée d'eau. Elles ne sont pas tout à fait droites et plutôt étroites, même la principale, la rue de Nankin (*Nanjing lu*). Mais elles vont loin, vers ces lointains vaporeux où, malgré le contrejour, on devine que la forêt naissante des tours se poursuit. Dans quelque direction que l'on porte le regard, la verticalisation est présente.

L'échappée dans la troisième dimension n'est pas, en effet, un phénomène exclusif de centre-ville ou de quartier d'affaires. Certes, les tours les plus proches du Bund, ou au bout de *Nanjing lu*, sont manifestement des tours de bureaux ou de grands hôtels. On en aperçoit encore d'autres bouquets dans un second et un troisième plan, un peu plus au sud, dans l'axe de *Huaihai lu*, l'ancienne avenue Joffre qui structurait la concession française, et au bout duquel on devine la zone de développement de *Hongqiao* d'un côté, le carrefour commercial *Xujiahui* de l'autre. Ou plus au nord, au-delà de la rivière Suzhou, d'abord au centre du district de *Hongkou* où était née la concession américaine (avant qu'elle ne se fonde, avec la concession anglaise, en une concession internationale), ensuite au centre du district de *Zhabei* où s'est forgée, plus tard, la municipalité « chinoise » du Grand Shanghai. Mais on voit bien, dès qu'on s'éloigne de ces lieux de centralité, que la majorité des tours sont résidentielles.

Cette verticalité résidentielle pourrait faire penser à celle de São Paulo, au Brésil, à la fois par son ampleur (plusieurs dizaines d'étages, plusieurs centaines ou milliers de tours) et par son opposition radicale avec le modèle résidentiel antérieur. Mais on verra qu'elle est moins exclusivement élitiste que là-bas¹⁰. Une caractéristique de Shanghai, ou du modèle chinois, est que cette verticalité s'applique aussi à des *standings* résidentiels très populaires. Toutefois, si l'on s'efforce de deviner ce qui, sur toute la ligne d'horizon, s'exprime en aplats couleur béton, on découvrira un autre type de verticalité, beaucoup plus modéré, celui des immeubles barres des cités périphériques. On les

8. Natalie Delande, op. cité.

9. Cf. « Le Caire, désert et delta » in *La refondation urbaine II*, Techniques, Territoires et Sociétés, à paraître.

10. Ph. Haeringer, « São Paulo, la fragmentation sécuritaire d'une mégapole », in *Anthropologie de l'espace habité, L'Homme et la société*, n° 104, 1992.

appelle ici « nouveaux villages », ou *xincun*. Les plus anciens ont une cinquantaine d'années. Mais il s'en construit beaucoup aujourd'hui, d'un style plus actuel : il semble qu'après avoir misé sur la haute verticalité, aux alentours de 1990, pour reloger les habitants des vieux quartiers, on soit revenu à la formule plus sage et plus éprouvée des barres de 5 ou 6 étages.

Voici d'ailleurs, sans quitter Pudong, l'occasion de voir de près l'une de ces réalisations. Il s'agit d'une cité récente, de bonne facture et même assez chic, sans doute très représentative de ce que l'on veut pour Pudong. Que cette verticalité modérée soit actuellement développée à Pudong même, que l'on aurait pu croire tout entier voué à une verticalité extrême à la manière de Hong Kong, est très significatif. Première observation, pour qui serait peu familier de la Chine : cette cité est fermée, comme toutes ses semblables, dont nous aurons l'occasion de voir beaucoup d'autres exemples. Entrée unique et contrôlée, gardes en tenue,

vastes panneaux d'information et d'instruction sur la réglementation des lieux. Nous y reviendrons plus tard.

Autre observation : un petit air de Californie émane de ce plan-masse agréable, végétalisé avec soin, alliant les courbes de l'espace central à la rigueur des allées rectilignes. Comme en Amérique on marche sur un dallage piéton parallèle à la chaussée, et qui se déroule entre les jardinets des rez-de-chaussée et une bande piquetée de palmiers, une marque de distinction égale à la rareté de ces arbres dans l'espace naturel de Shanghai et de sa région.

Troisième observation : la plupart des appartements sont vides ! Ce pourrait être l'illustration d'un adage ancien, il est vrai antérieur à la promotion de la rive est : « Mieux vaut un lit à Puxi qu'un appartement à Pudong ! »¹¹. Mais cette vacance n'est un cas exceptionnel ni à Pudong, ni dans les nouveaux districts de Puxi, ni même dans les anciens districts en partie rénovés.

encadré n° 1

LE FONCIER ET L'IMMOBILIER

L'ensemble de Shanghai vient de connaître, sinon un phénomène de bulle immobilière, du moins un surinvestissement dans ce domaine (logements et bureaux), amplement alimenté par la participation des « Chinois d'outre-mer », notamment ceux de Hong Kong, de Taiwan, de Singapour et d'Amérique. Cette diaspora agit généralement en association avec les compagnies immobilières issues des bureaux et sous-bureaux, qui ont fleuri à tous les niveaux de l'administration territoriale (il y en aurait 2 à 3000 à Shanghai), suivant en cela des encouragements appuyés du pouvoir central lui-même. La planification n'est donc pas loin, en principe. En réalité, l'ouverture économique relativise ce concept, du moins dans sa dimension locale, historiquement productiviste et rigide. Il est heureusement relayé, dans le domaine de l'urbain, par un sérieux corpus d'études et de schémas directeurs (1986, 1995, 2000), ce qui est une nouveauté pour l'agglomération de Shanghai, longtemps privée d'une conception d'ensemble. Mais, si l'urbanisme y gagne beaucoup, notamment en matière de réseaux, la gestion du foncier et de l'immobilier devient difficilement maîtrisable, essentiellement pour deux raisons :

1. C'est la vente massive des droits d'usage du sol (bâti ou non bâti) qui a permis, malgré l'incrédulité de la Banque mondiale elle-même, le financement d'un rattrapage exceptionnellement rapide en matière d'infrastructures¹² ;

2. Dans un tel contexte, la fièvre spéculative a engendré, à grande échelle, projets déviants, fraude et corruption qui, d'une certaine façon, contribuent à ce dynamisme exceptionnel.

Si la « crise asiatique » a pu ralentir, depuis 1997, l'accès des populations aux revenus requis pour l'achat des appartements neufs (dans le cadre d'une ferme incitation à la privatisation individuelle du logement, cf. encadré 4), on peut admettre, dans une interprétation résolument optimiste, qu'il y a simplement eu anticipation d'un mouvement social naturellement et rapidement ascendant, et d'une mobilité mécaniquement stimulée par les programmes d'éradication des vieux quartiers de Shanghai. Pudong n'est-il pas tout entier

11. Avant la construction des ponts, un logement neuf à Pudong était trois fois moins cher qu'un logement ancien à Puxi (selon certains témoignages).

l'expression de ce parti d'anticipation? Pari sur l'ascension sociale, mais aussi urgente nécessité ressentie par les investisseurs extérieurs et leurs alliés intérieurs pour se placer, fut-ce au prix de quelques dividendes perdus, dans un paysage soudainement ouvert et qui ne le sera peut-être pas toujours autant, notamment en termes d'espaces à bâtir. Quoi qu'il en soit, la surabondance des logements neufs à Shanghai contraste extraordinairement avec la pénurie très sévère des décennies antérieures.

Il faut toutefois ajouter une dimension mal connue du problème de la vacance des logements. Celle-ci n'est parfois qu'apparente. Beaucoup de logements sont vides mais déjà achetés. La spéculation et l'attentisme ne sont pas seulement du côté des promoteurs. Dans le cas de Shanghai, un type de clientèle est particulièrement motivé pour acheter un logement sans l'occuper, ou pour l'utiliser en pied-à-terre épisodique : la diaspora chinoise. Cette situation n'est pas sans rappeler le cas du Caire où, dans les nouvelles cités privées construites sur les sites désertiques, et qui offrent souvent un visage de cités fantômes, de nombreuses villas ont en réalité été acquises, comme résidences secondaires, par des ressortissants des pays du Golfe.

*Comparaison pour comparaison, il est également intéressant de rapprocher la situation actuelle de celle qui prévalut pendant les deux dernières décennies du régime des Concessions. Sur deux points au moins : la verticalisation et la surabondance. A partir de 1925 le calcul des promoteurs, comme l'engouement d'une partie de la population, firent monter peu à peu le niveau des toits de Shanghai. On passa progressivement de la tradition de l'unité familiale en série, avec cour, à la mode de l'appartement dans des petits immeubles également construits en série. Après les premiers bombardements japonais, en 1932, le marché se déprima, mettant en évidence un important surplus de logements vides¹². Ces deux mouvements laissent penser que, sans la guerre et le long intermède maoïste, Shanghai ne connaîtrait pas aujourd'hui cette violente opposition entre une horizontalité surpeuplée et une verticalité semi-vide. La verticalisation naissante des années trente se serait sans doute poursuivie, et le monde des *lilong* (cf. infra) ne serait probablement pas parvenu jusqu'à nous.*

12. En 1992, le ministre de la Construction déclare que la vente des droits d'utilisation du sol allaient être, dans les années 90, le fer de lance de l'économie chinoise et de l'effort de construction (*Quotidien du Peuple*, 6 octobre, rapporté par Françoise Ged dans « Urbain et foncier à Shanghai, conflits et enjeux (1949-1994) », in *Les métropoles chinoises au XXe siècle*, op. cité).

13. Jeffrey W. Cody, « 'Nous vous vendrons le terrain, nous construirons vos habitations' : l'immobilier résidentiel à Shanghai de 1911 à 1937 », in *Les métropoles chinoises au XXe siècle*, op. cité.

Plongées sur Puxi

Après un rapide coup d'œil sur le paysage un peu kitsch qui se met en place au centre de Pudong, une modernité encore chaotique qui devrait bientôt s'ordonner autour du projet de « l'avenue du siècle » (100 mètres de large, 4,5 kilomètres de long, conception confiée à une équipe française), faisons un saut vers Puxi. Pour un premier survol. Première escale au centre d'une grande croix de voies autoroutières, dont le deuxième axe est en cours d'achèvement, et qui va partager Puxi en quatre quarts. Ce sont des voies sur piliers, qui s'affranchissent en altitude d'un tissu urbain extrêmement dense. On voit de beaucoup plus près que tout à l'heure cette strate urbaine horizontale. Il s'agit du système des *lilong* sur lequel nous reviendrons longuement (cf. encadré 3). En ce cœur de Puxi, déjà

quelque peu distant du fleuve, les tours qui émergent de ce substrat commencent à hésiter entre les affaires et le résidentiel.

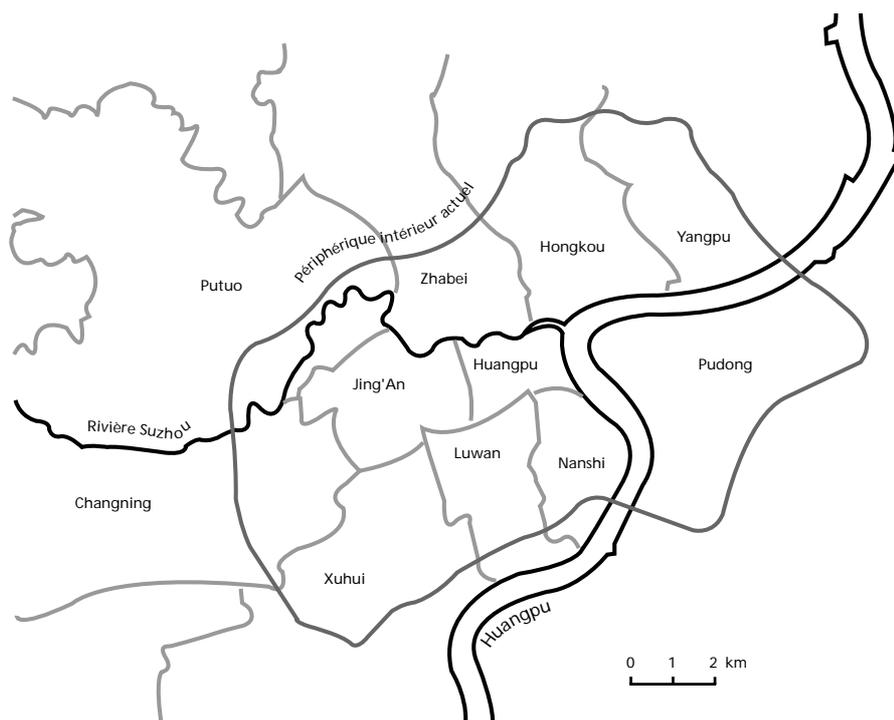
Les voies rapides en croix s'articulent au périphérique « intérieur » déjà mentionné, sensiblement plus long (45 km) que celui de Paris. Plus loin, un périphérique extérieur, une sorte de « Francilienne », est en chantier. Comme les ponts, les tunnels, le métro, etc., tout cela est absolument nouveau et témoigne de la détermination du pouvoir municipal d'accompagner sans tarder (plus vite qu'à Pékin) le « grand déménagement » en cours, mais aussi l'essor économique nouveau, en fournissant les moyens d'une mobilité urbaine inédite. Le franc tracé de ces voies suggère (mais on est peut-être mal informé) qu'il n'y eut guère de tergiversations d'ordre patrimonial, ni de procédures de type « enquête publique ».

Portons-nous à présent sur le périphérique intérieur, ou plus exactement au sommet d'une tour qui le borde, dans le district — ou arrondissement — de Putuo. Nous ne sommes pas, comme ce serait le cas à Paris, aux limites de la commune. Comme toutes les communes de Chine, celle de Shanghai (qui a rang de province à elle seule) englobe non seulement l'ensemble de l'espace urbanisé, mais aussi de vastes territoires ruraux. Mais le périphérique intérieur souligne bien, grosso modo, la césure séparant le Shanghai antérieur à la politique d'ouverture et l'explosion spatiale qui a suivi. On peut dire qu'il parcourt les franges, relativement peu épaisses, qui furent construites autour de la ville de 1950 jusqu'à la fin des années 70. Ce que nous voyons ainsi, au long de ce périphérique à double niveau et saturé de véhicules, est en gros l'acquis de la période maoïste, excepté les tours vertigineuses qui commencent à prendre place sur son parcours.

plé. En vue cavalière, ce paysage urbain serré paraît très minéral, cachant, lorsqu'ils existent, les maigres parterres courant au long des façades. Immeubles gris, sommaires, austères, limités à cinq ou six étages sans ascenseur. Si l'on porte le regard au-delà de ce premier plan, vers les cercles plus récents de la banlieue, l'écrasement de la perspective peut d'abord laisser croire à un continuum, le même système urbain se prolongeant à l'infini. Pourtant, les cités se diversifient, leur trame s'allège, s'aère, les standings sont moins uniformes, la hauteur des immeubles se libère. Surtout, piquetant la nappe des immeubles barres, de nombreuses tours ou groupes de tours apparaissent, mais sans donner le sentiment qu'elles doivent un jour devenir majoritaires.

Tout au contraire, le côté ville est non seulement dominé par un impressionnant *skyline*, dont les ciels changeants se jouent pour en magnifier tour à tour les multiples plans, mais on voit bien que la forêt des tours

Les arrondissements (ou districts) de Shanghai en 1999



Source : Ph. Haeringer

Côté banlieue surtout, il s'agit des premiers *xincun*, très proches dans leur forme des habitats soviétiques, mais dont les barres sont beaucoup plus rapprochées les unes des autres. Elles ne baignent pas, comme celles de Moscou, dans un écrin arboré emprunté à la grande forêt russe¹⁴. On peut deviner dans cette différence, dans cette parcimonie d'espace, la pression foncière d'un delta agricole densément peu-

progressé jusqu'à nous, jusqu'au périphérique, prenant peu à peu position au détriment d'un bâti manifestement condamné. Car en effet, de ce côté-ci du périphérique, ce ne sont pas les *xincun* qui dominent, mais un habitat horizontal portant tous les stigmates de la précarité. Il ne s'agit plus des *lilong* bien rangés que nous avons aperçus au centre de Puxi, mais d'un habitat encore plus dense et à peine ordonné, fait de petites

14. Voir dans ce même volume "Moscou et la ville russe".

maisons disparates, serrées sur des venelles serpentine. On est très proche, en somme, des urbanisations informelles qui prolifèrent dans les pays « en dévelop-

pement ». Ou des « villages urbains » de certaines agglomérations.

encadré n° 2

HABITATS INFORMELS ?

Un tel paysage à Shanghai est propre à étonner. Il n'est guère conforme aux analyses qui sont faites, habituellement, du système résidentiel de cette ville. Il n'y est généralement question que d'une dialectique entre lilong et xincun, qui sont tous deux des systèmes d'habitat collectif. La journée d'étude mentionnée tout à l'heure, déjà consacrée il y a dix ans à Shanghai, avait conclu avec les meilleurs spécialistes à l'inexistence, dans cette ville, de toute forme d'habitat informel comme de tout habitat individuel auto-produit. Or, voici cette assertion démentie. A quoi pourrait donc correspondre cette strate urbaine longtemps passée inaperçue ?

En quelques mots on peut expliquer les choses ainsi. Lorsque la rétrocession eut lieu en 1943, six ans avant la victoire communiste, l'agglomération de Shanghai (près de 4 millions d'habitants à cette époque) débordait déjà copieusement le périmètre des concessions. Limitées à quelque 3 300 hectares depuis le début du siècle, celles-ci n'avaient pu obtenir l'annexion de ce qu'il était convenu d'appeler les « routes extérieures », où de nombreuses activités industrielles s'étaient installées. Une municipalité nationaliste avait d'ailleurs été créée en périphérie (à Zhabei) dès 1927¹⁵, englobant plusieurs districts ruraux dans un projet de Grand Shanghai. C'est sur ce territoire que le trop-plein des flux migratoires avait tendance à « camper », constituant une nébuleuse d'habitats précaires, y compris sur les cours d'eau, aux portes de l'espace concessionnaire.

La force d'attraction exercée par les concessions occidentales s'était vérifiée dès l'origine. A la dimension économique s'était toujours ajoutée une dimension sécuritaire, un phénomène de zone refuge, Shanghai enregistrant des vagues de peuplement au rythme des troubles nationaux ou régionaux (Taiping, Petit Couteau, Seigneurs de la guerre, etc.). Les attaques japonaises, en 1932 et 1937, eurent le même impact, auquel s'ajouta la destruction de nombreux quartiers et industries dans la municipalité chinoise, notamment au nord et au nord-ouest. La précarisation des habitats s'en trouva considérablement aggravée. Dans la décennie qui suivit, la guerre de libération, puis la guerre civile et la conquête maoïste, jetèrent encore sur Shanghai des populations sinistrées.

L'ordre communiste, paradoxalement, apporta une cause supplémentaire de précarité résidentielle en développant, plutôt précipitamment, de nombreux établissements industriels sur toute la périphérie de la ville, et cela sans consentir un effort égal dans le domaine de l'habitat et de l'urbain. Les usines et ateliers s'entourèrent de nouveaux habitats précaires. La région que nous avons sous les yeux est particulièrement concernée par ces phénomènes cumulés : le cours paresseux de la rivière Souzhou la contourne, et c'est cette voie d'eau qui draina la plus grande part de l'implantation industrielle, Huangpu excepté.

En cinquante ans, ces habitats de l'urgence n'ont pas tous été résorbés par les cités du genre de celles que nous venons de survoler. Ceux qui se sont perpétués se sont consolidés, densifiés, ont pris un peu de hauteur (un ou deux étages), mais en conservant leur style improvisé et encombré, surchargé de mansardes, de remises et d'annexes. Les cours et les passages s'y imbriquent, s'imprégnant à la fois de vie domestique et de petits métiers. Des ruelles-marchés les parcourent. On pourrait parler de villages urbains, en pensant à la notion de kampung (village) propre aux villes indonésiennes, où l'aléa des formes cache un encadrement territorial et social aussi drastique que ce que nous découvrirons dans l'univers formaté des lilong et des xincun : groupes de voisinage agglomérés en quartiers, eux-mêmes organisés en « circuits de rues » (jiedao). Ici comme ailleurs, c'est au niveau de ces circuits de rues que se gère le système du permis de résidence, le hukou.

15. Une première municipalité chinoise avait été instituée en 1905.

Mais il y a village et village. On a déjà vu la signification du mot *xincun*: nouveau village. Revenant à la rive extérieure du périphérique, on découvrira en scrutant la masse urbaine un authentique village, un ancien village paysan saisi dans le béton de la ville, encore reconnaissable par son homogénéité, par ses larges toits de tuiles grises. La progression de Shanghai sur une campagne densément peuplée a multiplié l'occurrence de ce phénomène. De très nombreux villages ont été ainsi rejoints et cernés, perdant leurs terres tout en conservant longuement leur statut, leurs habitants, leur singularité physique. Celui-là, cependant, paraît en voie d'absorption définitive, une phagocytose manifestement engendrée par ses propres œuvres: le tissu urbain qui le serre de si près (jusqu'à la mitoyenneté, le dos-à-dos) s'apparente, en effet, à cette urbanisation de l'urgence que nous venons d'examiner, fondée sur un petit parcellaire individuel qui a probablement été concédé par les villageois eux-mêmes, sur les derniers lopins de terre que l'urbanisation officielle leur avait laissés.

Cette observation nous conduit d'ailleurs à réviser notre hypothèse de l'urbanisation précaire, au moins à l'étendre à des phases historiques plus récentes. Les habitations villageoises que nous voyons sont en effet d'un type postérieur à la conquête communiste, et que l'on peut dater d'une campagne de rénovation de l'habitat villageois qui eut lieu à la fin des années 70, consécutivement à la libéralisation de l'économie paysanne. L'auto-étouffement du village serait donc un phénomène assez récent, infirmant encore plus sévèrement les analyses évoquées tout à l'heure, qui niaient toute initiative individuelle et toute auto-construction dans le paysage shanghaien.

Poursuivons cet exercice de photo-interprétation. Cette fois, c'est un îlot d'habitat précaire qui est cerné, circonscrit par une cité aux bâtiments bas déjà ancienne, elle-même encadrée par des cités d'immeubles barres plus récentes. Cet étrange dispositif emboîté nous suggère une double opération tiroir non achevée, la cité basse ayant certainement été bâtie pour éradiquer ce secteur d'habitat précaire, dont il ne reste qu'un îlot témoin, tandis que les cités hautes entreprennent à leur tour de remplacer la rudimentaire cité basse.

Toujours dans cet entre-deux entre la ville des Concessions et les développements des dix ou vingt dernières années, zoomons sur une cité des plus classiques, immeubles barres semblables à ceux que nous survolons depuis cinq minutes, aussi basiques, gris, serrés. A la vérité, nous nous sommes un peu déplacés

vers le sud du district, à proximité du parc de Changfeng et de l'Université Normale de la Chine de l'Est. Petite entorse pédagogique à la logique de ce parcours. Car là où l'on croit voir un habitat prolétarien universel, seulement revisité par une Chine soucieuse de serrer les rangs, c'est en fait d'un habitat privilégié qu'il s'agit, un habitat de cadres. On peut le vérifier par l'entretien relativement soigné des parties communes et des allées végétalisées, toutes modestes soient-elles, mais aussi, en allant sur place, par le comportement retenu de ses habitants et par quelques autres menus détails. On voit par là que les *xincun* de la vieille époque communiste, contrairement à ce que nous verrons dans les nouveaux développements, cultivaient un mimétisme subtil. Sous la même enveloppe, ils participaient aussi bien à la résorption des habitats précaires qu'à un reclassement élitiste.

Revenons cependant, avant de le quitter définitivement, à notre poste d'observation stratégique sur le périphérique. Juste le temps d'un dernier regard enveloppant sur ce paysage de contact. On y voit se côtoyer les trois modes de transport qui ont fait et referont la fortune du bas Yangzi, de sa métropole et des autres villes du delta: (auto) routes, rail, canaux. Certes, ce tronçon de voie ferrée a été converti en ligne 3 du métro, et les canaux n'ont plus l'importance qu'ils avaient autrefois. Concurrencés par la route, ils restent cependant essentiels pour le transport des pondéreux, comme en atteste ce zoom sur les trains de péniches du cours canalisé de la rivière Suzhou.

On voit aussi sur ce cliché la disparition très avancée d'un paysage industriel déclassé, immédiatement remplacé par des cités et des tours. Le même programme court dans toute la ville. Une remarque encore: toutes les tours, ici, sont résidentielles et elles sont déjà hégémoniques ou en passe de le devenir. Ces méandres de la Suzhou s'égayent en effet côté ville (dans la région de *Jiangning lu*). Tout se passe comme si, intra-muros, le nouveau paysage type devait être celui de la tour, tandis qu'extra-muros, comme nous l'avons vu précédemment, celui de l'immeuble barre conserverait le dessus.

Effervescences

Nous ne saurions poursuivre plus longtemps notre exploration panoramique, ni nous éloigner vers les lointains mégapolitains, sans prendre enfin pied sur le sol de cette ville et sans repasser par le centre. Il est urgent de s'immerger dans le foisonnement de cette fin

des années 90 (toutes ces photographies furent prises en août 1999), d'y moissonner quelques gerbes de scènes contrastées en un moment, fugitif et précieux, où le legs de l'histoire se mêle encore, à parts à peu près égales, au surgissement de la nouvelle épure de ville. Avant d'atterrir tout à fait, survolons tout de même, en route, quelques lilongs afin de commencer de prendre connaissance avec cette forme urbaine si particulière et de mesurer, en même temps, le violent contraste qui oppose cette strate urbaine traditionnelle, horizontale, à la verticalité qui lui succède. Ne dirait-on pas des étangs résiduels piégés, cernés par une forêt conquérante de haute futaie?

Nous y pénétrerons plus tard. Retenons seulement, pour l'instant, que les lilongs sont des petits ensembles d'habitat locatif en bande ou en série, toujours clos, avec une ou deux entrées, innervés par de longues allées étroites d'où ils tirent leur nom, souvent complétées par un réseau secondaire en peigne. Sur ces venelles privatives s'ouvrent les courettes individuelles d'unités familiales généralement limitées à un étage sur rez-de-chaussée, l'architecture faisant des emprunts à la fois à la tradition chinoise et aux standards occidentaux. Sous des formes extrêmement diverses, c'est ainsi que s'est bâti l'essentiel du parc résidentiel à l'époque des Concessions, sur l'initiative de promoteurs occidentaux ou chinois. Il y eut des lilongs ouvriers ou pour revenus modestes, d'autres pour revenus moyens ou aisés. Leur taille, variée, voisinait le plus souvent l'échelle de l'hectare. Ils rassemblaient ainsi, en moyenne, une centaine de ménages. Mais les plus récents étaient généralement plus vastes que les plus anciens.

Sur cet exemple d'un lilong installé entre deux avenues ombragées, que son allée centrale relie l'une à l'autre par des passages couverts, seuls exutoires de cet ensemble fermé, observons l'unité des toits de tuiles rondes traditionnelles, les cours frontales et arrières, l'allée secondaire encore plus étroite que la première. Sur cet autre exemple, aux formes plus rudimentaires évoquant les corons de nos cités minières, le bricolage des façades et des toits (ceux-ci sont en tuiles mécaniques) laisse deviner le surpeuplement, la subdivision, le trop-plein auxquels ils sont aujourd'hui parvenus.

Mais arrivons sans plus tarder dans les rues du centre. Nous sommes ici dans les secteurs commerçants de l'ancienne Concession internationale. Il y a des rues où dominent encore les immeubles de cette époque, appartenant soit au néoclassicisme victorien, avec colonnades et frises, soit aux lignes élancées des

années 30 comme en témoignent les dix-sept étages de l'ancien hôtel Métropole. Sous l'austère grisaille de l'ancienne puissance financière, rehaussée de rouges enseignes idéographiées, le peuple de la nouvelle Chine s'affaire, à pied ou à vélo. Laissons-le pour l'instant afin de poursuivre l'inventaire des murs. Nouvellement insérées dans ces alignements en lourdes pierres, des façades en verre jouent les miroirs, derrière lesquels on découvre des halls de réception où sont souvent conjuguées, avec un art consommé, la modernité la plus lisse et une architecture d'intérieur à la chinoise. Les boiseries y ont le premier rôle.

Nous sommes à présent dans la rue de Nankin (*Nanjing lu*), cette artère principale de la concession internationale que, vue du ciel de Pudong, nous avons déjà aperçue. On la voit en pleins travaux, transformée sur une bonne partie de sa longueur en rue piétonne, ce qui constitue, de la part des autorités de la ville, un formidable acte de foi dans le nouveau réseau de circulation qu'elles mettent en place. Si *Nanjing lu* est ainsi confirmée dans un rôle de mail commerçant prestigieux, une autre artère de la concession internationale lui dispute cette célébrité avec d'autres armes, la vie nocturne aux frontières de la permissivité : il s'agit de l'étroite *Zhapu lu*, que l'on trouve plus au nord, au-delà de la rivière Suzhou. Baignée de lumières époustouflantes, elle affiche sa spécialisation officielle, la restauration, à l'enseigne de façades post-modernes ruisselantes de dorures.

Au chapitre des illuminations, nous pouvons convoquer le ballet des tours, qui constitue en quelque sorte le décor ambiant de tout le centre de la ville, surtout lorsque l'on a dépassé, à l'ouest, le noyau dur de la « city » des années 30. Le meilleur endroit pour en apprécier l'ampleur est la place du Peuple, qui s'est substituée au champ de courses et qui, mi-jardin misplanade (et hub du métropolitain au sous-sol), réunit quelques-uns des nouveaux équipements culturels de la ville, comme le musée et l'opéra, ainsi que l'hôtel de ville. Un autre foyer d'incandescence nocturne niche un peu plus au sud. Il s'agit du bazar Yuyuan, vaste temple de la consommation prolongeant l'antique jardin d'eau du mandarin Yu, l'un des rares vestiges nobles des siècles anciens à Shanghai. Jour et nuit, ces rues et passages commerçants offrent à des foules de touristes (surtout des provinciaux) le plaisir de se mouvoir dans un décor vieux chinois reconstitué. Les pagodes abritent des maisons de thé, d'immenses restaurants, des comptoirs à raviolis, des boutiques regorgeant de bouddhas de toutes tailles, de perles de culture du Yangzi, et de soieries toujours présentées sur

des mannequins occidentaux, blonds aux cheveux tirés, stylés années trente.

Yuyuan est dans la vieille ville chinoise. Ce n'est pas très loin de l'ancienne concession française, dont l'épine dorsale est l'ancienne avenue Joffre. Devenue *Huaihai lu*, cette avenue et quelques rues voisines ont conservé ou retrouvé la tradition d'une certaine élégance, en dépit ou avec la complicité du modernisme ambiant. Epargné par les tours de verre qui viennent de jaillir, cet ancien établissement en briques, rénové, abrite un « Délifrance », porte-drapeau de la boulangerie et du café français. Dans cette transversale nouvellement repavée, ornée de réverbères façon bec de gaz et de palmiers à la niçoise, un café-bar se répand en terrasse. Dans l'intimité de ce salon de thé tout neuf, ouvert par un jeune Chinois, une vaste fresque fraîchement peinte montre un élégant couple de citadins 1900, sur fond de boulevard parisien.

Directe ou indirecte, la présence française paraît parfois élitiste et guindée, comme avec cette Maison de la Mode, où l'on retrouve tous les grands couturiers, parfois au contraire dans le vent, se mêlant à l'effervescence consommatrice des grands magasins. On voit ici, sous les auspices de l'Oréal et de Claudia Schiffer, de jeunes couples choisir, sur catalogue, la tenue glamour avec laquelle on va les photographier. La quête de la beauté imprègne cette partie de Shanghai, dans ce salon de coiffure ou sur ces enseignes, qui jouent avec des mots français jusque dans le métro (dont la première ligne dessert justement *Huaihai lu*), ou encore par l'entremise du vieux marché aux fleurs d'où s'échappent, chargés de bouquets, de jeunes revendeurs à vélo.

Il ne faut cependant pas s'exagérer la portée de ces observations sélectives. On a souvent vanté la quiétude des rues ombragées de l'ancienne concession française, par opposition à la vocation commerçante de la concession internationale. Après un demi-siècle aussi chargé, après une dernière décennie aussi entreprenante, on peut tout juste retrouver une trame, des platanes en effet toujours présents, quelques rues qui font encore illusion et, certes, une bonne collection de demeures nostalgiques. Mais elles n'échappent pas à l'atmosphère ambiante, même lorsqu'elles ont été isolées grâce à un réemploi administratif ou grâce à une sanctuarisation, quand elles ont eu la chance d'abriter, lorsque la concession était bonne fille, des figures historiques du communisme chinois. On s'aperçoit alors qu'elles ne sont pas du tout de style français, même lorsqu'elles sont qualifiées de « normandes » ou de « bourgui-

gnones ». La concession avait beau être française, les investisseurs et bâtisseurs, les architectes surtout, y étaient aussi internationaux que dans la concession voisine.

Ce qui frappe surtout, mais il fallait s'y attendre, c'est le surpeuplement de ces demeures autrefois bourgeoisement habitées. Entre les colonnes corinthiennes, le bric à brac déborde et les lessives font des guirlandes. Mais cela n'est rien en regard de ce nous découvrirons en descendant peu à peu dans l'échelle sociale des habitats hérités de la concession.

Le monde des *lilong(s)*

En suivant des yeux quelques cyclistes sous les platanes d'une avenue, nous commençons de pressentir la diversité des habitats. Ici des villas jumelles, là des semi-villas en bande, dont chacune s'ouvre sur la rue par un perron orné d'une colonne. Ce sont des exceptions. La règle est une entrée commune, l'entrée du *lilong*, comme ici avec ce porche monumental ouvrant sur *Plum Blossom Apartments* (construit en 1928), que nous allons visiter. Il s'agit d'un ensemble de grosses villas divisées en appartements de grand confort, si l'on en juge par la dimension de leurs baies cintrées. La hauteur des palmiers témoigne, s'il était nécessaire, de l'ancienneté des lieux. Dans cet autre *lilong* autrefois cossu, la formule villa est cependant abandonnée au profit d'un immeuble tout en longueur, ponctué d'entrées encadrées de solides colonnes. Une forêt de perches à linge hérissé la façade, témoignant à elles seules de la subdivision actuelle des anciens appartements.

Descendant encore d'un cran dans l'échelle des standings, nous nous retrouvons dans un *lilong* classe moyenne, avec de grosses bâtisses d'appartements disposées en touches de piano de part et d'autre d'une allée, en alternance avec des cours-jardins aujourd'hui closes. Brique rouge de rigueur, un petit air d'Angleterre populaire. Sur des briques roses beaucoup plus récentes, celles des enclos, on peut lire un couplet de morale maoïste.

Tout ce que nous venons de voir est à classer dans les dernières générations de *lilongs*, années 20 et 30, les plus occidentalisées. Celui-ci, en revanche, est plus ancien et beaucoup plus proche de la conception chinoise de l'habitat. Il appartient à la catégorie dite *shikumen* (cf. encadré 3). L'unité de base est un logis à

étage ouvrant côté sud par une cour d'honneur encadrée de deux ailes, le tout fermé sur la ruelle par un mur de haute taille, percé d'un porche de pierre au linteau richement décoré. Par la cour d'honneur on accède à la partie noble de la maison, qui se poursuit à l'arrière par les communs et une courette de service s'ouvrant elle-même sur une autre venelle. Le lilong aligne ainsi plusieurs dizaines de tels logis, accolés par rangs, toujours tournés au sud.

De nombreuses variations hybrides ont été réalisées entre ces deux sources d'inspiration et quelques autres, comme ici dans cette allée au crépi clair, où des lignes simplifiées modernisent le même principe de maisons à cour, qui présentent sur la ruelle les pignons de leurs ailes. Dans cette autre allée, plus étroite, les normes ont été réduites. On retrouve les porches d'honneur, mais commandant des logis beaucoup plus petits, privés d'ailes, et se succédant à rythme rapide. On aperçoit aussi, sur l'autre côté de la ruelle, le côté nord des habitations du rang voisin : des éviers indiquent bien les fonctions de ces façades arrières. Ils y ont été rajoutés en nombre, collés aux façades, trahissant la cohabitation de plusieurs ménages dans des logements initialement unifamiliaux.

Chemin faisant, nous avons déjà eu quelques aperçus sur l'atmosphère de domesticité partagée qui émane de ces allées-venelles. Mobilier omniprésent : les bicyclettes rustiques et les mini-chaises en bambous. Mais il y a loin entre cette ruelle bien sage et celle-ci, encombrée et sordide, où les éviers se bousculent contre des murs lépreux, ou encore celle-là, à la fois animée et propre, surprise à l'heure de la détente vespérale, chacun ayant sorti sa mini-chaise. Avant de quitter cet espace à la fois collectif et privé, jetons encore un discret regard à l'heure de la toilette, autour de

l'évier. Et sortons enfin sur la rue publique pour constater que, passé le porche, la vie du lilong se poursuit sur le trottoir avec ces joueurs de mah-jong et ce petit réparateur de cycles. Au passage, nous avons pu apercevoir la loge du gardien, la rudimentaire cabine téléphonique et, hélas, l'immonde fosse/poubelle collective.

Le réparateur de cycles introduit une question : y a-t-il des activités économiques à l'intérieur d'un lilong ? Nous n'en avons pas encore vu trace dans les allées et, en effet, l'usage veut qu'elles soient réservées à la vie domestique, les boutiques étant rejetées à la périphérie du lilong, sur les rues et avenues. Cette séparation des fonctions est un principe que l'on retrouve dans beaucoup de modèles urbains extrême-orientaux, jusqu'à Jakarta. Cependant, comme dans les ruelles indonésiennes parcourues de marchands ambulants, cette règle souffre des exceptions, sans doute plus fréquentes aujourd'hui qu'il y a vingt ans, comme en témoignent ce marchand de légumes et ce petit cordonnier, tous deux installés sur le ciment d'une allée. Dans cet autre important lilong, dont l'allée principale a la dimension d'une rue, les stands à parasol semblent annoncer une évolution en couloir marchand.

A en croire certains témoignages, comme celui de l'écrivain Lu Xun¹⁶, cité par l'un des auteurs d'un vibrant plaidoyer en faveur des lilongs¹⁷, cette intrusion de l'activité économique à l'intérieur des lilongs ne serait qu'un retour. Dans les années 20, certains lilongs auraient brui d'activités. Quelques-uns étaient même le siège d'un artisanat de production notoire (*longtang factory*) qui fut regroupé, après 1949, en véritables unités industrielles.

encadré n° 3

LILONG OU LONGTANG ?

Ce qu'il est convenu d'appeler lilong, qui est donné pour un système résidentiel typique de Shanghai, est pourtant appelé couramment longtang par les habitants de Shanghai¹⁸. Cette opposition sémantique est intéressante. Elle permet de souligner deux fois l'originalité de ce dispositif. Une première fois par la forme : dans le premier mot, li signifie « voisinage » ; long voulant dire « allée », un lilong est donc un ensemble résidentiel organisé de part et d'autre d'une allée. Cette définition convient bien à l'analyse d'un tissu urbain, ou à l'administration territoriale. En revanche le deuxième mot, sans contrevenir à cette

16. Lu Xun, *Business in longtang of the past and present*.

17. Luo Xiaowei, Wu Jiang, eds., *Shanghai Longtang*, Shanghai People's Fine Arts Publishing House, 1997, 168 p. de photographies et de texte (en anglais et en chinois)

première définition, va plus loin dans la perception du lilong comme espace de vie. Dans longtang on retrouve la même allée (long), mais tang veut dire ici « salon », dans le sens d'un lieu privé ouvert à l'échange public. L'expérience vécue montre bien que cette allée, qui est fermée à ces deux bouts, joue ce rôle aux heures privées de la journée ou de la semaine. C'est encore plus vrai des allées secondaires, souvent en forme d'impasse et qui sont, à l'intérieur d'un lilong, des lieux d'intimité partagée. Cette dimension sociale n'a pu que s'affirmer à mesure que les lilongs, surtout après 1949, ont connu le surpeuplement que l'on sait.

Mais d'où vient donc cette forme du lilong? Bien qu'on puisse faire des rapprochements avec certaines formes villageoises ou urbaines traditionnelles, il faut d'abord se souvenir de la situation particulière des Concessions qui, à peine créées (1845-49), eurent à accueillir des dizaines de milliers de réfugiés chinois. Cela commença en 1853, la mise à sac de la ville chinoise par la Société du Petit Couteau amenant une première vague de 20 000 réfugiés. Les premiers habitats furent donc des camps de baraques en bois, ordonnancés par rangs (row-upon-row). La pression ne se relâchant pas, notamment à cause de la rébellion des Taiping (1851-1864), le procédé se perpétua, se resserra par économie d'espace, se mua en matrice, sans doute également influencé par les cités ouvrières à l'anglaise. Il se sophistiqua aussi à mesure que ce nouveau marché immobilier, qui devint rapidement un « business » primordial (cf. les firmes Sassoon, Jardine and Matheson, etc.) eut à répondre à une demande diversifiée, beaucoup de réfugiés étant d'anciens possédants du bas Yangzi refoulés par l'idéologie égalitariste des Taiping.

Le tout-bois fut interdit en 1870. C'est alors que s'imposa peu à peu un modèle durable, fortement imprégné de référents chinois, et que l'on classe encore aujourd'hui sous le terme de shikumen longtang. Cet intitulé est explicite car le portail de pierre, shikumen, qui marque l'entrée sud de chaque unité d'habitation, est en effet l'élément clé d'une structure de logis particulière, condensé d'une maison traditionnelle à cour que l'on a plié à l'économie d'un lotissement urbain. Même de taille réduite, la cour apporte la dignité d'un espace privé de représentation, dignité qui se transmet à la salle de réception (tang) qui ouvre sur elle, voire aux chambres qui l'encadrent à l'étage, soit en façade (pour le chef de famille), soit sur les deux ailes latérales (pour ses enfants). Sans perturber cette belle symétrie, les éléments triviaux de la vie domestique peuvent alors être clairement remisés à l'arrière du logis, autour d'une étroite courette de service. Outre la cuisine et les resserres, on peut y trouver des chambres modestes pour domestiques, ou à sous-louer. C'est dans ces inconfortables tingzijian, dans les lilongs les plus populaires, que se serait écrite la célèbre littérature du même nom, sous la plume d'écrivains désargentés.

Les shikumen longtang de première génération, badigeonnés à la chaux et dépourvues de confort moderne, firent place après le tournant du siècle, et jusqu'à la fin des années 20, à une nouvelle génération de shikumen longtang. La modernisation des programmes alla de pair avec une explosion du marché, exploité en fin de période par plus de 300 promoteurs¹⁸. L'agrandissement considérable des concessions en 1899 et 1914 permit de concevoir des plans de lilong plus aérés, à la voirie plus accessible. Mais, paradoxalement, les unités d'habitation tendirent à se resserrer. De 3 à 5 travées, on passa souvent à une ou deux travées, arguant d'une diminution de la taille des ménages. En revanche, un deuxième étage s'ajouta.

A partir du milieu des années 20, de nouveaux modèles apparurent, abandonnant le principe du portail individuel, de la cour fermée, et même de l'agencement des maisons en bande et en rangs. C'est surtout dans les beaux quartiers, notamment dans la concession française et au bout de la rue de Nankin, que cette diversité libérée se développa, avec les concepts d'appartement et de maison « semi-détachée », et l'introduction du végétal dans des espaces « semi-ouverts ». Le style dit « espagnol », avec balcons, grilles et colonnettes torsadées, eut beaucoup de faveur dans ce contexte. Cependant, dans les quartiers ouvriers comme Yangpu, Zhabei ou le sud de Nanshi, de frustrés alignements perdurèrent, tandis qu'à Hongkou, notamment, on peut encore voir des longtangs commerçants où l'unité d'habitation, à la mode cantonnaise, s'ouvre à la rue par une boutique, l'appartement étant à l'étage.

18. Ibid.

19. Ibid.

Pour pénétrer davantage le monde des lilongs, autorisons-nous la visite de quelques logements dans un échantillon varié de situations. Notre première incursion se fera dans ce vénérable lilong où nous distinguons, une fois de plus, le côté sud d'une allée, où s'ouvrent les cours « nobles », et le côté nord, par lequel nous allons pénétrer dans un logis par la cuisine. Cette famille est privilégiée, car elle a l'usage d'une habitation complète, mais il est vrai qu'elle rassemble trois frères et leurs ménages respectifs. Passé la cuisine, nous traversons une courette où se loge l'escalier distributeur des chambres de l'étage, et accédant également à la terrasse du toit. Cette terrasse où sèche le linge, mais où l'on a aussi rassemblé de nombreuses plantes en pot, est le jardin secret de la famille, où l'on se réfugie pour s'isoler ou pour faire quelques mouvements de *qigong*. Au rez-de chaussée se trouve encore une grande pièce lumineuse, à la fois salon, bureau et atelier d'exposition, l'un des frères étant sculpteur. C'est la pièce centrale, qui s'ouvre sur la cour sud, où donnent aussi les larges baies vitrées des meilleures chambres de l'étage, enveloppant la cour sur trois côtés car, ici aussi, il y a deux ailes. Contrairement à la façade nord, construite en briques, ce versant de la maison est traité en boiseries, ornées de frises à l'ancienne. Mais elle n'échappe pas à un encombrement d'édicules adventices et laids. Comme un lot de consolation, une jardinière de fleurettes multicolores vous fait encore signe, une fois le porche franchi.

Ce lilong est promis à la démolition dans les deux ans et les trois frères semblent le regretter sincèrement. C'est aussi le cas de cet autre logis, situé dans l'ancienne ville chinoise, et qui sera notre deuxième exemple en raison de sa ressemblance avec le premier. Mais, cette fois, les habitants ne paraissent pas trop déplorer la perspective d'un relogement, et l'on comprendra pourquoi. Quatorze familles se partagent, en effet, cette habitation construite autrefois pour une seule. D'une structure comparable à celle des trois frères, elle est certes un peu plus vaste. C'était la maison d'un commerçant aisé. Quelques habitants nous reçoivent au seuil de la pièce principale, encadrés de brosses à vaisselle accrochées, à la diable, aux vastes panneaux démontés de la porte-fenêtre. C'est que la cour d'honneur n'est plus qu'une aire domestique où une douzaine d'éviers crasseux, alimentés par un enchevêtrement de tuyauterie incertaine, ont trouvé place vaille que vaille. Deux familles ont réussi, bravant un interdit, à se ménager une petite cabine fermée, coquettement carrelée: petite entorse au statut collectif d'un habitat qui, comme dans l'ensemble de l'ancien parc résiden-

tiel de Shanghai, relève encore des « unités de travail » (*danwei*) du système communiste chinois.

La pièce principale, réduite au rôle de vestibule/débarras commun, a été amputée d'une partie de sa superficie au profit de pièces quasiment aveugles. C'est ainsi que, avec les chambres de l'étage (on distingue un escalier en bois au fond du vestibule), on comptabilise quatorze logements à pièce unique. Nous allons pénétrer dans l'un des logements les moins étroits. Un canapé, une petite table avec quelques tabourets, un ventilateur, un modeste buffet-vaissellier et une gazinière surchargée d'ustensiles. Il y a aussi un vieux frigidaire. Un couple âgé nous reçoit, nous offre des tranches de pastèque, se prête avec chaleur à une conversation soutenue. Mais dans cette pièce unique il y a encore deux « chambres ». La première est sous nos yeux, dans le fond du logis. A deux mètres du canapé elle constitue un monde à part, così, mobilier bois aux lignes simples. C'est aussi l'espace télé. Une animation japonaise y captive une jeune fille qui ignorera totalement notre visite.

La deuxième « chambre » est insoupçonnable, trahie seulement par une échelle de bambou escamotée. Cette chambre se loge dans un faux plafond, elle a tout juste un mètre de haut. La jeune fille et sa mère, elle-même fille du couple âgé, ont tout juste le loisir de s'y glisser pour dormir. Mais on y trouve aussi une table basse à couture, et plusieurs accumulations d'effets et d'objets divers, parfois masquées par une pièce de tissu. On aura remarqué, au pied de l'échelle, au milieu des balais, la tinette de rigueur.

Pour notre troisième visite, nous réintégrerons l'ancienne concession française et le système des lilongs. Mais ce sera pour découvrir, au sein d'un lilong de bonne venue baigné de frondaisons, ce qu'il est advenu d'un ancien hôtel, dont les volées d'escalier rappellent à s'y méprendre, la vétusté en plus, celles de quelque noble immeuble parisien. On va voir que les paliers et couloirs y jouent le même rôle que les allées d'un lilong classique. Les chaises longues et les tables de jeu animées (toujours le mah-jong) y prennent place, comme les éviers de fortune et les séchoirs à linge. Si l'on pénètre dans les chambres, dont chacune est devenue un logement familial, le contraste entre les parquets de chêne en chevrons et le délabrement général est saisissant. Le coin cuisine est toujours pathétique, un petit aquarium rehausse le coin salon aux deux fauteuils rouges défraîchis, que complète un lit sobrement recouvert d'une rabane, et le tout s'achè-

ve avec un coin bureau/télé squatté par un fils adolescent, aussi indifférent à la visite que la jeune fille de tout à l'heure.

Sur un autre palier de l'immeuble, on retrouve le même phénomène que dans la maison aux quatorze familles: une dame seule, plus distinguée que ses voisins, s'est approprié un angle de l'espace commun pour y installer un coin cuisine propre, aussi modeste que les autres, mais carrelé et rangé avec soin. Sa chambre se trouve ainsi délivrée de cette servitude.

Espaces autochtones

On ne s'éloignera pas beaucoup du monde des lilongs en poursuivant, dans trois directions, notre exploration du vieux tissu résidentiel shanghaien. Une grande osmose s'est en effet opérée, avant et après l'avènement communiste, entre ce système majoritaire du lilong, engendré par l'urbanisation occidentale, et les espaces qui, à des titres divers, relevaient d'une histoire autochtone.

La première mention revient à l'ancienne ville chinoise (*Nanshi*), autrefois cernée par un canal et par une muraille oblongue, respectivement comblé et abattue au début du XX^e siècle, mais dont un boulevard perpétue aujourd'hui la forme. On verra que cet authentique berceau de Shanghai est autant menacé que les anciennes concessions par le grand déménagement engagé depuis dix ans. Les belles maisons de bois que l'on voit ici doivent disparaître avec tout leur îlot dans les deux ans (on retrouve toujours ce délai de deux ans dans le témoignage des habitants). Il faut espérer qu'il n'en sera pas de même de ces beaux portails *shikumen*, aux impostes et aux tympans cintrés richement sculptés, et dont on pourrait croire qu'ils sont la source d'inspiration des plus vieux lilongs que nous ayons vus. En réalité, à en juger par les motifs néo-classiques des tympans, ils témoignent du même syncrétisme. Il faut savoir que la vieille ville, tout comme les quartiers périphériques sous administration chinoise (du temps des concessions), ont eux-mêmes subi l'impact de la dynamique concessionnaire, comme en fait encore foi ce magnifique lilong de la vieille ville, dont on voit ici l'entrée monumentale, datée 1935 sur un fronton Art déco.

Nous ne visiterons pas toute la vieille ville et nous contenterons, avant de la quitter, de deux ou trois coups d'œil supplémentaires. D'abord sur un logis

nous montrant une autre variante de l'hyper-densité. Cette femme ne dispose que de l'emprise de cette échelle entre deux murs, derrière laquelle elle a installé sa cuisine et qui lui permet d'accéder, sous le plafond, à une literie rudimentaire. Ensuite sur un personnage clé du système résidentiel chinois, reconnaissable à son brassard rouge. Comme beaucoup d'autres vieilles femmes, elle est chargée de veiller à ce que tout se passe bien dans un espace de voisinage (une ruelle, une allée de lilong). Elle veille aux enfants, mais aussi aux allées et venues de quiconque. Un dernier coup d'œil, enfin, nous livre un élément de la vie commerçante dans ce tissu urbain serré: une micro-voiture de livraison, au profil de camion, montée sur un vélo-moteur triporteur. Malgré la fragilité du châssis, le chargement est conséquent: une bonne vingtaine de gros cartons. Il s'agit de cigarettes fabriquées dans le lointain Yunnan.

Le deuxième espace dont la genèse peut être qualifiée d'autochtone, bien qu'étant l'œuvre de populations migrantes, est celui-là même que nous avons survolé du haut d'une tour du périphérique. Redescendons sur terre pour voir de plus près cette urbanisation que nous avons attribuée, par hypothèse, aux désordres des années de guerre, mais aussi à un peuplement plus récent, accompli avec la complicité des villages paysans rattrapés par la ville. Avant d'y pénétrer, attardons-nous un instant à contempler, sous le périphérique, la large voie réservée aux cycles. On voit que les triporteurs y sont nombreux, mais cette fois à pédales et non carrossés

Les venelles de ces habitats de l'urgence sont en moyenne plus étroites encore que celles des lilongs. Les principales sont souvent tout en courbes, ce qui confirme une genèse improvisée sur des cheminements suburbains, mais les secondaires sont généralement rectilignes, ce qui indique qu'une mise en ordre est intervenue, même ici. Dans le même sens on remarque que, principales ou secondaires, toutes ces venelles sont goudronnées ou dallées, et dotées du tout à l'égout, ce qui permet de surmonter, tant bien que mal, le poids des densités et la forte pluviosité de Shanghai. C'est justement ce que nous pouvons voir ce jour-ci, tout luisant de pluie, où le parapluie rouge d'une sage collégienne fait tache dans la grisaille. Au total, mis à part le côté hasardeux des constructions, aux formes peu lisibles, on n'est pas loin de l'atmosphère des lilongs les plus populaires, avec leurs alignements d'éviers, leur bric à brac, leur animation aux seules heures chômées. On est loin en revanche, malgré une certaine analogie de forme, des favelles brésiliennes. Manquent les foules d'enfants, mais aussi une certaine fièvre constructive.

Tous les murs sont gris depuis des lustres. L'initiative individuelle ne semble pas devoir aller au-delà de ce qu'on voit. A Shanghai, ce n'est pas à ce niveau-là que se produit le renouvellement urbain.

Le troisième espace autochtone est, des trois, celui qui mérite le mieux ce qualificatif. Il s'agit en effet de l'espace villageois, présent en de très nombreux sites de la mégapole. En nous éloignant peu à peu du périphérique nous allons en découvrir quelques-uns, à plusieurs stades de dissolution dans l'espace urbain. Délaissant celui que nous avons deviné de haut, à peine reconnaissable tant la ville l'étouffait, nous franchirons la turbulence de la première ceinture pour gagner les eaux plus calmes, si l'on peut dire, du vaste domaine de développement des nouveaux habitats. Un premier village, quoique cerné par les immeubles barres, les friches et les gravats, mais conservant toute son intégrité physique, nous livre une première image de la ruralité suburbaine. Une ruralité rectiligne, normée, et grise elle aussi. Maisons alignées, uniformes, crépi gris, toit gris, sans style vues de dos, où elles ne sont percées que d'étroites fenêtres à croisées. Si l'on vient par le nord, on ne verra jamais que ces dos mornes.

Lorsqu'on se retourne sur les façades sud, heureusement, on peut se rassurer un peu : les baies sont plus larges et elles sont précédées d'une terrasse abritée, courant souvent tout au long de la façade. Les garde-corps en briques ajourées offrent l'occasion de quelque fantaisie. C'est peu, d'autant qu'aucun signe de vie paysanne ne transparait et pour cause : il n'y a plus de paysans ici. Mais si tout le monde travaille à la ville, ces maisons restent bien habitées (et possédées) par les familles de ce village. Le principe « une maison, une famille » ayant été conservé, ces villageois détiennent un privilège inouï dans le contexte shanghaien. Au lieu des 4 m² par personne des années 80, ou des 12 m² espérées pour les années 2000, ces larges maisons rebâties il y quinze ou vingt ans sur deux ou trois niveaux paraissent, pour la courte famille chinoise d'aujourd'hui, comparativement démesurées.

Mais nous allons voir, en pénétrant dans cette maison de deux étages, que les propriétaires (le père, la mère, une fille) n'y errent pas dans le vide. La cour est encombrée de bicyclettes et de triporteurs. La pièce principale du rez-de-chaussée est emplie de joueurs de cartes torse nu, réunis autour d'une table ronde jonchée de billets de banque. La terrasse du premier étage disparaît derrière des tonnes de lessive. C'est dimanche, et toute une équipe de travailleurs saison-

niers, employés sur divers chantiers de la ville, font relâche. Tout le premier étage leur est abandonné. Le salon et la cuisine/salle à manger du rez-de chaussée leur sont ouverts, tout en restant d'usage commun. Les propriétaires ne se sont réservé que le deuxième étage, où ils ont leurs chambres.

On a ici une partie de solution d'une autre énigme de Shanghai : sa population « flottante », officiellement évaluée à 3 millions de personnes (contre 13 millions de résidents). On évoque le plus souvent des bivouacs sur les chantiers eux-mêmes. Voici en tout cas un marché locatif occulte dans une ville où, sous la gouverne du *hukou* et des *danwei* (cf. supra), il n'y avait jusqu'à ces dernières années ni propriétaires ni marché locatif.

Ombres et lumières

Nous ne quitterons pas cette maison sans monter au deuxième étage, où la fille du propriétaire nous ouvre sa chambre. Ses parents sont tous deux fonctionnaires, elle est étudiante. Tous les jours elle prend son vélo pour se rendre à l'Université, à dix kilomètres de là. Gros contraste entre la rusticité de tout ce que nous venons de voir, l'équipement rudimentaire de la cuisine (un simple réchaud à gaz posé sur une paillasse huileuse, un petit bac-évier, une rangée de thermos, des murs noircis), et l'aimable rigueur d'une chambre claire, branchée sur le monde. Une étudiante américaine s'y reconnaîtrait, peluches fluo en moins, car le grand lit est nu comme une rabane. La lumière de la fenêtre est tamisée par une persienne coulissante. Sur les murs blancs, immaculés, se détachent une petite armoire à glace où est accrochée à la diable, entre deux posters, une mini-jupe blanche ; une bibliothèque vitrée avec une rangée de livres, une rangée de CD, une rangée de cassettes vidéo, et au pied de laquelle gît un ballon de hand ; plus loin une grosse télé allumée ; enfin un bureau chargé d'électronique, évidemment connecté internet.

Retrouvant la rue du village, nous nous attendrions devant les efforts consentis, ici ou là, pour agrémenter l'espace public — une voirie improbable — de quelques arrangements floraux, de petits parterres en cours d'achèvement, soigneusement encadrés de murets pas encore carrelés. Tout cela sera certainement terminé pour le 1er octobre, grand rendez-vous du cinquantième anniversaire de la

République populaire. Mais dans deux ans, c'est sûr ici aussi, le village sera rasé, leurs habitants logés en appartements. Les négociations sont déjà engagées.

Au bout du village, le canal. Tous les villages du bas Yangzi sont desservis par un canal. Celui-ci est glauque comme un égout. Il ne sert plus qu'à cela, au milieu des friches industrielles et des friches tout court. Seul un petit carré maraîcher se blottit encore contre le village, soigné avec passion par une femme entre deux âges, qui disparaît sous un grand chapeau de paille. Vision irréelle. Non loin de là, un méchant pont de béton dessert des ateliers déclassés, repris par une activité de tri, ferrailles, cartons, plastiques, récupération en tout genre. Mais tout cela n'aura qu'un temps. Déjà, dans la perspective du canal, dans la brume jaunâtre qui baigne la plaine tout au long d'un été moite, les nouveaux habitats avancent.

Nous n'irons pas encore vers eux, car nous ne pouvons nous arrêter sur cette vision par trop réductrice des enclaves rurales dans la ville. Il nous faut aller jusqu'aux confins de la municipalité/province, une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Bund. En chemin, nous nous arrêterons un instant dans un village plus important, gratifié d'une rue principale bien asphaltée et plantée de platanes. Juste le temps d'observer une scène dont la disparition est programmée, du moins à Shanghai. C'est l'heure du ramassage des tinettes. En rangs bien sages, elles ont été disposées par les riverains sur le bord du trottoir, et l'on voit arriver les préposées, poussant de grandes cuves de bois montées sur des chariots. Elles videront les tinettes, recaleront les couvercles de leurs cuves, et iront décharger le tout à l'arrière du bourg, dans une fosse connectée au réseau d'irrigation d'un groupe de rizières.

Au bout de notre route nous trouvons Anting, la ville de l'automobile et de Volkswagen. C'est l'une des sept villes satellites définies en 1958, relancées dans les années 80, chacune ayant été dotée d'une spécialisation industrielle. Anting nous accueille, comme c'est la mode ici, par une arche égrenant un mot d'ordre attendu : « développons la ville des voitures » ! Mais nous traverserons rapidement les quartiers récents (ce n'est pas encore notre propos), remonterons la longue et belle avenue de platanes (encore !), pour trouver le vieux bourg où, miraculeusement, semblent encore couler les heures calmes de l'ancienne vie rurale. Trop calmes sans doute, car on y devine aussi une semi-vacuité annonçant des bouleversements prochains. Déjà avancent, sur les vieilles mesures, des percées bordées de villas. Mais au cœur du bourg, les quais ombra-

gés du canal font encore illusion. Maçonnés en bonnes pierres quelques mètres au-dessus de l'eau, dallés de briques douces en chevrons, bordés de petites maisons basses, plutôt blanches, aux vieilles tuiles rondes, ils conservent la quiétude supposée des siècles passés.

Pas un véhicule à moteur en ces lieux. Les deux quais sont comme des « longtang », meublés de chaises longues en bambou. La boutique d'un marchand de grains, le cabinet d'un dentiste au matériel antique, une petite fabrique de boulets d'anthracite, nous conduisent, par les ruelles attenantes, jusqu'à une courette carrée et une maison de plain-pied que nous allons visiter. Un couple retraité nous y accueille. L'homme est un ancien chef de bureau, au visage de lettré. Grandes pièces austères, au sol cimenté nu, aux murs gris. Seul élément noble, la classique table carrée, au bois lourd. Nue elle aussi. La cuisine spacieuse comporte encore un four à bois d'autrefois, où s'encastrent poêles et marmites. Maçonné dans un angle, on le charge de bûches ou de fagots par l'arrière, dans la pièce d'à-côté. Mais il y a aussi un réchaud à gaz, comme partout. La lessive se pratique dans une minicour arrière, où l'on prend aussi sa douche, avec un seau et un pot à manche. Il y a des petits balais dans tous les coins.

Des barres pour tous

Il est temps, enfin, de faire connaissance avec le mode d'habitat qui est proposé, aujourd'hui, à la majorité des gens. Après les lilongs, après les habitats informels et les villages, qui rachètent leurs handicaps divers par une échelle à hauteur d'homme, allons-nous maintenant découvrir un monde dur et froid ? Les paysages aperçus en vue cavalière du haut des tours du périphérique, cette multitude peu engageante de barres en rangs serrés, peuvent le faire craindre. Pourtant, ce n'est pas exactement ce qui émane de ces premières images, prises dans l'une des plus anciennes cités de Shanghai. Nous sommes à *Caoyang xincun*, dans le district de Putuo, à nouveau dans cette première couronne de banlieue.

Il est vrai que ce vaste puzzle de « nouveaux villages », dont la construction s'est étagée de 1951 à 1977, fut toujours considéré comme un modèle idéal, et sans doute privilégié : diversité des formes, souplesse d'un plan masse ouvert, sans enclos, rues courbes plantées de platanes, coins jardins, maisons limitées à trois niveaux, avec toits de tuiles et pignons, équipements

sociaux complets. Le référent du village occidental est évident, quelque peu insolite en plein maoïsme. Aujourd'hui encore, une douce ambiance y règne, parfaitement symbolisée par ce vieux monsieur en short et en tonges, ajustant ses lunettes pour lire son journal sur le trottoir, torse nu sur sa chaise en bambou.

La nécessité de plus hautes densités ne permit pas à ce modèle de faire pleinement école. Au pied des grands immeubles barres, le soir venu, c'est plutôt l'atmosphère « longtang » qui se reproduit. La différence avec Caoyang est simple : il y a seulement plus de monde à descendre chaises, tables et matelas, et pour se retrouver face à face dans un espace moins ouvert et plus rigide, une sorte de couloir. Beaucoup sont tentés de prendre le large et de s'installer au bord de l'avenue la plus proche. Tant pis si la circulation y est devenue assourdissante et l'air irrespirable. Le périphérique lui-même fera affaire, du moins en-dessous de son tablier, entre la voie des cycles et celle de la desserte automobile riveraine. Jusque tard dans la nuit, on mangera, on jouera aux cartes, on devisera, on prendra une petite avance de sommeil dans un bain mégapolitain.

De telles scènes sur l'espace public, qui sont frappantes quand on découvre Shanghai en été, sont cependant en régression. Rien à voir avec ce que l'on peut observer dans les villes plus tranquilles de l'inté-

rieur du pays, ne serait-ce que dans la proche Nanjing, et qui a été si bien rendu par les nouvelles de Chi Li à propos de Wuhan²⁰, la grande ville du moyen Yangzi. Une certaine dissuasion policière n'est sans doute pas étrangère à la modération de ce phénomène à Shanghai, mais il faut insister davantage sur l'évolution de la conception des xincuns. Sur ces divers exemples situés plus à l'ouest dans Putuo, et construits dans les années 80, les espaces internes sont plus amples, comportent au moins une place centrale bénéficiant d'un certain design. Une évidente intention est de diversifier les aires. Certaines sont clairement destinées aux enfants et à leurs mères, d'autres plutôt aux joueurs de cartes ou de mah-jong.

On est quand-même loin de Caoyang, car les immeubles sont massifs. Mais, plus on avance dans le temps et dans les années 90, plus l'architecture s'affine, les façades bénéficiant à leur tour d'un effort de stylisme, effort facilité par l'augmentation de la taille des appartements. Les ouvertures s'élargissent, des loggias apparaissent. Les cités ne se ressemblent plus nécessairement comme des sœurs. En réalité elles tendent de plus en plus à se différencier par leur standing, à mesure que change leur statut et que les habitants de Shanghai, même délogés des vieux lilongs, sont invités et incités à devenir propriétaires.

encadré n° 4

LOCATAIRE OU PROPRIÉTAIRE

Le grand déménagement offre une excellente occasion de promouvoir, auprès des Shanghaiens, l'idée de devenir propriétaires de leur logement. Quand un quartier est détruit, les habitants délogés se voient offrir le choix entre trois options : 1. un relogement administratif en qualité de locataire, 2. un relogement administratif en qualité de propriétaire, 3. une indemnité à faire valoir pour l'achat libre de tout autre appartement.

Dans les trois cas est appliqué un coefficient multiplicateur destiné à augmenter la superficie habitable par habitant. Ce coefficient dépend de la nature du logement détruit. Il est proche de 2 dans la plupart des cas : 1,98 s'il s'agit d'un logement récent en cité, 1,92 quand la cité est d'un type plus ancien, où toilettes et cuisines étaient partagées (cités ouvrières des années 50), 1,83 pour un logement dans une « maison étrangère avec jardin », c'est-à-dire dans les cités occidentalisées des années 30, 1,82 pour les « nouveaux » lilongs des années 10 et 20. Mais il n'est que de 1,5 pour les anciens lilongs, et de 1,26 pour les « taudis ».

A cela s'ajoute une bonification en fonction de la zone de réinstallation. Elle est nulle si le ménage est relogé en deçà du périphérique intérieur, elle est de 20 % pour une réinstallation entre les périphériques intérieur et extérieur, et de 40 % au-delà. Enfin, un surplus forfaitaire de 10 m² est accordé aux ménages à enfant unique. Le deuxième enfant est donc, sur ce plan, doublement pénalisé : non seulement il n'a pas droit à un surplus, mais il fait perdre 10 m² à ses parents.

20. Chi Li, *Les tribulations de la vie*, nouvelles, Editions Littérature Chinoise, Beijing, 1996.

Ainsi, en partant par exemple d'un logement de 26 m² habitables dans une cité occidentalisée des années 30, comme c'est le cas de notre informatrice Mme X., le coefficient de 1,83 fait passer ses droits à 47,58 m². Comme elle sera relogée entre les deux périphériques, les 20 % de bonus la hissent à 57,1 m², à quoi s'ajoutent 10 m² car elle n'a qu'un enfant. Son nouveau logement aura donc théoriquement 67,1 m².

La solution la plus simple, pour M. et Mme X., serait évidemment d'accepter, sur ces bases, l'appartement qui leur est proposé (qui fait finalement 72 m²), et de conserver le statut de locataires au même tarif que précédemment. Les loyers ont toujours été dérisoires et le restent provisoirement. Mais ils augmenteront chaque année de 50 %, afin de pousser peu à peu M. et Mme X vers la sortie, c'est-à-dire vers l'acquisition. Même avec un tel taux de progression, ils auront cependant le temps de se décider, car le point de départ, un loyer de 70 yuans par mois, correspond seulement à 2 % du coût moyen du m² dans le logement public à Shanghai (officiellement 3 300 yuans en 1998).

Si M. et Mme X décidaient de sauter le pas tout de suite, ils auraient à verser 30 000 yuans²¹, soit environ 20 % du prix total de leur logement. Cette quote-part est celle que leur vaut leur 20 ans d'ancienneté dans une entreprise d'État. Une ancienneté plus importante aurait diminué cette charge. Mais M. et Mme X ont décidé de renoncer à cet appartement pour en choisir un autre à leur goût dans un autre ensemble. Ils optent donc pour une indemnité. Celle-ci sera calculée sur 80 % de la valeur officielle (3 300 yuans) des mètres carrés auxquels ils ont droit (67,1 m²), ce qui fera 177 000 yuans. On retrouve les 20 % d'apport personnel de l'option précédente, sauf que l'appartement de leur choix sera probablement plus cher que celui qui leur revenait. Mais ils pourront espérer un crédit de l'État, plafonné à 100 000 yuans par famille, à un taux très inférieur à celui de l'épargne.

Encore un détail montrant l'impatience de l'État ainsi que celle des investisseurs : comme la famille X a fait diligence, en déménageant en moins de vingt jours, elle a touché une prime de 2 600 yuans par personnes. Si la cause de leur déguerpissement avait été un projet commercial, la prime aurait été de 10 000 yuans. Mais le quartier de M. et Mme X avait été rasé pour la construction d'une autoroute urbaine.

Toutes ces règles se sont peu à peu fixées au long des années 90, dans le cadre plus large d'une réforme du logement votée en 1991. Aujourd'hui (août 1999), elles sont suffisamment claires pour qu'il soit devenu impossible, selon Mme X (qu'il nous faut remercier pour tant de précisions), de tricher dans un sens ou dans l'autre. Avant 1998 on pouvait négocier le montant de l'indemnité, mais on pouvait aussi être floué. A noter enfin que la valeur officielle du mètre carré a baissé en 1999, ce qui traduit, dans une certaine mesure, le peu d'empressement manifesté par les Shanghaïens pour quitter un statut de locataire protégé auquel ils sont trop habitués²².

21. Le salaire moyen d'un ouvrier serait, au même moment, de 1000 yuans par mois (source : témoignages).

22. D'autres témoignages, au hasard de la ville, ont corroboré le système déroulé par Mme X, ainsi que les ordres de grandeur des éléments chiffrés.

Avant de gravir les échelons du luxe et de franchir les grilles des résidences élitistes, restons un instant dans les cités des gens modestes, qu'ils soient encore logés d'office ou déjà propriétaires. Si nous reprenons le débat sur la gestuelle des habitants et l'expression de leur convivialité, nous constatons que les nouveaux ensembles ne se développent évidemment pas sur le même type de tissu urbain que les anciens. Le contexte ambiant n'y est pas le même. Comme dans toutes les périphéries, il y a un syndrome « désert ». Simple question de patine ? On peut le penser, mais nous voyons que les voies sont beaucoup plus larges et vides, que la

succession des cités n'est interrompue que par de grands établissements techniques sans ouverture sur l'espace local. Il n'y a donc pas de spectacle à goûter sur l'avenue. L'équipement commercial lui-même se résume souvent au système des magasins municipaux, parfois privatisés, parfois non, mais en général éloignés les uns des autres. Dans ce contexte, le xincun se présente comme le seul espace à vivre, et qu'il soit enclos renforce ce caractère insulaire.

On l'aura remarqué sur ces divers exemples : la sophistication du guichet d'entrée et de sortie aug-

mente avec le standing du « *compound* » (un vocable qui convient mieux, finalement, que celui de *xincun/nouveau village*). Le fer forgé des grilles s'affine, les murs troquent le carrelage pour le faux marbre, avant que n'apparaissent les colonnades. La simple guillemette de gardien se mue peu à peu en quasi douane, souvent munie d'une barrière mobile, en forme de soufflet métallique. Il est piquant de constater que la propriété privée, même dans les strates encore populaires, est plus contraignante sur ce sujet que l'ordre

communiste croisé avec la tradition chinoise. Dans les *lilongs* et les anciennes cités, on entre et on sort comme on veut. Dans les nouvelles il faut négocier, parfois pour la forme, parfois davantage. Le sentiment de pénétrer dans un espace privé est renforcé par l'abondance des messages qui, dès le guichet franchi, vous accueillent sur un cortège de panneaux ad-hoc. A les en croire, l'animation communautaire du *compound* est intense.

encadré n° 5

DAZIBAOS ET CALICOTS

*I*l y a d'abord les maximes, les incitations à l'enthousiasme, les résolutions collectives parfois incluses dans le nom même de la cité, parfois proclamées sur une banderole rouge : « Le *xincun* est ma famille », « Nous allons construire une vie formidable avec vous », « Construisons un quartier civilisé », « Fortifions la moralité », « La propreté dépend de chacun ». Ces mots d'ordre font écho à ceux qui émaillent la ville, comme ce « Faisons Shanghai plus propre » ou ce « Renforçons l'éducation pour développer le pays » tendus au-dessus de deux grands axes, ou encore ce « Rêvons, imaginons » qu'on rencontre à l'entrée d'une ville nouvelle. Ils contrastent quelque peu avec les formules, d'un tout autre registre, que l'on glane dans le monde commerçant, par exemple la maxime de ce petit restaurant propre, moderne, tout juste créé : « L'argent viendra et viendra encore », ou bien l'enseigne du nouvel hypermarché Nong Gong Shang (Paysan Ouvrier Marchand) corrigeant la formule maoïste Paysan Ouvrier Soldat ! Carrefour, la célèbre enseigne française établie sur Wuning lu (Putuo), n'est d'ailleurs pas en reste : jouant sur la prononciation shanghaienne, elle affiche les trois idéogrammes *jia le fu*, sensiblement prononcés « calefou », et qui signifient « famille, joie, félicité (ou chance) »²³.

Viennent ensuite les préceptes plus développés, des petits bouts d'enseignement moral. Ils peuvent être gravés sur les murs. Un exemple : « Quand on est vieux, il convient de travailler encore, de se tenir en bonne santé, de se sentir responsable, de se cultiver et de s'amuser ». Plus sèchement, cette cité affiche sept interdits : « Ne pas cracher, ne rien jeter par terre, ne pas abîmer le mobilier public, ne pas abîmer les plantes, ne pas enfreindre les règles de la circulation, ne pas fumer en public, ne pas dire des gros mots ».

Au chapitre de la bonne conduite, le plus surprenant est l'auto-portrait du policier en charge du quartier. Il se présente avec sa photo et ses résolutions, évidemment conventionnelles : « Être aimable, répondre rapidement au téléphone, être juste, procurer un sentiment de sécurité, résoudre les problèmes rapidement, informer les habitants et les satisfaire, être toujours prêt et en forme, tenir mon bureau propre ». Ses missions sont définies en six points : « Prendre connaissance des problèmes des gens, administrer la population, assurer la sécurité (tournées nocturnes), coopérer avec les habitants, résoudre les problèmes de voisinage, attraper les voleurs et les criminels ». La police transmet aussi des recommandations d'hygiène. On apprend ce qu'il faut faire pour conserver les aliments, pour éviter des maladies de peau en été, ce qu'il faut faire quand on est une femme enceinte, quand on est une femme ménopausée, quand on est un vieux couple, ce qu'il faut faire pour éviter le sida. Elle nous informe aussi sur l'évolution de la population de Shanghai, réputée en diminution depuis 1993, ce qui paraît être annoncé comme une bonne nouvelle.

Mais c'est incontestablement le comité de la cité qui est le plus prolix. Et là, on dépasse indubitablement le pur formalisme. Il y a une part de fantaisie et d'improvisation dans l'expression, souvent manuscrite et accompagnée de dessins plus ou moins maladroits, mais efficaces. Car il s'agit souvent, pour chacun des membres du comité, d'expliquer le secteur dont il a pris la charge. Tous les aspects de la vie des habitants sont

couverts. Il n'est que de lire les douze rubriques soigneusement affichées, sous verre, sur le présentoir luxueusement carrelé de cet excellent xincun.

Rubrique Éducation : activités de vacances pour les élèves des écoles, chorale à l'Opéra de Pékin (à Shanghai), kung-fu, gymnastique qigong, initiation au droit des jeunes. **Rubrique Maternité** : inscription du 3^e mois, médicaments anti-conception pour femmes au chômage, carte d'enfant unique (à porter toujours sur soi). **Rubrique Services divers** : réparation cycles, frigidaires, etc., pharmacie, psychiatrie, aide à trouver du travail, à trouver une bonne, une garde d'enfants, une maison de retraite. **Rubrique Réconciliation** : problèmes de voisinage, problèmes de couple, comment trouver de l'aide. **Rubrique Environnement** : instructions pour la propreté, produits pour dératissage, conseils pour nettoyage des escaliers, pour désherbage, surveillance du nettoyage des allées, des jardins, des immeubles, des vitrages collectifs (une société est rémunérée pour cela). **Rubrique Sécurité** : instructions pour un comportement sécuritaire, organisation des habitants pour la vigilance, profil requis pour prétendre habiter la cité, quels sont les visiteurs que l'on peut accueillir, signalement des problèmes, coopération pour les résoudre. **Rubrique Emploi** : réception des demandeurs d'emploi, aide à l'inscription, affichage rapide des offres d'embauche. **Rubrique Alimentation** : garantie des besoins élémentaires pour les revenus les plus bas, comment vérifier les besoins, comment aider, débat au sein du comité, informer la municipalité. **Rubrique Mariage** : aide aux chômeurs pour accéder au mariage, certificats de mariage et de divorce. **Rubrique Personnes âgées** : aide à la protection de leurs droits, aide pour porter plainte, aide aux familles avec personnes âgées, intervenir avec sollicitude. **Rubrique Handicapés** : aider à la reconnaissance du handicap, aider à l'obtention d'un emploi. **Rubrique Armée** : aider les familles de militaires morts ou blessés à obtenir une pension²⁴.

Toutes ces rubriques sont signées du responsable correspondant. Dans une autre cité, parmi 14 services proposés, on note une aide à l'apprentissage de la cuisine (les témoignages recueillis attestent son grand succès), ainsi qu'un service de coiffure à domicile et massage. Ces services-ci sont payants. Un tableau noir précise, à la craie, les numéros d'appartements de ceux qui n'ont pas réglé le massage... Y aurait-il, derrière ces nouvelles rubriques, une dérive généralisée du service citoyen vers le service marchand? Une chaîne de télévision à péage affiche elle aussi, à l'entrée d'un xincun, la liste des abonnés en retard de paiement.

A tout cela s'ajoutent les annonces quotidiennes dont se charge le gardien, et qui laissent deviner une certaine animation culturelle : une soirée musicale, une soirée de chants, danse et devinettes, un concours de ping pong, un tournoi d'échecs, une séance de gymnastique, une vente de livres, le passage des médecins, une rencontre sur des sujets scientifiques. On indique également que la salle d'activité est réservée aux vieux le mardi, aux jeunes le mercredi, etc. Notons encore que, quel que soit le jour, les grilles de la cité s'ouvrent à 6 heures et se ferment à 20 ou 21 heures. Cette notification est affichée côté rue.

23. Au titre des jeux de mots suggérés par les marques étrangères, on peut encore citer le cas de Marlboro, mais sans garantie sur l'origine shanghaienne de cette trouvaille colportée à Shanghai : Marlboro serait l'acronyme de « Men always remember love because of romance only ».

24. La traduction de toutes ces écritures a été assurée, sur les lieux mêmes de leur relevé, par Xiaoyun Yu, étudiante en lettres modernes à l'Université Normale de la Chine de l'Est.

Il est clair que toute cette « messagerie » graphique, qui n'est certainement pas une nouveauté en Chine, est aujourd'hui caractéristique des cités périphériques, essentiellement quand elles abritent des propriétaires nouvellement promus, issus des classes populaires. Dans les lilongs et les anciens immeubles barres, peuplés de pseudo locataires dépendants, cette animation auto-gestionnaire n'est pas ou n'est plus

lisible, comme si on s'apprêtait à fermer, à passer à l'autre système. A l'autre extrémité de l'éventail, dans les riches condominiums, tout cela n'est évidemment pas de mise, ou prend des formes plus discrètes, moins lisibles.

La tour de César

Pour suivre les riches (les nouveaux riches?), il faut à nouveau se diriger sinon vers le centre, du moins vers les quartiers péricentraux, en-deçà du périphérique « intérieur », et se replonger dans une géométrie verticale. Il faut cependant nuancer cette différenciation socio-spatiale. Entre la pointe de la pyramide sociale et la masse des populations déguerpies, globalement pauvres ou modestes même quand elles ont pu faire le choix de l'accession à la propriété, l'économie shanghaienne d'aujourd'hui ouvre évidemment la voie au développement d'une classe aisée de cadres en tous genres. Elle n'est pas à confondre avec les grosses ou moyennes fortunes qui tissent leur cocon par ailleurs. Schématiquement, mais en prenant encore le risque d'une trop grande simplification, on peut estimer que le monde des barres, sur des sites plus ou moins périphériques, prend également en charge (outre les classes modestes) le monde des ingénieurs et des techniciens, tandis que les tours résidentielles du péricentre s'adresseraient essentiellement aux « *managers* » et à leurs collaborateurs.

A l'appui de ce schéma, côté barres de qualité, on peut additionner le meilleur de ce que nous venons de voir avec ce que nous avons vu, trop brièvement au début de cette tournée, dans le sud de Pudong. Un signe de standing ne trompe pas, l'introduction des garages individuels dans la trame du compound. Notons bien, cependant, qu'ils disparaîtront à la vue dans les condominiums de plus haut standing et de plus grande centralité, évidemment dotés de sous-sols. Sur cette image nous voyons bien le profil, désormais classique, d'une cité périphérique de standing intermédiaire. D'un rang d'immeubles à un autre, la succession des plans s'établit ainsi : façades sud, jardinets clos attenants aux rez-de-chaussée, allée dallée, bande des garages (pour cycles ou pour automobiles), chaussée, façades nord comportant les entrées d'immeubles. Sur les façades nord, les fenêtres étroites des chambres. Sur les façades sud, de larges baies vitrées bleues, et des balcons ou loggias ou bay-windows d'où pointent les perches à linge que nous avons déjà vues un peu partout. Des perches que l'on sort et que l'on rentre au gré des ondées.

Remarquons une fois de plus, au passage, qu'au-delà de tant de mutations depuis l'époque des lilongs, il y a au fond une grande permanence du modèle résidentiel, au moins par certains éléments structurels. Les garages avaient aussi été introduits, dans les années trente, dans les lilongs pour cadres. Et sur cette image

d'une cité pour cadres des années Mao, on retrouve aussi, à défaut des garages individuels, ces jardinets entre façades sud et allée, mais avec des clôtures moins opaques. Cette cité est équipée d'un garage collectif pour cycles, soigneusement gardé. Dernier détail : le local poubelle, tout de blanc carrelé, que l'on retrouve aujourd'hui au bout de chaque allée de compound, n'est pas sans rappeler, en plus propre, l'édicule équipant chaque sortie de lilong.

La présence des techniciens et ingénieurs à la périphérie de l'agglomération n'est ni une surprise ni une nouveauté. Elle correspond bien à la politique d'industrialisation suivie depuis une cinquantaine d'années. Elle se résume géographiquement en trois cercles. Les industries à forte composante de main d'œuvre, comme le textile, avaient été maintenues et développées, avant d'en avoir été évincées récemment, dans les sites proches des quartiers peuplés (priorité au déplacement des travailleurs). Les industries lourdes ont été repoussées sur des sites lointains et portuaires, comme Baoshan et Jinshan (priorité au transport de pondéreux). Un cercle intermédiaire revenait naturellement aux industries de haute technologie, sur des sites où pouvait être offert un habitat nouveau à un personnel de qualité²⁵. Beaucoup de cités sont directement l'émanation de sociétés industrielles, qui affichent leur raison sociale comme on le voit de part et d'autre de cette grille d'entrée.

Cet habitat sage de barres de qualité, dont nous venons d'avoir un aperçu, a cependant été récemment rejoint, dans certaines villes nouvelles comme *Xin Zhuang* (Minhang), par le syndrome de la démonstration orgueilleuse, démonstration passant par un « verticalisme » dont la finalité est également plus spéculative. Nous verrons cela plus tard. Autre verticalisme qui ne correspond pas, et de loin, à une classe de hauts revenus : celui que nous voyons ici dans la toute première périphérie d'après 1980, non loin du « *ring road* » intérieur (quartier *Nu Jiang*). Nous l'avons déjà évoqué. ces tours minimalistes et cependant élevées (une vingtaine d'étages), forment à elles seules, attachées par deux, par trois ou par quatre, des cités de relogement pour les déguerpis du centre ville. Les habitants de ce groupe-ci viennent tous d'un lilong proche de *Nanjing lu*. La violence d'un passage aussi radical du tout-horizontale au tout-vertical, s'ajoutant à la brimade de l'éloignement, semble avoir conduit à l'abandon (sous toute réserve) de ce principe de transvasement qu'on pourrait résumer ainsi : « un lilong, une tour ».

25. Entretien avec le professeur Gang Zeng, Département de Géographie, Université Normale de la Chine de l'Est (20 août 1999).

Venons-en enfin à la « tour de César ». Cette expression n'est pas du tout une locution locale, mais nous résumerons ainsi le vocabulaire architectural et le décorum de ces ensembles de luxe qui se multiplient à courte distance du centre des affaires, au sein d'espaces conquis sur des lilongs dont les ruines, souvent, sont encore fumantes alentour. César, l'empereur, a d'ailleurs bien sa statue en pied à l'angle d'une rue de Hongkou. Et c'est à Hongkou aussi que se situe cette cité inouïe, où chaque immeuble porte le nom d'une capitale de la vieille Europe, exhibant des colonnes à la fois doriques, ioniques et corinthiennes qui s'empilent sur douze étages, encadrant de généreux balcons en fer forgé grand siècle, le tout émergeant au milieu de compositions fleuries ponctuées de bassins, de gloriottes, d'odalisques et de balustres versaillais.

C'est à Nanshi, la ville chinoise d'avant les Concessions, que surgit cette autre cité, celle-ci colossale, massive, culminant à 25 étages. Rien de romain ni de grec dans cette architecture en forme de ruche, où les amples terrasses individuelles forment comme autant d'alvéoles. Son nom, *Sun Wonderland*, proclamé en anglais comme en chinois, annonce d'ailleurs une autre couleur que celle de l'antiquité méditerranéenne. Pourtant, ses divers portiques d'entrée, et surtout le principal, en vaste hémicycle de verre rythmé par de hautes colonnes, offrent une débauche de joueurs de flûte ou de cithare, d'éphèbes et d'aphrodites, d'amours, de griffons, de vasques et de cratères, le tout en faux marbre blanc. Au centre de la composition, une énorme fontaine porte au pinacle un taureau (ou s'agit-il d'un buffle?) présenté comme le veau d'or. A son cou, aussi blanc que toute la scène, un foulard rouge de pionnier est noué. Mais ce pourrait être l'amorce d'un taurobole, la suggestion d'une entaille couleur sang. L'hémicycle, ou le centre commercial qui se cache derrière, bizarrement, est nommé *St Bovine Court*. L'explorateur de ville donne sa langue au chat.

Sun Wonderland comporte une douzaine de tours aujourd'hui (en 1999). Mais on annonce qu'il ne s'agit que d'une première tranche. Faudra-t-il raser tout Nanshi? On est là devant l'éradication la plus brutale, la plus totale, au cœur du cœur de la mémoire de Shanghai. On ne peut comprendre cela qu'en enregistrant positivement un élément d'analyse essentiel: l'intérêt des plus riches pour habiter au centre de l'agglomération. Ce tropisme peut être compris comme une sorte d'hommage, quand dans tant de grandes villes du monde les bourgeoisies fuient le centre histo-

rique des villes. A Shanghai, si les murs disparaissent, la charge positive reste.

Cette interprétation positive ne peut, toutefois, convaincre qu'à moitié, surtout si l'on prend la mesure de l'espace immense qui, de Pudong à Puxi, est désormais dévolu à la centralité shanghaienne. Il s'agit ni plus ni moins des quelque 110 km² encerclés par le périphérique intérieur, non compris les pôles extérieurs comme celui de Hongqiao. Cet espace intérieur, sensiblement plus vaste que la commune de Paris, est dès à présent quadrillé par des axes de développement aussi ambitieux les uns que les autres. Le monstrueux immeuble que voici surgit, parmi bien d'autres, à cinq kilomètres du Bund, du côté de *Changshou lu*. Boursoufflé de loggias en demi-lunes sur trente étages et vingt travées, surmonté d'un ridicule clocheton de couvent néo-classique, il n'est cependant pas uniquement résidentiel. Il surgit d'un « podium » (une structure horizontale) voué aux affaires, dont les arches de marbre glacé, et surtout les pilastres aux chapiteaux violemment dorés (encore un syncrétisme ionico-corinthien), disent toute la suffisance.

L'association de la fonction résidentielle de grand standing et des espaces d'affaires semble devoir éviter, dans un certaine mesure, une évolution des centres en « City » ou en « CBD²⁶ » trop exclusivement économiques et bureaucratiques. Un minimum de mixité est également assuré par la formule bureaux/hôtel, à la pointe de la mode si l'on se réfère à la tour championne de Pudong, la tour *Jin Mao*, dont un hôtel occupe les trente derniers étages. A sept kilomètres de là, sur le périphérique, la tour *Wu Mao* (par exemple) joue également sur ces deux registres. Sur le Bund, le célèbre hôtel de la Paix, construit en 1929, s'est vu confisqué le dernier de ses dix étages, le plus convoité, par un club de banquiers...

Terminons cette courte incursion dans le résidentiel vertical de la ville « intra-périphérique » par une image désormais presque banale. Elle montre une forme de mastodonte architectural très fréquent dans le Shanghai d'aujourd'hui. Ecrasant un parterre de lilongs, ces deux énormes tours siamoises paraissent reliées par les épaules, formant comme un portique géant. L'illusion du couple est accentuée par une silhouette « couronnée », donnant une sorte de tête à chaque tour. Comme si la double Chine, la communiste et la capitaliste, avançait à pas de géants sur la ville d'autrefois.

26. CBD : Central Business District

Branle-bas général

Jusqu'ici, nous n'avons vu que les résultats acquis du « grand déménagement ». Plus exactement nous avons repéré, alternativement, certains éléments de l'ordre ancien comme de l'ordre nouveau. Mais cette mutation obtenue en quelques courtes années, et qui se poursuit, n'a pu s'opérer sans qu'un invraisemblable chantier ait mis sens dessus dessous la ville entière. L'atmosphère, dans les semaines de cette exploration, se nourrissait de deux fébrilités. Une fébrilité « ordinaire », puissante, attachée aux grands objectifs, vibrant comme un rouleau compresseur ou comme une bétonnière aux dimensions majestueuses de la ville. Et une fébrilité circonstancielle, au petit pied, mais aussi diffuse que les poussières d'une bourrasque. L'échéance du 1er octobre du Cinquantenaire (de la République Populaire) s'est en effet surimposée au tempo ordinaire, retournant le moindre pavé sur tous les trottoirs, la moindre fleurette sur tous les parterres, comme pour une inspection générale.

On pourrait multiplier les images de destruction, faciles occasions d'émotion, de spectacle, de paysages hallucinants. Tout en nous rappelant que de telles scènes sont omniprésentes, nous nous contenterons de la silhouette de ce lilong de l'arrondissement de Luwan, mis à nu par la disparition d'un lilong mitoyen; de cet autre, écorné de tout son long par le dédoublement d'une avenue, monnaie courante dans les arrondissements du péricentre et de la périphérie; de ces boutiques en sursis, et jusqu'au bout vivantes, dans l'immense champ de ruine d'un quartier informel dit « japonais », car issu des ravages (déjà !) de l'occupation japonaise dans l'arrondissement de Hongkou; enfin de ce vaste terrain vague (et en attente) gagné sur Nanshi, la ville chinoise historique, et de sa pitoyable couronne de maisons éventrées derrière lesquelles, au loin, se profilent les tours de Pudong.

Pour équilibrer immédiatement ces images négatives, partons à la recherche, dans les parages-mêmes de ces éradications, des premières preuves d'une volonté naissante de protection et de réhabilitation²⁷. Mais le souci patrimonial passe d'abord par une reconstitution de toute pièce, et surtout par le pastiche et le simulacre²⁸. A deux pas du terrain vague de Nanshi, voici la vraie-fausse « *Shanghai old street* », prolongeant le bazar Yuyuan par lequel nous sommes déjà passés. S'ouvrant par des portiques d'honneur

(*pailou*) à dragons, bâtie de maisons blanches « tuilées » et « lanternées » à l'ancienne, parcourue de cyclos-taxis et de touristes heureux, elle est entièrement dévolue à la vente d'un artisanat convenu et à la petite restauration.

La politique patrimoniale, cependant, passe aussi par le classement d'un certain nombre de monuments, comme nous l'avons déjà dit des « gratte-ciel » du Bund. Voici, dans l'arrondissement de Jing'An, une opération de curetage destinée à dégager le Temple de la Paix. On le voit en effet émerger au milieu des décombres des maisons qui l'entouraient. Six semaines plus tard, pour le 1er octobre, le temple sera méconnaissable, peint de couleurs vives après avoir été rebâti en béton (cette information n'étant donnée que sous toute réserve), et désormais en face à face direct avec les tours orgueilleuses, avec la station de métro voisine, enfouie dans un amphithéâtre de verdure et de marbre, et avec toute l'animation nouvelle de la ville. En contrepartie de cette opération expéditive, le temple de Confucius, dans le sud de Nanshi, récemment refait lui aussi, jouit d'une facture sobre et soignée, en boiseries sombres appelant le recueillement. En outre son enclos, et la pagode qui l'accompagne, restent comme protégés par le tissu urbain de la vieille ville, dont la vétusté laisse toutefois présager une prochaine intervention musclée.

Shanghai n'est pas très riche en temples et autres pagodes. La question patrimoniale tourne surtout, bien évidemment, autour du sort des lilongs, plus difficile à régler que celui des monuments, palais 1900 et gratte-ciel des années 30 compris. Ces trois images illustrent quelques pistes. Dans cette rue du sud de Jing'An, une opération « façades » s'applique à un séduisant lilong à balcons. Le résultat est très heureux, mais on ne sait pas s'il sera poursuivi à l'intérieur, l'objectif immédiat étant celui du Cinquantenaire. Dans cet autre secteur de l'ancienne concession française, appartenant cette fois à l'arrondissement de Luwan, un hôtel moderne a « récupéré » les pavillons jumeaux d'un lilong de la dernière génération. A partir d'un état de taudification et de subdivision extrêmes, une réhabilitation « hard » a restitué l'unité des pavillons et leur identité « normande », affichée par un pignon à colombages.

Cette troisième image, enfin, suggère une gentrification progressive, unité par unité, dans un lilong se trouvant au contact d'un secteur valorisé. Cela suppo-

27. Natalie Delande, op. cité.

28. Alain Delissen, « Le patrimoine urbain séoulite, impermanence et simulacre », Flora Blanchon (dir.), *Asies II, Aménager l'espace*, CREOPS, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1993, pp. 219-231.

se la possibilité d'une cession lot par lot, donc d'un morcellement des lilongs au gré d'une demande individuelle. Ce n'est certes pas la logique dominante, qui continue d'aller vers des projets intégrés de grande ampleur, comme celui qui concerne le « Site de la première conférence du parti communiste chinois ». Ce lilong du sud de la concession française ayant en effet abrité cette réunion en 1921, sa sanctuarisation sert aujourd'hui de prétexte initial à un projet portant sur 52 hectares²⁹. Associant largement investisseurs et concepteurs étrangers, cet ambitieux projet municipal (et d'arrondissement) satisfait au souci patrimonial en vogue, mais sous des formes essentiellement muséographiques, touristiques et commerciales. Il aura cependant le mérite de dessiner une vaste composition urbaine, intégrant une portion de ce patrimoine centenaire aux autres aspirations de l'arrondissement de Luwan : un parc de loisir avec lac, un quartier d'affaires avec tours, un quartier commerçant moderne, de nouveaux logements en barres et en tours.

Cet art du compromis est bien illustré, symboliquement, par ce vieux théâtre de *Fuxing lu*, fraîchement rebadigeonné pour servir de bureau de vente à l'imposant programme immobilier qui se déploie immédiatement derrière lui. Il est vrai qu'avec son fronton et sa colonnade, il correspond bien à l'estampille gréco-romaine que d'autres programmes, on l'a vu, recherchent tant.

De ces images de chantier, nous pourrions aussi multiplier les exemples à l'infini. Ample comme celle-ci, prise dans un secteur en recomposition totale au centre-même de Puxi, aux alentours de Shanghai Télévision, et d'où le regard embrasse les architectures verticales les plus éclectiques, mais pas toujours heureuses. Surprenante comme celle-là, détaillant un échafaudage pharaonique par la taille, mais surtout par l'emploi d'un matériel on ne peut plus naturel : le bambou, en guise de tubulures, ou tressé en claies de protection. Héroïque comme cette dernière, nocturne, qui montre une équipe en plein effort, travaillant sur un quinzième étage à la lumière d'un puissant projecteur.

Voilà pour la fébrilité « ordinaire ». Quant à la fébrilité que nous disons « circonstancielle », il faudrait des images sonores, et qui vous envoie de la poussière plein les yeux. Pour traverser la région centrale de Jing'An à deux mois du Cinquantenaire, mais aussi tout autre secteur névralgique de Shanghai, il valait mieux avoir le pied agile. Mais c'était miracle que de

voir la population cycliste de Shanghai poursuivre sa route avec flegme et dextérité, tandis que les chaussées comme les trottoirs de droite et de gauche étaient tout retournés, vrombissant de marteaux piqueurs dans le même temps que de nouveaux pavés étaient couchés sur le sable, que camions et brouettes approvisionnaient, et que des jardiniers plantaient. On comprend que cette jolie livreuse à chariot se protège, sous son chapeau de paille, d'un masque de tissu blanc, comme on le voit assez couramment dans cette ville.

Au vu de ces images, et du désordre ambiant, on a du mal à croire que, quelques semaines plus tard, tout sera prêt pour la fête et surtout pour durer, car il s'agit bien de travaux d'équipement. Il en fut bien pourtant ainsi, et le programme continue, avec d'autres tranches aux chiffres encore plus impressionnants : après les 30 artères du Cinquantenaire, on passe à 102 autres artères importantes. Tout cela est orchestré par le Bureau de l'image urbaine, et comporte d'autres volets comme l'aménagement des bords de rivière, en commençant par les berges de la Suzhou pourvues, sur un premier tronçon, d'une promenade végétalisée. Le souci d'introduire des végétaux dans la composition urbaine est partout présent, poussé presque jusqu'à la manie à en juger par ces jardinières accrochées, sur des kilomètres, au parapet des viaducs autoroutiers, ou par la fragilité de ce « jardin de rue », en gestation, sur un carrefour turbulent de Hongkou.

Un programme inattendu achève de donner la mesure, dans cette ville iconoclaste, de l'attention portée à l'image et à l'harmonie paysagère. On pourrait l'appeler l'opération « toits rouges », puisqu'il s'agit de doter les immeubles-barres de toits de tuiles en pente, généralement de cette couleur, là où il n'y avait que des toits-dalles. Les motivations techniques sont certes importantes, les plus anciens de ces immeubles connaissant de graves problèmes d'étanchéité. Mais la volonté de les valoriser symboliquement, en rapprochant leur silhouette de celle des demeures traditionnelles aussi bien en Chine qu'en Occident, est un argument majeur de ce programme³⁰.

29. Natalie Delande, op. cité.

30. Ibid.

QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT

***E**n amont de l'élaboration de « l'image urbaine », l'aménagement du cadre de vie comporte trois lourds dossiers, moins gratifiants, auxquels les multiples niveaux de décision depuis Pékin jusqu'aux « gouvernements » de voisinage, en passant par la municipalité de Shanghai et ses 20 districts (dont six ruraux) semblent pourtant s'être sérieusement attaqués.*

*Le premier est celui des **déchets solides**. Une étude de 1996 ³¹ montre que la collecte s'effectue encore à tombereau ouvert (depuis 16 000 points de regroupement), puis dans des barges à ciel ouvert (à partir de 16 stations intermédiaires le long du fleuve Huangpu), pour aboutir enfin sur trois décharges en bord de mer. Le tri (des papiers par exemple) s'effectue aux deux tiers d'une façon informelle avant la collecte, par des petits prestataires à vélo, et pour un tiers après la décharge, cette fois selon un protocole formel. De nombreuses petites décharges informelles demeurent (15 % du tonnage). Les boues des fosses septiques, également acheminées sur barges, sont utilisées comme engrais. Mais le compostage reste marginal. Quand au nettoyage des rues, il n'est mécanisé que sur les grandes artères.*

Aucune taxe n'est perçue à Shanghai dans ce domaine, qui reste à la charge de la municipalité. Les projets sont ambitieux, prenant Hong Kong comme modèle. En 1999, ils sont déjà en bonne voie ³². Les mots clés en sont : collecte à domicile, conteneurs, compactage, mécanisation du nettoyage des rues, fermeture des décharges, incinérateurs à Puxi et à Pudong (projets Lyonnaise des Eaux et Alstom).

*Le deuxième dossier est celui du **traitement des eaux**. Les mêmes études nous apprennent que les eaux du Yangzi aussi bien que celles du lac Tai sont essentiellement polluées par les lisiers et les engrais, donc par l'azote et le phosphore. Le lac, dont la dimension et la proximité pourraient en faire une ressource idéale, est saturé aux deux tiers (la dépollution des eaux est une priorité du IXe plan). L'approvisionnement de Shanghai continue donc de se faire principalement à partir du Huangpu, le captage ayant été récemment déplacé vers l'amont (station de Daqiao, d'une capacité de 5,4 millions de m³/jour). C'est une compagnie municipale, déficitaire et subventionnée, qui s'en charge, ainsi que des 15 stations de traitement, qui laissent l'eau de Shanghai encombrée de chlore et de près de 500 micro-organismes. Pour l'avenir, de nouvelles usines d'eau potable sont projetées (avec la participation d'une entreprise française), et l'on envisage des réservoirs sur le Yangzi (il y en a déjà un). On s'attend à une augmentation de 0,5 million de m³/jour chaque année.*

Le sous-dossier des eaux usées révèle que, avant l'achèvement en 1994 d'un grand collecteur, seulement le quart des rejets était collecté par les égouts, la moitié aujourd'hui. Mais moins des deux tiers des rejets collectés sont traités, encore que légèrement, par simple décantation. Les projets, soutenus par la Banque mondiale, privilégient le rejet, après traitement, vers le Yangzi plutôt que vers le Huangpu. La rivière Suzhou doit être entièrement assainie. C'est en partie dans ce but que 62 000 entreprises artisanales (notamment des papeteries, des tanneries, des teintureries) ont été fermées depuis 1996. En réalité, beaucoup fonctionnent encore, surtout la nuit. Et les amendes pour pollution restent trop faibles.

Un gros problème de Shanghai est celui du drainage, que de nombreuses stations de pompage ne suffisent pas à assurer. En outre, il faut lutter sur deux fronts opposés, ce qui conduit à des dispositifs contradictoires : les écluses qui, au débouché des petits cours d'eau, sont chargées d'empêcher la remontée des eaux de marée haute, ont aussi pour effet de ralentir l'évacuation des flux amont. Les risques d'inondation restent donc importants.

*Le troisième gros dossier, enfin, est celui de la **pollution de l'air**. Celle-ci est d'abord liée à l'utilisation du charbon pour 70 % des besoins d'énergie, mais aussi à l'industrie chimique, à la sidérurgie, aux cimenteries, aux véhicules. De 1996 à 1997, les fumées ont augmenté de 8 %, les poussières industrielles de 50 %. Les projets prévoient donc la substitution du gaz au charbon, des délocalisations d'usines, l'installation de filtres sur les véhicules, le développement du trolleybus, du métro, du GPL, enfin l'accroissement des espaces verts, qui doivent être portés à 16 % de la superficie de Shanghai en l'an 2000. Cela ne ferait encore que 0,5 m² par habitant.*

Mobilités et gestuelles

Laissons à présent venir plusieurs séries d'images relatives au mouvement des habitants dans l'espace public de la ville. La collection la plus immédiate a trait à la circulation. Ces photographies montrent toutes, en 1999, que les taxis dominent ou paraissent dominer en nombre (la réalité statistique est sans doute plus modérée), que la quasi totalité des voitures individuelles (taxi compris) sont de chez Volkswagen, et plus particulièrement du modèle Santana, disparu en Europe mais fabriqué ici, à Antin, l'une des villes satellites de Shanghai déjà citées³¹. Sous réserve de chiffres précis, on voit bien que le marché automobile est loin d'être parvenu à maturité, et que l'on reste donc dans une situation d'exception, éminemment transitionnelle. A noter que les compagnies de taxi relèvent du même statut hybride que les compagnies immobilières, tout à la fois municipal et privé.

Malgré leur reflux, notamment lié à l'accroissement explosif des distances, on voit que les bicyclettes restent chevillées au corps de nombreux Shanghaiens. Chaque battement de feu rouge voit s'accumuler, aux carrefours, des vagues de cycles sagement regroupés. Le cyclo-moteur progresse, le tricycle régresse, mais il est visible que le cycle fut, dans la période précédente, l'objet d'une attention privilégiée du pouvoir. De larges couloirs lui sont encore réservés dans les grands axes, tandis que les bécanes conservent l'empreinte de la vieille industrie de la Chine populaire et d'un objectif de promotion sociale du type « un vélo pour tous » : modèles austères, basiques (sans dérailleur, guidon plat), généralement gris anthracite. Comme pour souligner leur fonction quotidienne et utilitaire, ils sont toujours pourvus d'un panier (en fer) devant le guidon. La marque de ce vélo signifie « pour toujours ». Celui-là, de qualité supérieure, a droit au nom de « phénix ». Cette vieille motocyclette est estampillée « bonheur » (*Xingfu*).

Le redéploiement de la ville dans une nouvelle enveloppe spatiale remet évidemment en cause la place du vélo³⁴. Pourtant, il devrait subsister à l'échelle du

quartier, comme en témoigne cette scène devant un collège de la première ceinture de banlieue. Ce n'est qu'un instantané fixé sur un ballet, qui se poursuit pendant la demi-heure précédant l'heure de la rentrée : par petits paquets ou un à un, la quasi totalité des élèves, filles ou garçons, arrivent à vélo. L'utilisation familière de cet outil de locomotion paraît, sur cet exemple, conférer au citadin une sorte de légèreté et de grâce. Elle peut aussi produire l'image de tristes chevauchées ouvrières en direction des usines. Shanghai, en se modernisant, résorbe peu à peu celles-ci, mais perd sur l'autre tableau. La pression du trafic métropolitain flétrit jour après jour le charme désuet du cyclisme au féminin, en soieries ou cotonnades légères³⁵ et chapeaux abat-jour, façon années 20, qui imprègne encore (ou s'agit-il d'une résurgence post-maoïste ?) les autres villes du bas Yangzi : Suzhou, Hangzhou, Nanjing... Noter cette étonnante pièce de popeline blanche, à dentelles, posée le temps de la course sur les épaules et les bras nus : il faut que la peau reste claire. Ce souci n'est plus celui des filles en tee-shirt (toujours blanc). A Shanghai plus qu'à Hangzhou, les vêtements à l'américaine progressent parallèlement à la motorisation, tout en restant dans le registre d'une discrète simplicité.

Mais il pleut beaucoup à Shanghai, et tous ces détails disparaissent alors sous une pèlerine plastique uniforme, couvrant cycliste et bicyclette. Vue d'un étage élevé, les couloirs cyclables se muent en processions réjouissantes de capuches rouge écarlate, jaune citron, bleu roi ou vert pomme, tranchant sur la grisaille de l'asphalte et du crachin, et fendant bravement les ruisseaux.

Un véhicule pittoresque est le cyclo-taxi à moteur. Ce trois-roues à cabine de fer blanc ou de toile était souvent conduit par des handicapés³⁶. Pendant l'été 1999, il circulait encore, comme on le voit ici sur *Huaihai lu*. Mais il était en sursis, un sursis qui prit fin à l'automne pour tout Shanghai intra-muros, c'est-à-dire en-deçà du premier périphérique³⁷. Le cyclo-pousse avait déjà, de son côté, disparu depuis longtemps du paysage shanghaien. Mais il en reste quelques-uns en usage dans les banlieues et dans les villes voisines, par

31. Florence Dang, *L'environnement à Shanghai et en Chine de l'Est*, dossiers du Poste d'Expansion Economique (PEE) à Shanghai (Ministère français de l'Economie et des Finances), 1996.

32. Sébastien Bernard, *L'environnement en Chine de l'Est*, ibidem, PEE, 1999.

33. Une sorte de monopole semble en effet bénéficier, sur le territoire de la ville-province, au seul fabricant local. Citroën, installé à Wuhan, jouirait du même privilège dans la province de Hubei. Sous toute réserve. Dans une province dépourvue de constructeur automobile, en revanche, le choix serait libre. C'est ainsi qu'à Hangzhou, dans la province de Zhejiang, les Volkswagen et les Citroën se côtoient (témoignage *in situ*).

34. Voir dans ce même volume l'article de Jean-François Doulet.

35. Robe, jupe, ou pantalon court, flottant, fleuri ou à pois sur fond noir, qui reste très prisé des vieilles femmes, notamment dans les classes populaires. A noter, aux pieds des dames en jupe, les socquettes en nylon couleur chair.

36. Entretien avec Natalie Delande.

37. Ibid.

exemple à Suzhou. Dans les villes plus reculées, ils sont encore nombreux³⁸.

Quant aux bus omni-présents, souvent bondés mais assez réguliers, il semble qu'ils soient en pleine mutation. Tandis que, pour un tarif double, certains sont climatisés, dont cette nouvelle flotte de superbes bus à étage (ici dans une avenue du district de Yangpu), d'autres paraissent encore rouler avec des roues carrées, à en juger par la dureté des secousses endurées par le passager. Quoi qu'il en soit, les comportements ont changé. Voyant un bus, déjà en plein élan, freiner à mort pour cueillir une vieille femme essoufflée, un usager commente : « Les bus sont gentils. Ils ne l'étaient pas, mais, aujourd'hui, ils veulent gagner de l'argent ». La semi-privatisation des compagnies a en effet modifié la rémunération des agents. Fixe autrefois, elle est à présent modulée en fonction des résultats³⁹.

Un autre lot d'images a trait à la gestuelle des habitants de Shanghai dans les espaces publics, complétant ce que nous avons déjà noté dans le voisinage semi-privé de l'habitat. Suivons un instant ce couple en « pyjama », bottes et parapluie, traversant la ville sous l'averse. Il est probable qu'il se rend dans un parc, où il pratiquera une séance de *qigong*, cette discipline de gestes lents, d'équilibre, de respiration. Les parcs se peuplent ainsi de silhouettes fantomatiques, parfois solitaires derrière un bosquet, parfois jouant un combat de pantomime ou un pas de danse devant quelques badauds, ou encore groupées en classe appliquée face à un maître. Parfois, comme dans ce minuscule square collé au périphérique, des agrès permettent de varier les positions et les gestes. Les parcs étant peu nombreux, tout espace un peu en retrait fait souvent l'affaire; mais aussi les esplanades de l'urbanisme nouveau, comme devant ce supermarché, ou sur cette vaste dalle aux abords de la gare de Zhabei. Ici les groupes comptent plusieurs dizaines de participants, souvent en uniformes, et paraissent préparer quelque revue, brandissant d'immenses éventails...

Le parc Fuxing, dans l'ancienne concession française, est le haut lieu d'un *qigong* élégant, mais aussi d'autres activités paisibles. Il y flotte un parfum de bonne compagnie, que résume bien ce couple distingué installé sur un banc, qui repelote nonchalamment un écheveau de laine, le mari tendant courtoisement les bras. Dans la première banlieue nord, à Hongkou, cet autre parc s'organise autour d'une rivière en boucle, franchie par de jolis ponts à la chinoise, et où

des barques-pédalos voguent parmi les lauriers roses ou blancs. Les épaisses frondaisons ne suffisent pas à occulter l'écrin de tours et leur mille yeux. Mais les contours de cet anneau d'eau savent réserver le coin des pêcheurs à la ligne, qui s'autorisent à y planter leurs parasols. Un peu plus loin, une maison de thé aux allures de pagode est juchée sur un faux bateau en béton, faussement amarré. Cependant, le plus vaste plan d'eau est sans doute celui du parc Changfeng, dans la première banlieue ouest. Son succès, le dimanche, est considérable. Deux immenses dragons dorés, étincelants, s'y pavanent. Articulés comme des rames de métro, ils embarquent des centaines de passagers pour un tour de lac, fendant les flottilles de barques et pédalos de toute nature, parmi lesquels on reconnaît, en figure de proue, la tête familière du canard Donald.

Le parc de Changfeng réserve à ses promeneurs, au détour de parcours savants, des surprises plus ou moins bucoliques comme la classique mare aux nymphéas, une île-pagode, des ponts, des embarcadères, des kiosques. Le clou est un « monde de la mer » flamboyant neuf, dénommé *Fisherman's Warf*, où l'on découvre en salle et en sous-sol une collection d'aquariums, de documentaires marins, de nourritures marines, de « souvenirs » marins; le tout manifestement sponsorisé par *Discovery Channel*, dont l'énorme panneau publicitaire, peuplé de squales sur fond « grand bleu », sert de toile de fond aux photos de famille. Voici comment Shanghai, à trois encablures d'une Mer de Chine que sa population ignore, se nourrit d'océan: sur fond d'eau douce et sur images virtuelles. Entre le phantasme du dragon et les dents de la mer, le peuple shanghaien déambule toutefois avec un évident plaisir existentiel, que ce festival d'ombrelles multicolores, de soieries et cotonnades légères, de petites filles à couettes, suffira peut-être à suggérer. Une suggestion rassurante et délicieusement identitaire. Une barque courant sur l'eau avec ombrelle n'est pas une barque comme une autre.

Comme toujours, aux images il faudrait ajouter le son. Dans la touffeur estivale le vacarme des grillons est assourdissant, obsédant. Ces petites bêtes emplissent les arbres par myriades. Quand, en semaine, la fréquentation du parc est moins dense, des chasseurs de grillons les cueillent avec de longues gaules terminées par des sacs. On retrouve les orthoptères chanteurs dans des petites cages en rotin, de la grosseur d'une grenade. Ce garçon véhicule, à l'arrière de son vélo,

38. Dans le film récent de Wang Chao, *L'Orphelin d'Anyang* (2002), tourné en pleine circulation dans les rues de cette ville (Anyang, province du Henan, 1 million d'habitants), on en voit passer beaucoup.

39. Conversation dans un bus.

une énorme grappe de ces mini-cages qui seront vendues sur un marché. Dans les ruelles de Shanghai, le chant se poursuit sur les rebords de fenêtres. On ne sait jamais d'où il vient, tant les cages sont discrètes.

Au bord de la rue

Une troisième vague d'images nous ramène, comme nous le suggère ce parcours du grillon, au contact de l'espace domestique; non pas dans les espaces semi-privés des lilongs et des cités, mais à l'interface public/privé que sont les façades sur rue et les trottoirs... du moins dans les tissus urbains résiduels où ce contact existe encore. Les oiseaux en cage auraient pu être un meilleur vecteur que les grillons: leurs cages sont plus visibles. On les montre avec orgueil comme le fait, dans une rue de la vieille ville, cet homme qui semble les collectionner. Mais cette passion connue des Chinois, en définitive, marque moins les façades qu'une foule d'autres objets. Voyons, par exemple, ces plantes vertes émergeant de pots et de boîtes improbables⁴⁰; ces étranges balais-serpillières à lanières, pendouillant mollement un peu partout; ce linge suspendu à toutes les aspérités disponibles et que l'on récupère ou déplace, sans cesse pourrait-on croire, avec une perche munie d'un crochet. Sur le trottoir lui-même, des fils sont tendus entre les arbres ou les poteaux de toute nature. Les commerçants étant souvent mieux pourvus en eau dans leur boutique que chez eux, ils y font leur lessive, dressant des séchoirs plus ou moins permanents sur le trottoir d'en face, par exemple. S'il n'y a pas de poteaux publics, la méthode traditionnelle des sept cannes de bambou est toujours possible: deux fois trois cannes en faisceau, et la septième à l'horizontale.

Sauf dans certaines rues-marchés qu'il faut renoncer à décrire, tant l'offre y est diverse, l'appropriation commerciale de l'espace-rue reste en général modérée, sinon par le débordement des boutiques riveraines. La pression du petit commerce à la sauvette n'a pas cette densité désespérée qui, dans de nombreuses villes du tiers-monde, sature l'espace au point de ne laisser que d'étroits couloirs aux piétons, voire aux véhicules. Doit-on attribuer cette modération de « l'encombrement humain » (notion forgée à Dakar dans les années 80) à une action policière? Ou à un reliquat de l'ordre économique communiste? Le commerce de rue, statique ou ambulatoire, existe néanmoins. On l'a vu

pénétrer dans certains lilongs. L'offre de produits maraîchers est sans doute la plus courante, y compris ces belles écrevisses ou ces serpents d'eau, présentés dans des bacs en plastique. Côté artisanal, le petit réparateur de cycles est l'une des figures les plus récurrentes, à l'exemple de celui-ci, qui aligne soigneusement ses boulons et pièces de rechange sur des linges posés sur le sol, ou de celui-là, qui encombre sans vergogne un angle de trottoir. Ce soudeur est plus mobile, transportant, de cour en cour, son fer et son masque aux deux bouts d'un court fléau. Le portage à la palanche est encore pratiqué, par exemple par cette jeune femme proposant des grenades. D'autres prestataires parcourent la ville en poussant ou tirant un chariot, mais surtout en roulant en tricycle: celui-ci « achète » les vieux papiers, les bouteilles vides, les canettes (cf. encadré 6), alertant les habitants avec un cliquetis caractéristique; celui-là vend du papier toilette en émettant un cri. Voilà que passe également un livreur d'eau de source, un réservoir cubique arrimé à son cycle. Il travaille pour une société.

Dans ce mouvement de la rue, ouvrons une parenthèse pour enregistrer aussi la gestuelle familière, quasi permanente, des balayeurs qui sont surtout des balayeuses. Cette jeune femme opère dans une livrée seyante, blouson, pantalon et gants uniment blanc cassé, immaculés, une casquette de toile à large visière laissant passer des cheveux noués. Dans une main un balai de fibres, dans l'autre une pelle ramasseuse au bout d'une canne de bambou. Son collègue, un peu plus loin, pousse un gros aspirateur motorisé. Il porte un masque de chirurgien. Ces personnages sont en cohérence avec l'effort fait dans le domaine des toilettes publiques. On découvre encore parfois, dans les villes du bas Yangzi, ces « trônes » qui, au coin des rues, s'offraient au passant sans vergogne, à découvert. Aujourd'hui Shanghai s'équipe de véritables petits établissements qui tiennent à la fois du cottage de luxe (grand toit de tuiles vernissées, enclos jardiné, grilles en fer forgé) et de l'unité chirurgicale (carreaux blancs de rigueur, entretien irréprochable). Seules les deux lettres occidentales W et C, surmontant en version dorée le guichet d'accueil, permettent d'éviter tout malentendu⁴¹.

Au chapitre des services publics, voici trois façons de téléphoner quand on est dans la rue et qu'on ne possède pas encore son portable: chez le gardien d'un lilong ou d'une cité; au comptoir d'une cabine publique ouverte sur la rue comme une mini-bou-

40. A l'instar d'une réglementation depuis longtemps en vigueur, par exemple à Singapour, il semble que les plantes en pot soient bannies des façades dans les nouveaux ensembles.

41. Sur le thème de la visibilité et de la pudeur, voir dans ce même volume l'article de Liane Mozère.

tique, et tenue par l'une de ces petites retraitées qui, parmi d'autres fonctions peu rémunérées, améliorent ainsi néanmoins leur pension ; ou encore en saisissant le combiné fréquemment installé, par certains commerçants, sur un petit pupitre au milieu des étals de marchandises.

Mais revenons au commerce forain. S'il y a un domaine incontournable en Chine, c'est bien celui de la restauration. Cette vieille femme poussant une voiturette à l'entrée d'un parc, où elle propose des œufs « de cent ans »⁴², représente la forme la plus erratique de ce commerce. Mais dans les parties les plus actives de la ville, par des offres plus stables, la rue contribue efficacement à satisfaire la demande des salariés à la mi-journée. Une formule prisée est celle du plat à emporter. C'est de préférence dans des espaces en retrait, ou dans un passage piéton entre deux avenues, que s'installent les traiteurs forains : longues tables garnies de dizaines de mets cuisinés différents, dans de grands saladiers en alu ou en plastique ; les clients font la queue, et repartent avec un petit conteneur en polystyrène et deux baguettes. Il y a parfois une ou deux tables rondes pour consommer sur place, sous un parasol.

Ailleurs on fait des nouilles chaudes, ou de la friture, ou ces gros raviolis en forme de bourses, cuits à la vapeur ou revenus à la poêle. Mais il faut des fourneaux et cela convient mieux à un établissement permanent, sans qu'il faille pour autant renoncer au principe du plat à emporter. Cela donne, au centre ville, ce genre de comptoir directement ouvert sur la rue, mais protégé par une vitre percée d'un guichet, derrière laquelle le cuisinier opère en toque blanche, masque blanc, blouse blanche. Au plus profond des quartiers populaires, comme ici dans une ruelle proche du couloir industriel de la rivière Suzhou, l'installation est beaucoup plus rudimentaire. Il n'est plus question que de vieilles tôles, de vieux fûts, de murs lépreux. Toutefois, la patronne et son jeune fils sont, ici aussi, tout en blanc.

Entre cette gargote et les temples de la gastronomie que nous avons déjà rencontrés dans l'hypercentre, il y a tous les niveaux, toutes les formules. On n'est pas dans une situation, souvent rencontrée dans le monde, où le désert règne entre la restauration populaire et des établissements de niveau international. Il y a des salles toutes simples où l'on est bien reçu,

avec des tables rectangulaires pour un repas rapide, des tables rondes à plateau tournant pour un festin de famille ou de groupe, et une sorte de connivence avec les habitués du quartier, comme le rendez-vous hebdomadaire de la fondue. Il y a des restaurants plus voyants, qui se signalent de loin par un décor extérieur boursoufflé, rouge vif (la couleur du bonheur), avec des auvents de fausse pagode, une entrée marquée par deux colonnes massives, rouges aussi, et par deux gros lions blancs, mais où le service et la qualité sont en effet (ou néanmoins) irréprochables. Il y a, au sous-sol des tours d'affaires, d'immenses cantines mettant en concurrence une série de traiteurs plus attractifs les uns que les autres, disposés en carré (avec leurs fours) autour de très grandes salles. Il y a aussi l'inévitable KFC (Kentucky's Fried Chicken), plus fort ici que Mac'Do, et qui suscite des vocations mimétiques étonnantes, comme on le voit ici avec l'effigie de ce « colonel bienfaiteur » chinois, ressemblant comme un frère au colonel bienfaiteur américain⁴³.

Une agora climatisée

Ce serait probablement une erreur d'achever ce parcours de découverte sur l'espace rue, même élargi aux salles qui s'ouvrent sur lui en émettant des signaux appuyés. Certes, il paraît évident que l'espace rue et ses annexes sublimées que sont les parcs, les places, les esplanades, se sont considérablement libérés depuis l'époque de Mao, et que cette dimension de la vie citadine est l'une de celles qui caractérisent bien la nouvelle époque. S'il n'a jamais disparu aussi radicalement que dans la partie européenne du « bloc de l'Est », le petit commerce explose et se diversifie. La gestuelle des citadins dans l'espace public s'est déliée, le bleu mao faisant place à une palette de couleurs et de formes où l'on décèle une gourmandise primesautière, une sorte de fraîcheur. C'est évidemment en suivant les jeunes que cette impression est la plus forte. On peut alors parler de grâce. Mais, contrairement à ce que l'on ressent profondément en Russie ou en Bulgarie, la coupure entre les anciennes et les nouvelles générations n'est pas dramatiquement visible. Il semble que tous les âges prennent leur part du renouveau, même si les mutations économiques ont fait des ravages, laissant exsangues beaucoup d'anciens travailleurs. Sans oublier la part de la saison estivale sur l'apparence des comportements, on ne peut qu'être frappé par la mul-

42. Oeufs *songhua* ou "de cent ans" : oeufs longtemps conservés (et cuits) dans la chaux.

43. Le fondateur "historique" de KFC fait, du coup, beaucoup mieux que d'afficher son fameux portrait avec barbiche et lavallière : il accueille en pied le client, canne au bras, lunettes sur le nez. Et, comme avec Mickey à Disneyland, il y a des gens pour adorer se faire photographier avec cette statue de pacotille. Le colonel pousse la complaisance (et le sens des affaires) jusqu'à se laisser emporter sous la forme d'une poupée. On peut ainsi le collectionner dans divers costumes.

tiplicité des scènes de petits bonheurs que s'offrent des gens de toutes conditions.

Cependant, même s'ils prennent des couleurs nouvelles, les comportements de « plein air » ne sont sans doute pas les plus significatives des transformations sociétales en cours. Même à Shanghai, beaucoup de permanences sont décelables dans les attitudes. Bien que le présent parcours n'ait pas, en soi, les moyens de comparer avec le passé sur un sujet aussi peu matériel, il est raisonnable de penser, littérature à l'appui, que les scènes bonhommes qui se créent au contact de l'espace privé et de l'espace public, surtout à la tombée d'un jour d'été, ne sont pas toutes nouvelles. Ces tablées dînatoires, ces carrés de jeu, ces brochettes de joyeux retraités, ces chaises et chaises longues partout présentes ont même un air rétro, comme aussi ces promenades dominicales en famille dans les parcs ou sur les lieux les plus emblématiques.

D'un côté, ces façons d'être semblent indifférentes aux changements du cadre de vie. On voit ici comment sont investis, le soir venu, les parvis des tours d'affaire ; sur ces plateformes de marbre lisse, aérées, fleuries, la population des lilongs rescapés d'alentour s'égayé, prend le frais et prend position, avec le mobilier qu'il faut.

D'un autre côté, elles sont profondément remises en cause par les bouleversements de l'ordre urbain. Si, comme on l'a vu, certains aspects de la convivialité d'un lilong peuvent se transposer dans les nouvelles cités, le rapport à la rue tend à se modifier radicalement dans ce nouveau cadre. Le confort individuel, l'instauration d'une nouvelle culture de l'espace domestique, mais aussi la dimension des espaces collectifs internes à la cité, la taille de celle-ci et la distance à parcourir pour atteindre son unique sortie, dissuadent de s'approprier une rue qui n'en est plus tout à fait une. Dans l'immense canevas de l'urbanisation nouvelle qui, comme partout, n'est plus à la dimension du piéton ni même à celle du cycliste, l'axe de circulation est d'autant moins une rue, dans la plénitude de cette notion, que le système résidentiel est conçu comme un archipel d'îlots fermés, murés.

Comme toujours lorsque les mutations sont fortes, on navigue au milieu des paradoxes. Tandis que la rue s'est incontestablement libérée, qu'elle est devenue effervescente, elle tend en même temps à disparaître. La contradiction se résout partiellement par le constat d'un dualisme renforcé, celui qui oppose le

centre et la périphérie non seulement dans un rapport hiérarchique, mais surtout dans un partage fonctionnel. Schématiquement on peut dire que, dans la période antérieure à l'ouverture économique, l'habitat populaire était partout et les lumières de la ville nulle part. Aujourd'hui, l'habitat populaire quitte le centre pour faire place aux lumières. Dans ce schéma l'habitant, qui autrefois trouvait l'espace public à sa porte, un espace public certes ordinaire mais complémentaire de son espace domestique étriqué, scrute aujourd'hui l'espace public à l'horizon du skyline des tours lumineuses. Son rapport à l'espace public n'est donc plus le même. Il prend le bus ou son engin motorisé pour rejoindre les rues du centre. Pas forcément celles de l'hypercentre, mais au moins celles du centre du district, du centre d'une ville nouvelle proche, ou d'un carrefour commercial majeur. Il ne s'y rend évidemment plus à chaque pause, à chaque sieste, mais, surtout s'il s'agit de l'hypercentre, après avoir élaboré un projet. En outre, il n'y va plus nécessairement en famille, mais de plus en plus avec un ami, une amie, ou en équipées de copains et copines, comme le montrent bien ces instantanées des rues Huaihai et Fuzhou.

Le paradoxe n'est pourtant pas ainsi complètement résolu. Car la rue du centre ou de l'hypercentre tend bel et bien à disparaître elle aussi, malgré ses mille feux, qui sont en réalité des jeux de piste invitant à pénétrer dans des univers intérieurs, aux profondeurs de plus en plus insondables. On n'est pas encore parvenu au stade où se trouvent une ville comme Singapour et certaines villes nouvelles de Hong Kong⁴¹, mais le modèle est là, où la circulation piétonne, le lèche-vitrine et la consommation des loisirs se font dans le cadre d'immenses centres commerciaux climatisés, paysagés, reliés entre eux et à un métro conçu lui-même comme une ville intérieure. Le modèle est là, mais il n'est encore qu'en pointillés et il n'ira peut-être pas aussi loin, la contrainte climatique (touffeur ou froidure) n'étant pas aussi forte qu'à Singapour ou Montréal, la contrainte sécuritaire pas aussi aiguë qu'à Rio ou São Paulo. Reste la pression et la logique des groupes investisseurs, ainsi que celle des modèles culturels et de consommation. A São Paulo comme à Istanbul, les piazza et autres édens commerciaux sont avant tout des lieux de vie, de mode, de montre.

Reste aussi la conception urbaine. Malgré une parenté d'inspiration, il y a une grande différence à faire entre Shanghai et Hong Kong. Dans les villes nouvelles de l'ancienne colonie britannique, ce système commercial intégré procède du système résidentiel lui-

41. Voir dans ce même volume les articles d'Elizabeth Pacot et de Marie-Hélène Orsay.

même, auquel il est intimement lié au travers du concept de *podium*⁴⁵, c'est-à-dire d'une dalle de commerces et de services servant d'assise à un habitat hyper-vertical et hyper-dense. C'est cette densité ponctuelle qui permet et justifie l'association architecturale des fonctions. A Shanghai, la fonction résidentielle nouvelle manière est mise à part, accompagnée seulement de quelques services de base du type école maternelle et infirmerie, parqués dans un angle de l'enclos des cités. C'est la conséquence logique d'une densité plus modérée, d'une architecture moins aérienne, d'une composition qui garde le contact du sol naturel. Seule une strate de haut niveau — dans les deux sens du terme — cohabite parfois avec les fonctions centrales, avec les affaires et les grands équipements de l'animation commerciale.

Paradoxe dans le paradoxe, à moins qu'il ne s'agisse d'un télescopage de l'histoire, c'est bien peu de temps après que l'initiative populaire en matière de commerce et d'artisanat ait retrouvé tous ses droits que, parallèlement, s'ébranle le rouleau compresseur du commerce intégré, des grandes marques, des chaînes et des établissements franchisés, tour à tour associés dans des projets gigantesques ou quadrillant le tissu urbain discrètement, méthodiquement, avec des modules appropriés au terrain. Très significativement, le capitalisme national ou international s'est introduit, comme un bernard-l'ermite, dans la coquille vide des magasins municipaux, vaste réseau de distribution de l'économie communiste gradué en douze niveaux. Les divers exemples que voilà montrent autant de stades de renouvellement de ces petites, moyennes ou grandes surfaces, souvent agrandies par la même occasion. Au sommet de la hiérarchie, le fameux « Grand Magasin n° 1 », sur *Nanjing lu*, avait déjà vécu le mouvement inverse : construit dans les années 30 face au champ de courses, c'était alors le très capitaliste *Sun Co*.

Une modernité lisse

L'habitant de Shanghai a donc repris sa marche vers une vie de relation l'attirant loin de son espace domestique, et de plus en plus organisée dans des agoras intérieures, dans de vastes complexes *in-door*. Il rejoint en cela les habitants de la plupart des grandes villes du monde développé, mais en sautant les étapes et en suivant la trajectoire d'un modèle asiatique particulièrement attaché à ce type d'urbanité, à la

modernité qu'il véhicule. Ce que l'on peut voir en 1999 n'est évidemment qu'un avant-goût de ce que nous verrons dans une ou deux décennies, notamment à Pudong où ce parti urbain pourra se développer sans entraves non seulement dans la verticalité, mais aussi dans l'horizontalité.

A Puxi, la contrainte d'un parcellaire et d'un bâti préexistants privilégie encore, dans certains secteurs, les classiques insertions en mitoyenneté. C'est le cas de ce *Shanghai Culture Commercial Building* qui déploie, derrière une longue façade de verre en alignement sur la rue, neuf étages de librairie et autres comptoirs de biens culturels. Lorsque l'éradication d'un lilong dégage un îlot entier, un emboîtement d'horizontalité et de verticalité peut se conjuguer dans un même projet, une tour s'échappant de quelques étages bas (mais hauts de plafond) occupant l'ensemble du lot. C'est ici que se déploient ces espaces commerciaux ou culturels profonds et complexes, ces mondes à part. Mais, en raison des ruptures de continuité imposées par le bâti ancien environnant, ces réalisations ne sont pas interconnectées. Elle restent encore, souvent, des morceaux de bravoure ponctuels, comme ce *Tomorrow Square* en construction qui annonce une tour extravagante, fili-forme, mais plus épaisse au sommet comme une canne de jonc.

Cette juxtaposition d'apparence hasardeuse est cependant sensée trouver, à terme, une logique prévue par le schéma directeur, qui structure Puxi en huit pôles de développement. On discerne assez bien, déjà, l'unité que confère, par exemple, la reconstruction de la gare centrale, l'aménagement piéton d'une partie de la rue de Nankin, la recomposition de la Place du Peuple. Mais, sauf peut-être en ce dernier cas, les nouvelles constructions ne participent pas d'une maquette d'ensemble comme cela se dessine à Pudong avec l'« avenue du siècle », comme on peut le voir aussi dans la ville nouvelle de Tung Chung (Hong Kong)⁴⁶, ou dans le projet « Pearl River New Town » (Canton)⁴⁷, comme on le verra peut-être aussi à Puxi, à plus petite échelle, autour du « Site de la première conférence du parti communiste chinois » (cf. supra).

Dans chacune de ces maquettes, la rue est absente. Elle est remplacée par de vastes perspectives paysagées, où le flux automobile est soigneusement séparé des circulations piétonnes. Celles-ci se partagent en promenades et en couloirs et passerelles permettant de passer du module de transport aux dalles commer-

45. Pour la notion de *podium*, cf. Elizabeth Pacot, op. cité.

46. Marie-Hélène Orsay, op. cité.

47. Cf. dans ce même volume l'article de Barthélémy Antoine et de David Limayrac.

ciales et aux ascenseurs des tours d'affaires, puis d'une dalle à une autre. Le piéton est roi, mais il va de bulle climatisée en bulle climatisée, ou de parc en parc. Le reste n'est que décor extérieur, y compris lorsque la rue, formellement, paraît conserver son droit de cité lorsqu'il y a un carré patrimonial, réel ou fabriqué, intégré à la composition.

En attendant que les centralités shanghaiennes achèvent de parfaire ce modèle, la modernité sociale et culturelle pose des jalons dans les districts périphériques, comme en témoigne cet immeuble miroir de quinze étages qui n'est autre qu'une maison des jeunes, ou ce *Children's Plaza* de vingt-cinq étages bariolés, ou encore ce club de loisirs majestueux, planté loin dans la banlieue dans un enclos bien gardé. Son menu interne renseigne assez bien sur les plaisirs à la mode : un étage de piscine, un autre de sauna, massage et relaxation, un troisième pour se restaurer, un quatrième pour le thé, un cinquième pour le bowling, et encore deux pour le karaoké. Dans l'enclos, un concentré de golf et une tour de saut à l'élastique... Sauf ces deux derniers équipements et peut-être la piscine, c'est ce que l'on commence à trouver partout dans la ville, et toujours avec un côté mi-club, mi-hôtellerie de masse, où chaque groupe, quelle que soit sa taille, trouve le module qui lui convient. Les étages consacrés à la restauration ou au karaoké, par exemple, sont parcourus de longs couloirs distribuant des dizaines de salles à manger ou salons d'audition de tous calibres et de confort varié.

On terminera ce parcours par un lieu, au centre-même de Shanghai, qui symbolise bien l'ardente aspiration des citadins de ce pays à une modernité lisse. C'est le très beau et très fourni jet d'eau qui jaillit, face à l'hôtel de ville, de la dalle de la place du Peuple. La dalle est nette, l'eau est fraîche et claire, et cependant pétillante, énergétique, en perpétuel mouvement. L'espace est immense et cependant maîtrisé, démonstratif, à la pointe du progrès. La foule est dense et pourtant à son aise, détendue, chaque groupe, chaque couple trouvant sa niche sur un muret, sur une marche. Les amoureux se tiennent la main, les enfants font des bulles de savon, les adultes les portent sur leurs épaules ou méditent, le sourire aux lèvres. En dépit d'une diversité sociale évidente, tout le monde est

habillé avec une élégante simplicité, chacun est soigné de sa personne et dégagé, à sa façon, l'esprit du siècle.

Cette image un peu mièvre, mais tellement rassurante au cœur d'une mégapole livrée aux bouleversements les plus durs, n'est pas fortuite. Elle est en cohérence, dans toutes ses composantes, avec ce qui, en définitive, ressort de ce long parcours aléatoire à travers la ville. Elle exprime — ou du moins peut-on l'interpréter ainsi — ce que nombre de situations et de scènes nous ont montré, où l'on a vu se réaliser un passage rapide, quasi instantané, entre une urbanité percluse de sédimentations et une urbanité épurée jusqu'à l'aridité. Cela se vérifie, dans un parfait parallélisme, aussi bien à l'échelle du foyer domestique qu'à celle de la composition urbaine. A ces deux extrémités, mais aussi aux échelles intermédiaires, au chaos des objets fait place une figure de catalogue. Une visite aux nouveaux paysans ou aux enfants de paysans des campagnes les plus développées du bas Yangzi, par exemple du côté de Hangzhou, nous aurait conforté dans cette idée⁴⁸.

La prospérité économique y est de toute évidence pour quelque chose. Elle est même l'armature de ce changement de comportement, dont Singapour constitue depuis longtemps l'archétype et que l'on retrouve dans toute l'extrême Asie. A propos de l'évolution de Séoul, Alain Delissen parle d'un système de valeurs qui place « les vertus de la modernisation et de l'ascension sociale très haut au-dessus de toutes les autres valeurs⁴⁹ ». Mais, à défaut d'avoir pu scruter sérieusement ces autres valeurs en dehors de quelques inscriptions dans les formes et la gestuelle de la ville, nous nous contenterons de constater l'appétence des Shanghaiens et de leurs gouvernants pour une forme de modernité qui leur permet de retrouver l'espace, le végétal, l'eau, un évident dépassement matériel, et une ambition.

On espère toutefois que cet objet tout neuf et non encore véritablement acquis, une ville moderne, ne se révélera pas mirage, et que l'apparente simplicité des représentations — d'où pourrait procéder l'outrance de certains projets — ne sera pas prématurément rattrapée par une complexité ravageuse.

48. On en lira quelques évocations, à la fin de ce volume, dans notre article sur Moscou et Shanghai, mais aussi, à propos du delta de la Rivière des Perles, dans l'article de Hsieh Hsiao Yang.

49. Alain Delissen, op. cité, p. 228.

URBANISATION ET MÉTROPOLISATION EN CHINE. LE CAS DE SHANGHAI

Christian HENRIOT
Institut d'Asie Orientale, Lyon
Christian.Henriot@ish-lyon.cnrs.fr

La question de l'urbanisation de la société chinoise est redevenue une question d'actualité depuis une vingtaine d'années. C'est un processus qu'il est difficile d'appréhender, pour toute une série de raisons que nous examinerons. De ce fait, il y a des désaccords importants sur son niveau actuel. Je m'efforcerai de donner les éléments les plus crédibles en fonction des travaux les plus récents. Quelle que soit la mesure du phénomène, il est incontestable que la Chine est sur la voie d'une urbanisation croissante depuis 1978 et que ce processus est appelé à s'amplifier à mesure que les barrières institutionnelles du passé seront levées et que les réformes économiques introduiront divers facteurs d'entraînement.

La question urbaine en Chine

Une urbanisation retardée (1949-1979)

La politique d'« endiguement » urbain

La politique officielle après 1949 a été celle d'un contrôle de la population et de la croissance urbaine. Les moyens mis en œuvre ont été :

- l'instauration du système du *hukou* (enregistrement) dès 1952, généralisé en 1955 ;
- l'instauration d'un système de rationnement des biens essentiels ;
- la suppression du marché du travail, remplacé par un système de gestion administrative des emplois.

De ce fait, la migration a été strictement contrôlée, notamment vers les GV (grandes villes) et les TGV (très grandes villes). Le régime a instauré un système de gestion administrative de la croissance urbaine en fonction duquel les seuils de population deviennent des seuils administratifs. Il ne peut pas y avoir de croissance au-delà du seuil fixé arbitrairement pour telle ou telle cité. Les villes sont figées dans leurs catégories. D'autre part, le régime applique une gestion semblable pour toutes les villes, quelle que soit la nature de ces villes ou leur localisation (hiérarchie urbaine environnante, hinterland, communications, ressources humaines et naturelles).

Ce système aboutit à la création de deux catégories de population : rurale et urbaine (privilèges des urbains : alimentation subventionnée, énergie bon marché, logement peu cher, emploi garanti). Il contribue à l'émergence d'une structure duale de l'économie et de la société. Parallèlement, le désintérêt du régime pour les villes en tant que lieux de vie conduit à une mise en souffrance des infrastructures urbaines, avec un sous-investissement constant jusqu'en 1981 (tableau 1). On relève une certaine croissance de la population urbaine, mais elle est due pour l'essentiel à la croissance naturelle. 30 TGV émergent entre 1949 et 1979 : le phénomène migratoire compte pour 10 % dans la croissance de la population des TGV et pour 30 % dans celle de la population urbaine générale.

Les tableaux 2 et 3 révèlent trois phases successives dans le processus d'urbanisation/désurbanisation, avec des différences notables entre provinces :

- 1954-59 : migrations rural-urbain contrôlées par le gouvernement, avec une croissance de l'urbanisation dans toutes les provinces (cf. 1er plan quinquennal, grands projets) ;
- 1960-71 : « Grand bond en avant » et problèmes alimentaires : la population est déplacée vers les campagnes ; phénomène de désurbanisation ;
- 1972-79 : désurbanisation du fait de l'envoi des jeunes éduqués aux frontières, mais apports en compensation (équilibre global) par l'amorce d'un flux vers les TGV (Beijing, Shanghai, Tianjin) ; les migrations restent faibles.

Les difficultés de la mesure de l'urbain.

Le niveau d'urbanisation de la Chine est incertain car la manière de comptabiliser les urbains dans ce pays comporte des contradictions et des ambiguïtés importantes. Quatre facteurs influent sur la taille de la population urbaine en Chine :

- les critères qui classent une localité comme zone urbaine ;
- les limites physiques (territoriales) de l'espace urbain désigné ;
- le système d'enregistrement (et donc de classement) de la population ;
- le statut de la population « flottante ».

Tableau 1 : Investissements dans les infrastructures urbaines en Chine (1953-1985)

Period	Investment in Productive Constr. (%)	Investment in Unproductive Constr. (%)	Housing (%)	Municipal Public Utility (%)
1953-57	67.0	33.0	9.1	2.42
1958-62	85.4	14.6	4.1	2.13
1963-65	79.4	20.6	6.9	2.14
1966-70	83.8	16.2	4.6	1.35
1971-75	82.5	17.5	5.7	1.09
1976-80	73.9	26.1	11.8	2.19
1981-85	57.4	42.6	21.8	5.32

Source: Lin 1987, and Wu 1987.

Tableau 2 : Evolution de la population urbaine par province et période (1955-1987)

Provinces	Code	Changes in the Level of Urbanization (%)			
		1955-59	1962-65	1963-78	1982-87
Beijing	1	- 32.7	- 0.9	0.6	2.7
Tianjin	1	-	-	0.6	- 1.9
Hebei	1	10.1	- 1.8	1.0	5.6
Shanxi	1	13.8	- 6.7	0.7	3.5
Neimenggu	1	21.6	- 1.1	0.3	- 0.1
Liaoning	2	8.1	- 2.0	3.5	6.5
Jilin	2	10.8	- 1.0	1.0	- 1.0
Heilongjiang	2	9.0	- 5.3	- 1.3	- 2.8
Shanghai	3	- 32.9	- 2.3	- 1.8	- 1.1
Jiangsu	3	7.0	- 4.0	0.8	12.8
Zhejiang	3	7.0	- 3.5	0.5	4.7
Anhui	3	4.5	- 1.3	0.9	2.0
Fujian	3	9.5	- 1.3	0.4	- 5.1
Jiangxi	3	3.1	- 3.5	0.0	- 1.9
Shandong	3	12.0	- 7.1	0.8	12.0
Henan	4	4.2	0.4	0.7	- 3.1
Hubei	4	3.7	- 0,2	1.5	22.3
Hunan	4	2.6	- 1.4	1.0	6.3
Guangdong	4	2.7	- 1.9	1.2	1.0
Guangxi	4	2.8	- 1.1	0.9	1.8
Sichuan	5	2.7	- 1.2	0.3	1.2
Guizhou	5	11.7	0.0	- 0.1	- 1.6
Yunnan	5	6.2	- 2.4	0.5	3.4
Xizang	5	4.4	- 4.7	5.6	- 3.3
Shaanxi	6	12.1	- 2.0	0.5	- 0.2
Gansu	6	19.5	- 3.0	- 0.8	10.6
Qinghai	6	17.3	- 6.4	- 0.4	- 4.0
Ningxia	6	-	-11.5	0.2	3.7
Xinjiang	6	9.7	-3.1	6.9	3.6

Code: : North China, 2: Northeast China, 3: East China, 4: South China, 5: Southwest China, 6: Northwest China.

Source: Collection of Population Data of PRC, 1954-1985, China Financial and Economic Publishing House, 1988.

On ne peut pas entrer ici dans le détail de ces questions. On s'en tiendra à une évocation rapide des problèmes qui se posent par rapport à ces quatre facteurs:

- les critères ont changé à plusieurs reprises, y compris depuis les réformes (1983, 1986, 1993), avec pour effet

une absence de cohérence dans le temps, des variations qui résultent plutôt d'effets comptables que de changements réels, et malgré tout deux séries principales de mesure qui sont inadéquates;

- les villes incluent généralement des districts ruraux importants (parfois même tout un comté), et même

lorsqu'on s'en tient aux seuls arrondissements urbains, ceux-ci incluent des parts notables d'espace rural;

- les critères de classement de la population en « actifs agricoles » et « actifs non agricoles » ne tiennent pas compte du lieu de résidence. C'est un classement administratif dont la finalité est politique. On peut être un cadre dans une ferme d'État et être classé comme urbain, avec les avantages afférents;
- la population « flottante » se décline en deux séries officielles (permanents et semi-permanents en fonction de la durée du séjour). Il va de soi qu'elle ne comprend pas la population flottante « illégale », qu'on ne peut au mieux qu'estimer.

Pour résumer les critères de classement en vigueur actuellement, la Chine prend en compte le statut administratif du centre concerné, une taille minimale absolue de population urbaine, et la structure socio-professionnelle. La variabilité des critères n'a rien d'exceptionnel en soi. Ce qui distinguait la Chine jusqu'à une date récente, c'était une volonté de « masquer » la population urbaine. Retenons qu'au plan administratif, la Chine a des villes (*chengshi*) et des

bourgs (*zhen*) (et non des communes à la française) qui sont des dénominations accordées par le pouvoir en fonction des critères mouvants évoqués plus haut. Il y a une possibilité de « mobilité » vers le haut des centres qui jugent avoir atteint ces critères et qui en font la demande.

La longue marche de l'urbanisation

Les changements de critères comme les incohérences statistiques expliquent que l'on ait des divergences fortes pour la mesure de l'urbanisation dans le temps, comme l'indique le tableau 4. Malgré tout, on peut s'accorder sur la constatation d'une évolution lente, liée à la politique délibérément anti-urbaine du régime: en 25 ans, l'augmentation de la population urbaine n'est que de 5,5 % (tableau 5). Le problème qui se pose à partir de 1978-1980 est de savoir comment gérer le processus d'urbanisation dans le contexte d'une poussée rurale forte vers les villes et d'une capacité d'accueil limitée des centres urbains, maintenus dans un état global de sous-développement (logement, infrastructures, services).

Tableau 3 : Evolution du solde migratoire par province et période (1954-1984)

Provinces	Code	Net migrants in 10 thousands			
		1954-59	1960-65	1972-79	1980-84
Beijing	1	63.73	- 8.69	40.50	20.45
Tianjin	1	18.23	- 6.66	22.98	10.01
Hebei	1	- 45.26	46.93	28.30	23.62
Shanxi	1	41.99	32.43	0.36	14.90
Neimenggu	1	161.48	46.56	3.11	- 16.45
Liaoning	2	8.95	- 23.71	- 40.49	13.81
Jilin	2	- 16.62	77.05	- 13.77	- 18.64
Heilongjiang	2	223.34	51.88	84.52	- 31.77
Shanghai	3	- 69.59	- 47.57	21.17	15.22
Jiangsu	3	- 72.29	3.33	- 0.17	28.65
Zhejiang	3	- 74.59	17.19	- 4.75	2.89
Anhui	3	- 9.19	- 51.33	73.32	8.97
Fujian	3	29.32	5.52	- 10.39	- 5.67
Jiangxi	3	16.95	11.38	19.62	0.56
Shandong	3	- 216.98	129.91	- 121.19	5.07
Henan	4	- 79.84	- 1.30	38.94	- 4.56
Hubei	4	- 16.17	- 20.86	19.01	- 0.99
Hunan	4	- 60.66	- 43.86	- 13.24	- 8.48
Guangdong	4	- 41.08	- 20.90	- 21.69	10.94
Guangxi	4	- 41.02	0.64	20.12	17.74
Sichuan	5	- 10.68	- 65.01	- 83.65	- 35.23
Guizhou	5	- 27.06	- 7.72	- 12.06	- 2.42
Yunnan	5	- 21.37	28.02	18.46	3.55
Xizang	5	-	-	3.53	- 7.23
Shaanxi	6	60.53	24.93	- 11.80	- 2.11
Gansu	6	33.58	- 12.30	1.14	- 2.94
Qinghai	6	44.74	32.99	9.86	- 0.99
Ningxia	6	25.58	- 4.12	5.55	6.79
Xinjiang	6	73.98	65.07	32.70	- 10.92

Tableau 4 : Estimation du taux d'urbanisation de la Chine selon diverses sources

Year	Using the Total Population of Designated Cities and Towns. (TPCT) as the indicator							Using the Non-agricultural Hukou Population of Designated Cities and Towns (MPCT)				
	SSB (1995) (1)	Kirkby (1985) (2)	Xu (1985) (3)	Li et al (1988) (4)	R. Ma (1991) 5	Lee (1989) (6)	Chan (1994) (7)	SSB (1995) (8)	Sit (1985) (9)	Cui (1987) (10)	Li et al (1988) (11)	Wu (1994) (12)
1949		10.6	10.6		10.6	10.6			10.64	9.1		11.7
1950		11.2	11.2	11.2	11.2				11.12	9.5	11.2	12.3
1951	11.78	11.8	11.8		11.8				11.78	10.0		12.9
1952	12.46	12.5	12.5		12.5	12.5			12.46	10.6		13.5
1953	13.41	13.3	13.3		13.3				13.21	11.0		13.9
1954	13.69	13.7	13.7		13.7				13.55	11.3		14.0
1955	13.48	13.5	13.5	15.2	13.5				13.48	11.1	13.5	13.8
1956	14.62	14.6	14.6		14.6				14.20	12.1		14.4
1957	15.39	15.4	15.4		15.4	15.4			15.39	12.7		14.5
1958	16.25	16.2	16.2		16.2				14.64	13.6		17.7
1959	18.41	18.4	18.2		18.4				14.50	15.4		18.0
1960	19.75	19.7	19.7	24.7	19.7				19.80	16.5	0.7	19.3
1961	19.29	19.30	19.3		19.3			16.10	12.76	16.2		17.9
1962	17.33	17.33	17.3		17.3	17.3		14.59	12.44	14.5		16.2
1963	16.84	16.84	16.8		16.8			14.47	12.39	14.3		16.1
1964	18.37	14.07	18.4		18.4			14.02	14.10	14.0		15.7
1965	17.98	14.02	18.0	18.0	18.0		18.0	14.02	14.02	14.0	13.6	
1966	17.86	13.77	17.9		17.9			13.82	n/a	13.4		15.5
1967	17.74	13.55	17.7		17.7			13.89	n/a	13.5		15.6
1968	17.62	13.31	17.6		17.6			13.33	n/a	12.9		15.0
1969	17.50	13.08	17.5		17.5			12.89	n/a	12.5		14.5
1970	17.38	12.84	17.4	17.4	17.4	17.4		12.68	15.14	12.1	12.2	14.2
1971	17.26	12.61	17.3		17.3			12.56	n/a	12.0		14.4
1972	17.13	12.42	17.1		17.1			12.70	n/a	12.2		14.5
1973	17.20	12.29	17.2		17.2			12.72	n/a	12.2		14.6
1974	17.16	12.16	17.2		17.2			12.61	n/a	12.1		14.4
1975	17.34	12.09	17.3	17.5	17.3	17.3		12.56	n/a	12.1	12.2	14.4
1976	17.44	12.00	17.4		17.4			12.58	n/a	12.1		14.4
1977	17.55	12.23	17.6		17.6			12.59	n/a	12.1		14.4
1978	17.92	12.76	17.9		17.9		17.9	12.93	12.52	12.5		14.8
1979	18.96	13.69	19.0		19.0		19.0	13.65	13.20	13.2		15.6
1980	19.39	14.21	19.4	19.3	19.4	19.4	19.4	14.11	16.38	13.6	13.7	16.1
1981	20.16	14.64	20.2		20.2	20.2	20.2	14.31	13.92	13.9		16.4
1982	21.13	15.06	20.8		20.8	20.8	21.1	14.48	20.58	14.0		16.6
1983	21.62			23.5	23.5	23.5	21.6	14.79		14.6	14.6	16.9
1984	23.01				31.9	31.9	23.0	15.99		15.7		18.7
1985	23.71				36.6	36.6	23.7	16.98				19.8
1986	24.52				41.4	41.4	24.5	17.22				20.1
1987	25.32				46.6	46.6	25.3	17.79				20.9
1988	25.81						25.8	19.38				21.4
1989	26.21						26.2	18.78				21.7
1990	26.41						26.4	19.01				22.0
1991	26.37							19.25				
1992	27.63							19.98				
1993	28.14							20.50				

Sources: Kirkby, R. J. R. *Urbanization in China: Town and Country in a Developing Economy 1949-2000 AD* (London: Croom Helm, 1985). / Kam Wing Chan and Xu Xieqiang, "Urban population growth and urbanization in China since 1949: reconstructing a baseline," *The China Quarterly*, No. 104 (1985), pp. 583-613 / Li Muzhen et al., *New China's population* (Beijing: China Financial and Economic Publishing House, 1988). / Rong Ma, "the development of small towns and their role in the modernization of China," in Gregory Eliyu Guldin (ed.), *Urbanizing China*. (New York: Greenwood Press, 1992), pp. 119-153. / Yok-shiu Lee, "Small town and China's urbanization level," *The China Quarterly*, No. 120 (1989), pp. 771-786. / Kam Wing Chan, "Urbanization and rural-urban migration in China since 1982," *Modern China*, Vol. 20, No. 3 (1994), pp. 243-281. / Victor F. S. Sit (ed.), *Chinese Cities: the Growth of the Metropolis since 1949* (Hong Kong: Oxford University Press, 1985). / Laurence J. C. Ma and Gonghao Cui, "Administrative changes and urban population in China", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 77, No. 3, (1987), pp. 373-395. / Xiaoying Wu, "Rural to urban migration in the People's Republic of China," *The China Quarterly*, No. 139 (1994), pp. 669-698. / State Statistical Bureau, *China Statistical Yearbook 1995* (Beijing: China Statistical Publishing House, 1995).

Tableau 5 : Population urbaine et rurale en Chine, 1952 - 1997

Year	Total (millions)	Rural (millions)	Urban (millions)	Rural (%)	Urban (%)
1952	574.82	503.19	71.63	87.5	12.5
1957	646.53	547.04	99.49	84.6	15.4
1962	672.95	556.36	116.59	82.7	17.3
1965	725.38	594.93	130.45	82.0	18.0
1970	829.92	685.68	144.24	82.6	17.4
1975	924.20	763.90	160.30	82.7	17.3
1978	962.59	790.14	172.45	82.1	17.9
1980	987.05	795.65	191.40	80.6	19.4
1985	1,058.51	807.57	250.94	76.3	23.7
1986	1,075.07	811.41	263.66	75.5	24.5
1987	1,093.00	816.26	276.74	75.7	25.3
1988	1,110.26	823.65	286.61	74.2	25.8
1989	1,127.04	831.64	295.40	73.8	26.2
1990	1,143.33	841.42	301.91	73.6	26.4
1991	1,158.23	852.80	305.43	73.6	26.4
1992	1,171.71	847.99	323.72	72.4	27.6
1993	1,185.17	851.66	333.51	71.9	28.1
1994	1,198.50	855.49	343.01	71.4	28.6
1995	1,211.21	859.47	351.74	71.0	29.0
1996	1,223.89	864.39	359.50	70.6	29.4
1997	1,236.26	866.37	369.89	70.1	29.9

Source : [http://www.iiasa.ac.at/Research/LUC/China Food/data/urban/urban_5.htm](http://www.iiasa.ac.at/Research/LUC/China%20Food/data/urban/urban_5.htm)

Une urbanisation accélérée (1979-1999)

Les facteurs de changement

- une politique d'ouverture. Le gouvernement chinois a appliqué une politique d'« ouverture » croissante à diverses portions de son territoire, notamment urbaines. Il en fut ainsi des « villes ouvertes » : 14 villes côtières en 1984, auxquelles il adjoint deux ans plus tard 16 villes expérimentales à l'intérieur du pays. Enfin, l'« ouverture » s'applique à de grands espaces, les deltas ouverts : Perles, Yanazi, sud du Fujian en janvier 1985.
- une politique de relance maîtrisée de l'urbanisation. Ne pouvant plus faire l'impasse sur le développement urbain, le régime chinois opte pour une politique nationale de croissance urbaine (classification de 1985) qui se décline de la manière suivante: contrôler la taille des grandes villes (>500 000 hab.), développer de manière appropriée les villes de taille moyenne (200-500 000 hab.), promouvoir le développement des petites villes (<200 000). Cette politique est en fait la poursuite de la politique antérieure, mais dans un contexte nouveau : la reprise de la croissance urbaine. En 1988, le pays comptait 432 villes, dont 28 de plus d'un million d'habitants et 30 comprises entre 500 000 et 1.000.000 d'habitants.

Les effets du changement

Les réformes ont abouti à une croissance urbaine maîtrisée: entre 1978 et 1997, le taux d'urbanisation est passé de 17,9 % à 29,9 % (tableau 5). Ces chiffres ne reflètent toutefois pas l'état réel de la population urbaine. Le tableau 6 (graphique) donne une idée de la confusion qu'engendre le mode de comptabilité statistique chinois. Il porte sur la distinction entre population urbaine et population non urbaine selon le lieu de résidence (villes, bourgs, rural). On relève un écart considérable d'une région à une autre: dans le Nord-Est, 80 % de la population non agricole vit dans des villes (ou bourgs), et 20 % en zone classée rurale. Inversement, dans le Nord, 40 % de la population agricole vit en ville (ou bourg) et 60 % en zone rurale. L'opération classique consiste donc à sortir des statistiques de population non agricole ceux qui résident en zone rurale et à réintroduire dans la population urbaine la population agricole qui vit en ville. L'opération a été effectuée par Zhang & Zhao (1998, 370): cette étude montre un taux réel d'urbanisation supérieur aux indices officiels. Elle montre aussi qu'il existe des disparités régionales importantes.

Sur le premier point, cette reconstruction fait apparaître un taux d'urbanisation de 33 % en 1995, contre 28,9 % officiellement. Au regard du dernier

chiffre officiel connu (29,9 % en 1997), on peut estimer sans crainte que le seuil des 40 % a certainement été atteint en 1999. Sur le second point, la reconstruction montre que l'est du pays atteint un seuil de 40 % en 1995, que la région centre se situe à 30 % et la région occidentale à 22 %. Revenons aux chiffres de la Chine entière. Si on applique les calculs ci-dessus de manière rétrospective, la progression est encore plus significative, passant de 19 % en 1980 à 33 % en 1995 (+14%). On ne peut cependant pas parler d'une urbanisation massive. Par rapport aux autres pays d'Asie, la Chine a un taux d'urbanisation peu élevé, malgré une industrialisation rapide au cours des 50 dernières années.

Un potentiel considérable d'urbanisation

La société chinoise est appelée à s'urbaniser de manière croissante, voire à une vitesse croissante, car les réformes ont levé ou atténué les rigidités du système antérieur. Dans les dernières années, elles ont même créé les conditions d'une « poussée urbaine ».

Les facteurs d'entraînement

- le marché du travail : d'un système géré de manière administrative à l'émergence d'un marché du travail flexible et dégagé des restrictions territoriales.
- le maintien du système du *hukou* impose des restrictions de moins en moins efficaces dans le cadre d'un marché du travail ouvert et du développement d'une économie urbaine affranchie de la tutelle étatique.
- l'accès au logement — une contrainte difficile à contourner — est facilité par la politique de privatisation et de commercialisation initiée au milieu des années 1980 et accélérée depuis. Le logement ne

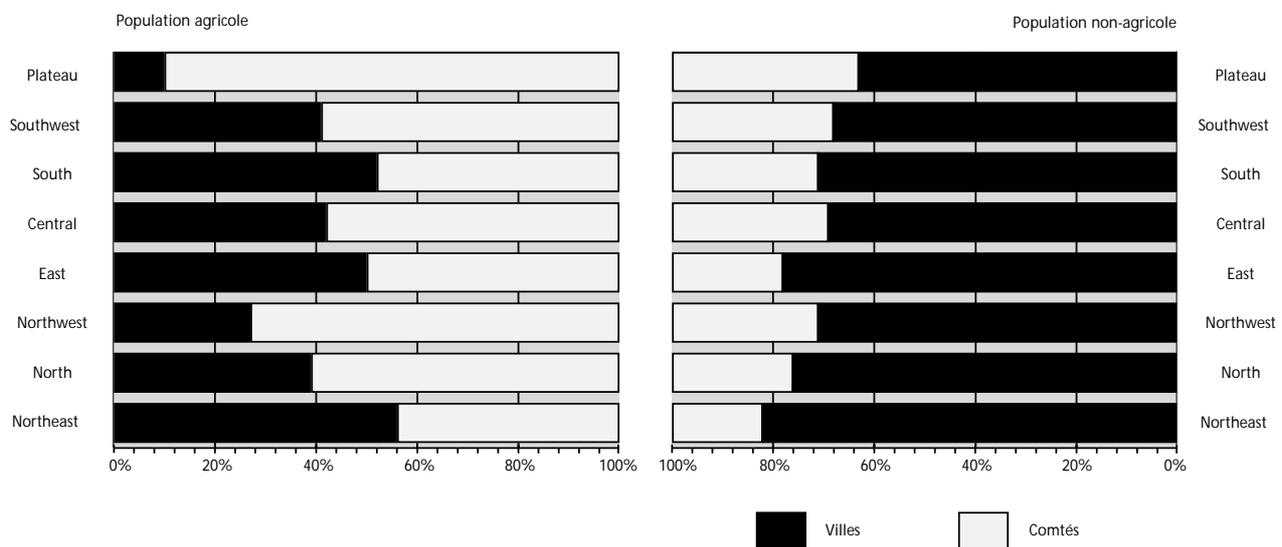
dépend plus d'une attribution par l'État. Un marché locatif se développe.

- le développement du secteur tertiaire ou du secteur secondaire avancé (FDI) entraîne une redistribution des choix professionnels. Les urbains délaissent les métiers moins valorisants, moins qualifiés, moins payés (primaire et secondaire). La compensation se fait par l'apport d'une main-d'œuvre extérieure.
- la structure démographique des villes, notamment des grandes villes, appelle elle-même un recours à une main-d'œuvre extérieure.
- les réformes agricoles ont libéré un énorme réservoir de main-d'œuvre appelée, sous une forme ou sous une autre, à s'urbaniser.
- la réforme des entreprises entraîne une redistribution des cartes : l'emploi n'est plus garanti pour personne. La propriété privée et la possibilité de créer des entreprises privées sont réintroduites. Le système économique, qui était figé, intègre désormais une dynamique de renouvellement, de brassage et de mobilité. [Emploi dans le secteur privé en 1980 : 850 000, en 1990 : 6,7 millions, en 1996 : 23,9 millions]

Le phénomène migratoire

Le phénomène majeur des années 1980-1990 a été la reprise croissante du phénomène migratoire en Chine. Sur cette question, les éléments dont nous disposons sont encore plus imprécis car il s'agit d'un phénomène qui, par définition, échappe à l'appareil statistique. Les catégories officielles créées par l'État ou par les chercheurs sont de peu d'utilité face à un processus changeant qui tend à s'accélérer d'une part, et à changer de nature d'autre part :

Tableau 6 : Populations agricoles et non-agricoles par type de résidence (villes, campagne), 1992



Urbanisation et métropolisation en Chine. Le cas de Shanghai.

- migrants permanents: migration entérinée par les autorités;
- migrants temporaires: déplacement vers les villes, mais avec maintien de l'enregistrement dans les villages d'origine;
- migrants semi-permanents: même chose, mais avec une durée de séjour comprise entre 6 et 12 mois.

Un tel classement fondé sur la durée ne veut rien dire. Entre 1982 et 1987, 30,5 millions de personnes ont changé de résidence, dont 51 % vers villes et bourgs. Ces chiffres concernent les migrants permanents et semi permanents. Si l'on y inclut les « temporaires », il convient de doubler ce chiffre.

L'accroissement de la mobilité de la population (Tableau 7) a suscité toutes sortes d'interrogations et quelques fantasmes en raison du caractère massif de la population comptabilisée comme flottante (50 à 70 millions). En premier lieu, il convient de conserver à l'esprit l'idée qu'il s'agit d'un agrégat statistique qui, dans la réalité, est réparti sur un espace immense. C'est un phénomène dispersé et non concentré en un point du territoire. En second lieu, la catégorie des « flottants » inclut des catégories très diverses d'individus (voyageurs professionnels, travailleurs temporaires sous contrat, travailleurs temporaires « sauvages », vagabonds). En troisième lieu, le phénomène reflète un rattrapage par rapport à une situation antérieure qui

Tableau 7 : Mobilité intérieure selon le lieu de résidence entre 1985 et 1990

	Migration during 5-year Period		
	Out	In	Balance
Guangdong	250,494	1,257,508	1,007,014
Beijing	132,148	672,662	540,514
Shanghai	132,562	665,526	532,964
Liaoning	294,996	541,375	246,379
Tianjin	72,194	244,607	172,413
Jiangsu	620,478	791,110	170,632
Shanxi	218,472	307,026	88,554
Hubei	346,274	431,121	84,847
Shandong	534,842	609,432	74,590
Xinjiang	277,412	341,718	64,306
Hainan	105,977	150,101	44,124
Ningxia	56,609	91,212	35,303
Qinghai	102,141	115,819	13,678
Fujian	238,387	251,044	12,657
Yunan	277,432	250,264	-27,168
Shaanxi	362,349	314,588	-47,761
Inner Mongolia	303,129	254,306	-48,823
Tibet	54,582	0	-54,582
Jiangxi	293,772	224,865	-68,907
Gansu	280,715	199,196	-81,519
Henan	589,626	477,833	-111,793
Jiling	355,532	237,293	-118,239
Guizhou	312,766	190,408	-122,378
Hebei	645,704	520,387	-126,317
Anhui	533,366	337,763	-196,625
Heilongjiang	607,485	367,428	-240,057
Hunan	528,614	271,802	-256,812
Zhejiang	632,323	335,886	-296,812
Guangxi	588,889	142,505	-446,384
Sichuan	1,316,049	469,876	-846,173
Total	11,065,381	11,065,381	0

Source: State Statistical Bureau (1990): Tabulation on the 1990 Population Census of the People's Republic of China
 Edited by the Population Census Office Under the State Council and Department of Population Statistics, People's Republic of China

avait artificiellement figé les choses et dont la définition tient à la manière dont on définit encore, en Chine, un résident « normal ». En dernier lieu, il convient de ramener les choses à leur juste proportion : sans doute moins de 5 % de la population.

Ces mutations sont symptomatiques des transformations économiques et montrent que le développement, la prospérité et le dynamisme de certaines régions — réels ou perçus — sont des facteurs d'attrait ou de répulsion pour la population. Le tableau 7 montre que les régions côtières ont bénéficié de transferts positifs nets de population, en particulier les grandes cités de ces régions : Beijing, Shanghai, Tianjin, Canton pour le Guangdong, Dalian pour le Liaoning, et le réseau urbain du Jiangsu. Le Guangdong, « paradis » des réformes dans la première phase de l'ouvertu-

re, est le plus gros bénéficiaire de ce transfert. On peut faire le pari que cette répartition est désormais contrebalancée par Shanghai. À l'inverse, le déficit est net pour certaines provinces. On peut assez facilement tracer le cheminement des émigrés vers les pôles cités plus haut (tableau 8).

Les projections

Comme pour toute projection démographique, les chiffres du tableau 9 sont sujets à caution, mais ils donnent une idée de la fourchette à l'intérieur de laquelle la population urbaine chinoise est susceptible d'évoluer. On constate des écarts considérables entre les minima et les maxima. Toutefois, sur la base d'une population urbaine mesurée de 300 à 370 millions en 1990, les deux principales hypothèses envisagent un doublement. Le chiffre du demi-milliard pour l'an

Tableau 8 : Population de la Chine selon le lieu de résidence et le lieu d'enregistrement, 1997

	Total population (1,000)	Population living in town, township, or subdistrict where registered (1,000)	Population not living in town, township, or subdistrict where registered /1 (1,000)	Percentage of population not living where registered /1 (%)
National	1,242,799	1,173,466	69,333	5.6
Beijing	12,850	10,734	2,116	16.5
Tianjin	9,678	8,732	946	9.8
Hebei	66,283	64,055	2,228	3.4
Shanxi	31,908	29,770	2,138	6.7
Inner Mongolia	23,611	21,601	2,010	8.5
Liaoning	42,039	38,326	3,713	8.8
Jilin	26,697	25,283	1,414	5.3
Heilongjiang	38,108	35,513	2,595	6.8
Shanghai	14,913	12,931	1,982	13.3
Jiangsu	72,562	67,289	5,273	7.3
Zhejiang	45,051	42,127	2,924	6.5
Anhui	62,199	59,351	2,848	4.6
Fujian	33,321	29,719	3,602	10.8
Jiangxi	42,158	39,688	2,470	5.9
Shandong	89,178	83,501	5,677	6.4
Henan	93,916	91,326	2,590	2.8
Hubei	59,677	57,098	2,579	4.3
Hunan	65,670	63,286	2,384	3.6
Guangdong	71,580	5,404	6,176	8.6
Guangxi	47,115	45,901	1,214	2.6
Hainan	7,560	7,073	487	6.4
Chongqing	30,904	29,497	1,407	4.6
Sichuan	85,642	81,994	3,648	4.3
Guizhou	36,631	35,609	1,022	2.8
Yunnan	41,589	39,479	2,110	5.1
Tibet	2,479	2,426	53	2.1
Shaanxi	36,269	34,713	1,556	4.3
Gansu	25,340	24,560	780	3.1
Qinghai	5,035	4,778	257	5.1
Ningxia	5384	5,189	195	3.6
Xinjiang	17,453	16,513	940	5.4

Source: China Statistical Yearbook, 1998. State Statistical Bureau, People's Republic of China, Beijing, p. 111

Tableau 9 : Prévisions de population urbaine en Chine selon trois méthodes

Year	Method 1 Extrapolation » United Nations (1) (2)		Method 2 « Demographic model » Zeng and vaupel (3)			Method 3 « Economic model » Shen and Spence (4)		
	UN 94 / 1	UN 96 / 1	Scen. 1	Scen. 2	Scen. 3	Scen. A	Scen. B	Scen. C
1987/88			394	394	394	334	334	334
1990	303	303				367	367	367
1995	369	369				450	448	448
2000	443	438	458	645	633	531	525	525
2005	519	508						
2010	597	578				703	688	688
2015	676	647						
2020	756	712	502	898	853	876	851	842
2025	832	773						
2030		828				1,016	986	950
2040						1,123	1,081	1,011
2050			470	1,246	1,145			
2060						1,234	1,188	1,007

(1) United Nations, 1995 (electronic data base); (2) United Nations, 1997; (3) Zeng Yi/Vaupel, 1989, 434; (4) Shen/Spence, 1996, p. 1435, 1438 / Method 1: « Simple Extrapolation »: Application of urban-rural proportion to projected total population. / Method 2: « Demographic Model »: Multi-regional (multi-state) demographic projection. / Method 3: « Economic Model »: Projection based on Demo-Economic Model.

2000 est très certainement déjà atteint, sinon dépassé. On peut débattre du rythme à venir, mais le processus de concentration croissante de la population en milieu urbain est appelé à se poursuivre.

Au-delà des chiffres bruts, la question qui est posée est celle de la répartition de la population entre grandes villes (répartition déséquilibrée) et villes moyennes ou petites (répartition équilibrée). On a vu que la tendance jusqu'au début des années 1990 a été une répartition relativement harmonieuse entre ces deux pôles, mais la poursuite de cet équilibre, en partie nourri par l'essor des industries rurales et par le maintien d'un contrôle relatif sur les mouvements de population entre 1985 et 1990, n'est pas garanti. Les systèmes de contrôle sont en voie d'effondrement. L'essor des industries rurales est appelé à changer de nature et à entraîner un déplacement des activités vers des centres de plus grande importance.

Les enjeux urbains

Pendant les 30 premières années du régime, les infrastructures urbaines ont été négligées car elles ne constituaient pas un secteur « productif ». Cette négligence était liée aussi à la politique malthusienne évoquée précédemment. Un rattrapage est en cours, mais on est encore loin du compte. On s'attardera ci sur un seul aspect, celui du logement (tableau 1). Le logement existant a été nationalisé en 1949 et redistribué (puis géré) de manière administrative. Les loyers ont été

maintenus à un niveau très bas, insuffisant pour financer l'entretien et la construction de nouveaux logements. Le résultat global a été l'accumulation d'un retard menant à des conditions d'habitat difficiles pour une majorité de la population urbaine. Il y eut une inégalité devant le logement car il dépendait de l'entreprises ou de l'unité de travail. En 1989, 10 % des foyers urbains (5,3 millions) étaient en attente de logement, 470 000 d'entre eux disposant de moins de 2 m² par personne. 15 % des foyers étaient mal logés.

La réforme du logement

L'État s'est progressivement retiré de la construction de logements (90 % en 1978, 16 % en 1988) et a passé le flambeau aux entreprises (52 %), aux gouvernements locaux (6 %) et aux foyers individuels (20 %). Il a aussi mis en œuvre une privatisation et une commercialisation partielles du logement (expériences locales dès 1987), un processus qui a bénéficié aux autorités locales directement (taxes) ou indirectement (entreprises de construction, d'immobilier). Cette réforme suscite divers problèmes: coût du logement (malgré le soutien financier des entreprises), distorsion loyer/prix d'achat, segmentation sociale, risque de multiplication des sans-abri, « bulles » immobilières (en 1991-1993, 50 millions de m² étaient disponibles).

Une étude de cas : Shanghai

Shanghai la mythique, Shanghai la rebelle (plutôt que la révolutionnaire) est née en 1849. Son acte de naissance est entaché de poudre à canon, mais sa croissance et sa formation doivent au moins autant à la rencontre avec l'Occident qu'à l'affirmation vigoureuse d'une créativité authentiquement chinoise, une créativité étouffée et bridée par un appareil d'État et une idéologie dominés par le primat du continental. À travers Shanghai, à travers ses concessions étrangères - Concession internationale et Concession française - s'est exprimée une tradition sous-jacente de la culture économique et politique chinoise, une tradition d'ouverture aux espaces maritimes, aux échanges et aux confrontations. Incarnation moderne de cette « culture de la côte » (M.-C. Bergère), la métropole portuaire a été — et est toujours — avant tout un immense laboratoire pour une Chine en quête de modernité.

De très nombreux travaux sur Shanghai ont vu le jour en Occident dans le cadre de l'émergence, depuis une quinzaine d'années, d'un courant novateur d'histoire urbaine de la Chine. Le renouveau de la ville depuis les réformes de l'ère Deng Xiaoping a aussi entraîné un regain d'intérêt tant en Chine qu'à l'extérieur. Plusieurs travaux majeurs jalonnent cet itinéraire à partir duquel a été conçu l'Atlas de Shanghai (voir en particulier la « Bibliographie des études shanghaiennes » en fin d'ouvrage). Les monographies consacrées à Shanghai ont, à quelques exceptions près, négligé sinon oublié la dimension spatiale et territoriale de la cité. Cela tient parfois à leur objet, mais on peut souvent y voir un effet de la coupure dommageable entre histoire et géographie, qui prévaut en Chine comme aux États-Unis.

En prenant le contre-pied de l'approche classique qui a prévalu dans l'étude de Shanghai, nous avons voulu réintroduire l'espace dans le temps, dire l'histoire à travers les mutations du territoire, voire spatialiser des processus et des phénomènes historiques. Le point de départ de cette entreprise a été une passion commune aux auteurs pour l'histoire de Shanghai et pour la collecte de cartes historiques de cette ville. Nous avons fait le pari qu'en croisant les travaux contemporains avec le matériau brut des archives et la profusion de cartes héritées du passé, il était possible d'offrir une autre lecture du développement de cette métropole d'exception.

Prise par une frénésie de progrès, après 35 ans d'immobilisme, Shanghai regarde davantage vers son

avenir que vers son passé. Le nivellement de quartiers entiers pour faire place aux autoroutes urbaines et aux gratte-ciel participe d'un effacement des traces physiques de cette mémoire beaucoup plus sûrement et plus rapidement que les campagnes politiques de l'époque maoïste et les modestes restructurations urbaines qui les ont accompagnées. Le capitalisme marchand aux « caractéristiques de la Chine » qui domine la cité est le plus redoutable ennemi du patrimoine urbain existant. Sans intervention des pouvoirs publics (mais même à Pékin n'envisage-t-on pas de raser 90 % du parc immobilier actuel?) Shanghai aura pris bientôt un virage irrémédiable sur la voie de l'érection d'une de ces « villes asiatiques » que bien peu de choses différencient. Sa population n'en mesure encore certainement pas toutes les implications.

Alors que s'amorce une nouvelle étape décisive pour l'avenir de la ville, nous avons voulu, à travers cet atlas, redonner une épaisseur historique aux bouleversements du temps présent. La boulimie de construction actuelle ne devrait pas faire oublier qu'à diverses époques de son histoire Shanghai a vécu des phases de croissance et de transformation brutales, qu'elle a englouti des villages entiers, rejeté à ses marges la ville fortifiée où elle était née, suivi avec avidité les modes architecturales les plus en vogue. Une ville, toutefois, ne se limite pas à ses bâtiments. La société shanghaienne a été l'acteur du progrès qui a porté la cité à son rang de métropole internationale. Cet atlas en trace les mobilités, les recompositions et les organisations. Au milieu du XIX^e siècle comme à la fin du XX^e, pour tous ceux qu'elle a attirés et continue d'attirer, Shanghai est une sorte de « Nouvelle frontière ».

Un tel survol des 150 dernières années de l'histoire de Shanghai met en lumière une ville où alternent des périodes d'avancée prodigieuses et des phases de tourments parfois violents. Le trait qui transparait le plus clairement est une formidable capacité de rebond, une aptitude incontestable à répondre aux défis extérieurs et à servir de pôle d'échange aux régions qui l'entourent.

L'évolution démographique

Tout au long de son histoire moderne, Shanghai s'est nourri d'apports de population extérieurs. Jamais la croissance de la population n'a résulté du rythme de natalité produit par les résidents. Qu'on en juge : en 1865 lorsque les autorités des concessions étrangères effectuent le premier recensement de leur population, elles ne comptent que 148 809 âmes auxquelles s'ajou-

tent celles de la zone sous juridiction chinoise, évaluées à 543 110. Un premier doublement de la population est atteint en 1910, avec 1 289 353 habitants répertoriés (soit respectivement 617 487 et 671 866 pour les deux zones précitées). La population des concessions s'équilibre avec celle de la « ville chinoise ». Le rythme de croissance ne cesse de s'accroître. Dès 1915, le cap des deux millions est franchi, puis celui des trois millions en 1930. Entre 1855 et 1910, la croissance moyenne s'est établie à 13 276 nouveaux résidents chaque année. Entre 1910 et 1930, ce chiffre est passé à 92 772. Bien que le premier chiffre soit sous-évalué — il se trouve biaisé par la présence de réfugiés qui ont fui les Taiping — la progression est indéniable.

À la veille du conflit avec le Japon en 1937, la population s'est encore enrichie de 700 000 âmes (100 000/an). La guerre tend à figer les mouvements de population, voire à faire repartir une partie des résidents vers les campagnes. C'est un court répit car l'immigration reprend avec la guerre civile qui ravage le pays. En mars 1949, Shanghai compte 5 455 007 habitants. En quatre ans, la population a cru au rythme de 520 000 nouveaux arrivants par an. Tous ces immigrants, candidats à la fortune ou réfugiés victimes de calamités naturelles et humaines, proviennent pour l'essentiel des provinces environnantes, notamment du Jiangsu et du Zhejiang. En 1935, les groupes issus de ces deux provinces représentent respectivement 44 % et 24 % de la population totale (ces proportions sont assez stables à partir de 1890). Toutefois, la quasi totalité des provinces chinoises sont représentées à Shanghai. Seuls le Tibet, le Xinjiang et le Qinghai n'apparaissent pas, tandis que les provinces du nord-est n'émergent qu'en 1925 au plan statistique. La troisième communauté la plus importante est celle des immigrants de l'Anhui, une province pauvre, suivie des Cantonais, qui forment une puissante communauté de marchands. Selon leur origine provinciale, on note un certain tropisme en faveur de certains quartiers de la ville.

Après la fin de la guerre civile, le nouveau pouvoir tente de désengorger la ville en poussant les réfugiés à retourner dans leurs bourgades d'origine. Ces mesures connaissent un succès initial puisque que la population est ramenée à 4 980 992 habitants en janvier 1950. Toutefois, malgré une politique nettement teintée d'anti-urbanisme, en particulier à l'égard de Shanghai, les autorités sont impuissantes à endiguer la reprise de la croissance de la population. Cette fois, les apports extérieurs deviennent moins déterminants que la croissance naturelle de la population, même si la situa-

tion précaire dans les campagnes des années cinquante produit encore des vagues importantes d'immigration. Entre 1952 et 1962, la population connaît à nouveau un rythme soutenu d'accroissement avec en moyenne 485 000 nouveaux résidents chaque année, soit un taux annuel de 8,5 %. Au cours de la décennie suivante, en revanche, la population tend à se stabiliser. On observe même une légère diminution entre 1968 (11,08 millions d'habitants) et 1978 (10,98 millions). La politique de réformes impulsée par Deng Xiaoping ouvre l'ère d'une mobilité retrouvée et, par voie de conséquence, d'une reprise de la croissance démographique. En 1988, la population de Shanghai atteint 12,62 millions d'âmes, soit une expansion au rythme de 164 414 nouveaux résidents chaque année. Pendant la dernière décennie, une nette décrue s'est amorcée puisque la population s'établit à 13,04 millions, soit une progression moyenne de 4 201 nouveaux habitants chaque année. À ces résidents permanents, il convient d'ajouter la présence, chaque jour, d'environ deux millions de voyageurs et autres résidents temporaires.

L'augmentation de la population observée depuis le début des réformes dépend donc à nouveau de l'immigration. Entre 1978 et 1988, la part attribuable à la croissance naturelle n'a représenté que 57,5 % des nouveaux résidents. Depuis 1988, l'effondrement de la natalité est encore plus évident. La part de l'accroissement naturel, qui est négatif depuis 1993, ne représente plus que 12,6 % de l'apport de nouvelle population. Confrontées à un vieillissement rapide de la population résidente (29 % de plus de 60 ans en l'an 2000 et 47 % en 2020), la municipalité et ses entreprises vont être conduites à dépendre de plus en plus de l'importation de main-d'œuvre et à susciter vraisemblablement une tension sur le marché national du travail, surtout pour la main-d'œuvre qualifiée. Le haut niveau de rémunération des entreprises de Shanghai par rapport au reste de la Chine rend la place de Shanghai particulièrement attractive. De nouveau, bien que pour des raisons différentes, Shanghai est redevenue une ville entonnoir dont l'avenir dépend de l'immigration issue des provinces environnantes et lointaines.

La surface bâtie

En 1949, la surface bâtie représente environ 24 millions de mètres carrés, y compris les bidonvilles, pour une population de 5,4 millions. Le simple rapport entre ces deux chiffres souligne la tension manifeste qui persiste au niveau du logement. La subdivision des habitations existantes et l'entassement des familles est la règle. Malgré ces difficultés, le

nouveau gouvernement municipal n'accorde qu'une faible part des investissements à la construction de logements, alors que la population, comme on l'a vu plus haut, continue d'augmenter rapidement. Entre 1950 et 1957, la part des crédits d'infrastructure consacrée au logement ne dépasse pas 15 %. Entre 1958 et 1977, elle fléchit même à 5 % en moyenne. Les conditions de vie de la population n'ont pu qu'empirer. En 1975, avec une surface bâtie de 38,7 millions de mètres carrés, 36,4 % des familles disposaient de moins de 4 m² par personne (moyenne : 4,2 m²). En outre, en l'absence de maintenance, une large partie de cet habitat devenait vétuste, voire dangereuse. Il fallait réparer, rénover ou construire. Compte tenu des besoins et du retard accumulés (en 1986, on estime les besoins à 60 millions de mètres carrés supplémentaires pour porter la surface moyenne à 8 m² par habitant en l'an 2000), l'investissement requis était gigantesque. Les entreprises, qui avaient jusqu'alors assumé le coût de la construction et de l'entretien, ne pouvaient pas faire face à une charge aussi considérable.

L'introduction de réformes dans le secteur immobilier a pris Shanghai comme base d'essai. Après des débuts hésitants et modestes, la libéralisation de fait du marché foncier et immobilier a suscité une déferlante de constructions qui est en passe de changer irrémédiablement le paysage urbain de Shanghai. Alors que les constructions nouvelles de la période 1950-1978 avaient été implantées à la périphérie — essentiellement sous la forme de « nouveaux villages » (*xincun*) — les chantiers ouverts depuis le début des années quatre-vingt, et plus encore au cours des années quatre-vingt dix, prennent possession du centre-ville. Dans tous les arrondissements, des quartiers sont rasés par dizaines pour faire place à des tours de bureaux et de logements. La surface bâtie est passée de 49,4 millions de mètres carrés en 1978 à 79,7 millions dix ans plus tard. L'effort considérable réalisé surtout depuis 1994 a porté la surface totale des logements à 131 millions de mètres carrés en 1996. La surface moyenne par habitant s'établit désormais à 9,3 m² (1997), en avance sur l'objectif fixé en 1986. Le progrès est incontestable, même s'il provoque un chamboulement du mode de vie. En effet, la destruction des quartiers entraîne une disparition des *lilong** et de la sociabilité qui leur était associée, au profit de grands ensembles plus anonymes. Positif à court terme en raison de l'amélioration des conditions d'habitat qu'il apporte, ce changement brutal est porteur de conséquences à plus long terme, qu'il est encore difficile de mesurer. L'expérience des villes occidentales n'augure pas du meilleur pour l'avenir.

Malgré l'augmentation évidente de sa population depuis le début des réformes, Shanghai semble être parvenu à prévenir un processus d'extension sauvage à ses marges et un développement à la manière de Mexico ou Calcutta. Des poches de pauvreté et d'habitat précaire existent en quelques points, mais elles restent encore marginales. La privatisation de fait du secteur immobilier a permis de sortir de l'impasse dans laquelle avait conduit la prise en charge du logement par les entreprises et les unités de travail. Toutefois, la distribution des surfaces bâties, de même que leur localisation et leur qualité sont de plus en plus inégalitaires. En outre, le rythme de la construction tend à dépasser les capacités d'absorption du marché, pour le logement comme pour les immeubles de bureaux. En dépit de l'existence d'un pouvoir autoritaire et de l'adoption d'un schéma directeur en apparence contraignant, la ville est soumise à une orgie de construction dont on peine à percevoir la cohérence et la logique. La municipalité, les compagnies de construction et les sociétés immobilières — dont beaucoup sont des émanations du gouvernement municipal ou d'instances officielles — ont compris tout le parti qu'elles pouvaient tirer du « gisement foncier ». La pluie d'investissements étrangers et extra-municipaux qui s'est déversée sur la ville a soutenu l'expansion d'un marché en partie artificiel. Shanghai est arrivé à un tournant critique de son développement et ses habitants risquent de payer chèrement le prix d'une croissance non maîtrisée.

Les ressorts politiques et sociaux depuis 1949

Avec la fondation de la République populaire de Chine, l'espace politique et social subit une transformation radicale. Le nouveau gouvernement municipal se donne pour tâche première de remettre la ville au travail après le chaos des années de guerre civile et d'hyperinflation. Il veut aussi purifier la cité. Les mendiants, les sans-domicile, les réfugiés et tout ce qui traîne dans la rue est ramassé, soigné et généralement expulsé hors du territoire urbain vers des centres de regroupement où les intéressés doivent se reconstruire. Les sociétés secrètes sont éliminées du paysage urbain. La prostitution, l'une des figures majeures de la vie nocturne de Shanghai, est balayée en quelques années. Les nouveaux dirigeants sont pétris de valeurs puritaines, combinaison de deux fortes orthodoxies, le confucianisme et le communisme. L'exercice bienvenu de salubrité publique se mute cependant très vite en une exigence de conformisme politique, d'étouffement intellectuel et d'arasement social. La révolution est tris-

(*) Pour la notion de *lilong*, voir, dans ce même volume, Ph. Haeringer, « Shanghai, une exploration visuelle ».

te. Les lieux de distraction qui avaient fait la gloire de Shanghai et, il faut bien le dire, les délices de ses habitants, ferment leurs portes les uns après les autres. La révolution est aussi tragique. Les éléments phares de la société — une société rétive à l'ordre ancien comme à l'ordre nouveau — sont placés sous surveillance et rééduqués. Les milieux d'affaires et les intellectuels sont pris dans le processus infernal des campagnes politiques qui les éliminent de la cité en tant qu'acteurs sociaux.

Shanghai se referme et s'emploie à édifier une société plus égalitaire. La nouvelle voie imposée entraîne une stabilisation de la société locale avec l'instauration d'un système de contrôle de la population qui prémunit la ville de toute immigration spontanée. Les apports étrangers sont réduits à néant. Par l'effet du renouvellement des générations, la population s'enracine de plus en plus dans une identité shanghaienne plus réelle, plus homogène et plus affirmée. Cette identité n'est plus polluée par les ambiguïtés du passé, mais elle s'en inspire tout de même à travers une vision « glamour » du passé de la ville. Le passé n'est plus pertinent en soi. Seul le mythe importe. Il est réinterprété pour affirmer une différence sur la scène nationale, pour mettre en avant une qualité innée d'originalité et de créativité — même si celle-ci est tenue sous le boisseau — et, lorsque l'occasion en est donnée à la fin des années quatre-vingt, pour défier avec succès la province du Guangdong, l'enfant chéri des réformateurs pendant une décennie, sur le terrain de la modernité. La société shanghaienne de la fin du XXe siècle a pratiquement retrouvé la fluidité de son passé pré-révolutionnaire. Toutefois, elle n'a pas recréé tous les nœuds de pouvoir qui nourrissaient sa dynamique. La population souscrit largement dans son ensemble aux ambitions, affichées par le régime, de faire de Shanghai la « perle de l'Orient » du siècle prochain. Mais la réinterprétation de ces ambitions et leur traduction dans les faits ne correspondent pas au canevas tracé par le pouvoir, ce qui est le signe d'une intempérance portuse d'indépendance.

Le renouveau urbain

Tout au long de son histoire, Shanghai semble avoir été dépassé par la croissance de sa population, toujours en avance sur le rythme de la construction. La « crise du logement » est un thème récurrent de la presse d'avant 1949, quand une partie importante de la population est tout simplement exclue et doit se contenter d'abris de fortune dans les nombreuses poches de pauvreté qui parsèment la ville. La pression

sur le logement se traduit par des loyers en augmentation régulière, voire brutale lorsque des vagues de réfugiés affluent en quête d'un refuge. Dès les années vingt se dessinent des mouvements de protestation et de revendication pour une baisse des loyers. Les autorités, bien que concernées, n'ont jamais voulu ni pu mettre en œuvre une politique du logement, ni s'immiscer dans une relation relevant du domaine marchand. La situation aurait pu s'améliorer après 1949, mais le niveau très faible des investissements dans l'infrastructure urbaine et la construction de logements a contribué à perpétuer un déficit grandissant. Si de « nouveaux villages » ont bien été construits pour éliminer les bidonvilles et loger une partie des couches ouvrières, la municipalité s'est contentée, pour le reste, de nationaliser le parc immobilier et de le redistribuer aux familles. Faute d'entretien et sous la pression d'une densité croissante d'habitants, le parc existant n'a fait que de se dégrader au fil des années. Et il n'était pas rare, pour un couple nouvellement marié, de devoir attendre plusieurs années avant de se voir attribuer un logement.

Pour répondre aux besoins de la population, mais aussi attirer les investissements étrangers et rattraper le retard pris dans la mise en œuvre des réformes, les responsables municipaux ont favorisé, depuis 1990, une politique de rénovation urbaine dont les effets peuvent se lire chaque mois. L'immobilier est devenu la poule aux œufs d'or du gouvernement municipal, grâce aux ventes de terrains et aux taxes sur l'immobilier, pour la multitude d'entreprises de construction et de promotion immobilière issues de l'administration municipale, et pour tous les opérateurs privés, chinois et étrangers (souvent originaires de Hong Kong ou de Taiwan), qui parient sur la renaissance de Shanghai. Des millions de mètres carrés de bureaux ont été construits, mais le marché semble de plus en plus saturé alors que la croissance économique donne des signes d'essoufflement.

La transformation la plus frappante est celle de la « ligne d'horizon » (*skyline*). En raison d'un abandon relatif de « souveraineté » immobilière ainsi que d'un parti pris de modernité inspirée des métropoles japonaises (ou plus certainement d'une vision partielle et déformée de ces métropoles), les dirigeants municipaux ont engagé la ville sur la voie d'un urbanisme « vertical », mêlant tours de grande hauteur, gratte-ciel, barres d'immeubles et voies express surélevées, parfois à plusieurs dizaines de mètres du sol. Plusieurs milliers de chantiers sont en cours, qui effacent progressivement le tissu urbain d'origine et, à travers lui, le patri-

moins architectural autant que le maillage social et les modes de socialisation qui lui étaient associés. Entre les tours du futur et les bâtiments classés « traditionnels » (ils ont tous été refaits) de la vieille ville, les autorités municipales ne semblent vouloir conserver aucune trace d'un bâti déconsidéré, discrédité — notamment

les *lilong*. L'idéologie « modernisatrice » et la loi du profit ferment la voie à toute réflexion sur la restauration et la préservation d'une partie de ce patrimoine. Shanghai grandit en affichant un urbanisme déshumanisant.

DE LA VILLE CHINOISE À LA CITÉ MONDIALE. LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES À SHANGHAI À L'ORÉE DU XXI^E SIÈCLE

Éric BAYE

Économie & Humanisme, Lyon - eric.baye@economie-humanisme.org

Remontons quelques années en arrière, à une époque où les médias internationaux faisaient leurs choux gras des effets d'annonce de grands projets d'infrastructures en Asie. Dans cette ambiance euphorique où il ne se passait pas un semestre sans que ne soit publié un « best seller » sur le miracle asiatique, la Chine et tout particulièrement Shanghai ont tenu une place de choix¹. Il était courant d'annoncer des projets d'infrastructures sans trop se soucier des états réels d'avancement des négociations et de la portée des multiples retournements de situation dans les négociations. Aujourd'hui, les projets d'infrastructures inspirent moins les plumes et cèdent le pas, dans les revues économiques sur l'Asie, à de nouveaux sujets à la mode: NTIC et Nouvelle Economie, restructuration des systèmes financiers et industriels. Entre ces deux époques, on sait ce qui s'est passé: la crise financière asiatique de 1997 et ses contrecoups en Chine, l'éclatement des bulles spéculatives immobilières dans plusieurs métropoles chinoises en 1997 et 1998, phénomène lié au retrait de nombreux investisseurs asiatiques malmenés par la tempête financière et à la prudence des firmes occidentales. Shanghai s'est trouvée au cœur de la tourmente, bien que les risques de contagion de la crise asiatique en Chine aient été atténués, en partie grâce au contrôle des pouvoirs publics sur le système bancaire, plus strict qu'en Indonésie ou en Thaïlande. Shanghai, si désireuse d'apparaître comme une world city, a subi le contrecoup de la dépression asiatique, partiellement compensée par la croissance américaine et celle de la demande intérieure. Les produits chinois, tout particulièrement ceux provenant de Shanghai, se sont trouvés concurrencés sur les marchés internationaux avec l'effondrement des devises de pays voisins. Le développement des infrastructures à Shanghai n'a pas échappé aux turbulences de ces dernières années. Mais l'arbre ne doit pas cacher la forêt. Il serait ridicule qu'à l'optimisme hâtif des années 90 fasse écho aujourd'hui, surtout de la part des Occidentaux, un

scepticisme entendu à l'égard du développement de Shanghai (et des économies asiatiques en général). Les forces qui sous-tendent le développement des grands équipements ne sont pas uniquement subordonnées aux logiques des marchés internationaux, aux caprices de parité des monnaies, et aux crises immobilières. Les politiques publiques, l'organisation du gouvernement local, la fiscalité, sont autant de variables d'action fondamentales à prendre en compte. Il est en outre impossible d'ignorer, nonobstant la décentralisation des processus de décision, le rôle du gouvernement central et ses relations avec les contraintes de Shanghai².

Repères historiques

A la fin du siècle dernier³, Shanghai est l'une des premières villes d'Asie à commencer à s'équiper de services techniques modernes: le réseau d'adduction est mis en place en 1883, et la première station de traitement d'eau potable est construite par les Britanniques la même année à Yanshupu (la plus importante de celles en service aujourd'hui, avec une capacité de 1,4 Mm³/j). Deux autres unités sont construites au début de ce siècle à Nanshi (900 000 m³/j) et Zhabei (270 000 m³/j)⁴. Les premières usines d'épuration d'eaux usées urbaines en Chine apparaissent à Shanghai dans les années vingt, et y resteront les seules jusqu'aux années soixante. On compte déjà cinq lignes de tramway en 1909 et bientôt un système d'autobus et de trolleybus (Henriot, Zheng, 1999). La collecte de résidus urbains s'appuie sur le recyclage et le système traditionnel d'acheminement des matières de vidange vers la campagne environnante, l'éclairage public reste quasi inexistant dans les quartiers populaires. On se chauffe au charbon et le mode de transport le plus répandu n'est pas encore la bicyclette, mais le *rickshaw*. En 1927, Shanghai (hormis les Concessions occidentales) est la première ville chinoise à se doter d'un

1. Nous avons eu l'occasion, à cette époque, d'exprimer quelques doutes à l'égard des interprétations hâtives tirées de la multiplication des projets d'infrastructures en Asie. Voir « Le développement des infrastructures en Asie, mythe ou réalité? », publié dans la série *2001 Plus*, n° 39, 1997.

2. Exprimons ici nos remerciements à MM. Sébastien Bernard, Philippe Bardol, et Benoît Braud du Poste d'Expansion Économique de Shanghai, pour les informations qu'ils ont bien voulu fournir.

3. Sur les aspects historiques complets, voir les travaux de C. Henriot, en particulier sur l'organisation municipale à Shanghai dans les années 30.

4. Pour l'histoire, retenons l'existence d'une usine dans la concession française, gérée par la Tongakou des Eaux, filiale de la Compagnie Française de Tramway et d'Éclairage Électrique (Baye, Lorrain, Guillemot, 1994).

véritable gouvernement municipal. Des cadres administratifs travaillent au développement de la cité et nourrissent des ambitions d'aménagement, même si celles-ci tournent court. Le système des concessions favorisera l'émergence d'infrastructures urbaines de base, quoique limitées aux quartiers d'affaires (le Bund) et résidentiels, les vastes zones de bidonvilles établies à l'extérieur des concessions étant exclues de cette modernisation. Dans les concessions, les infrastructures sont le résultat d'initiatives privées sans qu'une quelconque politique urbaine soit définie par les Occidentaux: finalement, le polycentrisme administratif qui caractérise Shanghai fait obstacle à l'émergence de véritables plans d'ensemble d'aménagement de la ville (Henriot, Zheng, 1999).

Dans les années trente, Shanghai apparaît comme la première ville chinoise à pouvoir s'engager sur la voie du développement d'infrastructures modernes, à l'image des grandes villes japonaises quarante ans plus tôt, mais sur une base institutionnelle et culturelle bien différente. « Les services publics d'une cité moderne européenne allaient de pair avec un mode de vie occidental, la pénétration des idées et coutumes étrangères, et une souveraineté déséquilibrée, mal partagée entre le gouvernement chinois et les consuls étrangers qui administraient leur droit d'extraterritorialité » (Fairbanks, 1997, p.256).

La population passe de 1,5 à 3,6 millions de 1922 à 1938 (dont plus de 60 000 étrangers) et les implantations industrielles se multiplient, sans parler des activités bancaires. La ville est le véritable centre culturel du pays et le lien privilégié avec l'Occident et le Japon. La tendance est stoppée à partir des années 50, mais l'occupation japonaise (1937) et la guerre avaient déjà marqué un coup d'arrêt à cette dynamique. A maints égards, mis à part la substitution des deux roues aux rickshaws, la disparition des lignes de tramway et la mise en place d'un système de transport d'autobus plus développé que dans le reste de la Chine, la situation des infrastructures ne changera guère jusqu'à la fin de la Révolution Culturelle.⁵

Sans la surestimer, l'influence occidentale sur la culture des élites urbaines locales à Shanghai fut réelle, à travers par exemple l'inspiration idéologique des fondateurs du Parti Communiste Chinois, dont Shanghai fut la base la plus active jusqu'à l'écrasement du mouvement en 1927. Les options idéologiques du

parti repris en main par Mao, la révolution par le soulèvement des masses rurales, ont nourri explicitement ou implicitement une forte défiance à l'égard du développement urbain, dont la révolution culturelle n'a peut-être été qu'une manifestation secondaire par rapport aux spasmes du Grand Bond en Avant (1958-1960) et des famines urbaines qui s'en suivirent. Après 1949, le nouveau pouvoir a vite assigné à Shanghai une fonction économique clairement industrielle et technologique, surtout au service de l'autosuffisance recherchée par la Chine après la rupture avec l'URSS. Cela devait avoir plusieurs conséquences importantes sur le développement des infrastructures.

Effets négatifs d'abord: négligence à l'égard des équipements urbains considérés comme non prioritaires par le pouvoir, et retard considérable pris dans les investissements jusqu'à la fin des années 70. Shanghai, ville désignée de l'*open door policy*, est entrée dans les années 80 avec l'un des plus faibles taux d'occupation du sol par la voirie par rapport aux autres villes chinoises, et un système d'assainissement en réseau étriqué par rapport à la croissance urbaine. Par ailleurs, l'expansion de grands groupes industriels d'État directement contrôlés par les ministères⁶ sur la base d'un système de prix administrés – prix de vente élevés, coûts d'achat faibles — allait se révéler être un boulet pour Shanghai au moment de l'ouverture économique (Shahid, Weping, 1997). Enfin, près de 87 % des ressources fiscales de la ville sont transférées au centre entre 1949 et 1983, soit un sixième des revenus du gouvernement central (Yeung 1996, cité par Wu, 2000, p. 1368): un tel prélèvement n'a pas aidé au développement des infrastructures collectives.

Cela étant, le modèle de développement chinois jusqu'en 1978 a aussi eu des effets propices aux politiques urbaines menées ultérieurement à Shanghai. D'abord, la poursuite après 1949 d'une véritable dynamique de développement économique et d'accumulation du capital. Shanghai reste une locomotive nationale, sur la base d'ailleurs d'un véritable système d'échange inégal avec les autres provinces (Tang, Chu, Fan, 1993, p. 116). Ce rôle, l'État central a voulu que la métropole puisse le garder, comme en a témoigné son investissement direct dans l'aménagement de la nouvelle zone de Pudong, amorcé en 1990. Ensuite, Shanghai a vu l'essor d'un milieu scientifique et technique de bon niveau et suffisamment étoffé pour que les effets de réseaux entre personnes et institutions,

5. Le creusement de la première ligne de métro de Shanghai a commencé dans les années 60, avant que la Révolution Culturelle ne mette fin prématurément au chantier en 1965. Les travaux ne reprendront qu'en 1978 et la première ligne sera mise en service en 1994 (HEC Eurasia Institute, 1994).

6. Avant la réforme industrielle des années 90, chaque secteur dépendait d'un ministère, représenté au niveau local: ministère de la chimie, de l'industrie légère, etc.

ainsi que la compétition, stimulent l'ouverture aux idées nouvelles⁷. Cet essor a, opportunément, été mis au service, le moment voulu, d'une politique ambitieuse de développement urbain et d'impulsion aux activités de services.

Repères géographiques

Un coup d'œil sur une carte de l'Extrême-Orient permet de comprendre assez vite que Shanghai bénéficie d'une situation géographique favorable, sorte de trait d'union naturel entre l'Asie des franges de développement côtières des pays émergents, et l'Asie de l'intérieur. Mais Guangzhou (Canton), ou Tianjin réunissent aussi des conditions du même genre, qui ont jadis fait de plusieurs villes côtières des pôles de croissance : embouchure de grands fleuves navigables ou de canaux remontant profondément à l'intérieur des terres, hinterlands immédiats fertiles et peuplés, et bien sûr capacité à aménager des installations portuaires indispensables à la navigation, côtière et de haute mer (Shahid, Weiping, 1997). Même si la Chine impériale, contrairement au Japon, n'a pas compris l'intérêt de s'ériger en puissance maritime, les grandes villes du littoral ont tiré parti assez tôt de leur position géographique privilégiée pour devenir des centres commerciaux à la fois complémentaires et concurrents, notamment Shanghai et Guangzhou. Les conséquences des « traités inégaux » imposés par les Occidentaux au siècle dernier ont accru l'intérêt de ces positions (commerce du thé, de l'opium, des céramiques, puis produits manufacturés comme le textile). Avec l'industrialisation américaine puis japonaise, l'avantage comparatif de la localisation de Shanghai s'est renforcé.

De ces évolutions retenons deux points. D'abord, la relative indifférence du pouvoir impérial par rapport à l'essor des villes côtières, qui aurait favorisé l'émergence d'une certaine autonomie économique de ces cités (Shahid, Weiping, 1997). Ensuite, la sensibilité à la notion de concurrence entre grandes villes côtières, une concurrence notamment fondée, compte tenu de l'importance des transports fluviaux dans la Chine des Qing, sur la présence d'infrastructures portuaires suffisantes.

Une approche territoriale des enjeux du développement des infrastructures à Shanghai conduit à distinguer trois niveaux : celui de la région du delta, celui de l'axe économique constitué par le cours du Fleuve Bleu, et celui des autres provinces chinoises et des espaces internationaux.

La région du delta du Yangzi (la « tête du dragon »)

On parle désormais de Région économique du delta du Yangzi (Yangtse Delta Economic Region ou YDER) pour désigner un espace qui couvre, outre Shanghai, les provinces du Jiangsu au nord, du Zhejiang au sud, et de l'Anhui à l'est. Évidemment, cette délimitation économique d'une région à partir de découpages administratifs est discutable. Mais dans ce monde immense et multipolaire qu'est la Chine, ce cadre territorial simple et commode demeure pertinent. La YDER s'étend sur 330 000 km², et est peuplée d'environ 200 millions d'habitants. Elle est l'une des régions du monde les plus densément peuplées, plus de 500 habitants au km², et représente la conurbation asiatique la plus importante, avant même le Tokaido⁸ (Chreod, 1995). On y compte plusieurs pôles urbains. Dans le Jiangsu, riche province agricole, citons Nanjing, Wuxi, Suzhou et Yixing. Dans l'Anhui, la ville de Hefei. Dans le Zhejiang, les villes de Wenzhou, Hangzhou et le port de Ningbo⁹.

Proximité géographique et coopération économique ne vont pas de soi. Tout d'abord, le pouvoir communiste a installé, après 1949, un système centralisé qui veillait précisément à limiter l'autonomie des villes et à éviter toute velléité de constitution de réseaux économiques régionaux trop indépendants. Sans parler des structures du Parti, les administrations locales s'apparentaient davantage à des services déconcentrés de l'État qu'à des collectivités locales comme nous les connaissons aujourd'hui en Europe de l'Ouest. Par ailleurs, l'utilisation du sol et les mouvements de populations étant fortement réglementés, les différents pôles urbains de la YDER sont restés longtemps séparés les uns des autres par des franges assez larges de territoires quasi exclusivement consacrés aux activités agricoles, empêchant tout effet d'agglomération urbaine (Shahid, Weiping, 1997). Les investissements routiers et ferroviaires visant à structurer une véritable région économique n'en ont donc pas été encouragés, la prio-

7. Les activités industrielles ne sont pas pour autant délaissées. Selon un entretien du PEE de Shanghai avec le Président de la Commission Économique de la municipalité, les secteurs prioritaires pour le 10^{ème} plan quinquennal seront : l'électronique et l'information, l'automobile, les installations et équipements électriques, la pétrochimie et la chimie fine, la production d'aciers de haute qualité et la bio-pharmacie.

8. Corridor Tokyo (Kanto)-Osaka (Kansai), en incluant les villes de Yokohama, Shizuoka, Nagoya et Kobe.

9. Population en millions d'habitants : Nanjing (3), Wuxi (1,4), Suzhou (1), Yixing (1), Hefei (1,1), Wenzhou (1,2), Hangzhou (1,6), Ningbo (1,2).

rité étant été plutôt de relier Shanghai aux centres de développement industriels (Chengdu, Chongqing, Wuhan) et aux régions, plus continentales, d'origine des matières premières comme le charbon.

Dans les années 80, on a beaucoup écrit sur la valorisation des effets de proximité, et donc sur l'émergence de la zone économique du delta du Yangzi. La multiplication des échanges et les effets de dépendances croisées entre territoires voisins ne sont pas contestables. Elle n'en a pas pour autant été exclusive de toute compétition entre provinces et municipalités. L'ouverture économique du pays a donné lieu à des comportements individualistes, renforcés par l'insuffisance au sein des milieux de l'administration d'une véritable culture de l'échange et du dialogue entre voisins : compétition pour attirer les investissements étrangers, concurrence entre groupes industriels de secteurs identiques en recherche de reconversion progressive, concurrence entre PMI locales... Yeung et Li vont même jusqu'à évoquer des effets de détournement, par Shanghai au détriment de régions voisines, d'investissements étrangers, par exemple avec le développement de Pudong (Yeung Yue-Man, Xiaojian Li, 1999). Autre exemple, l'attitude rétive de la Municipalité de Shanghai à l'égard du projet de création d'une autorité de coordination portuaire pour le Jiangsu, le Zhejiang et Shanghai¹⁰. Ajoutons la volonté de chaque collectivité locale importante et de chaque province de s'assurer la bienveillance de l'administration centrale pour des projets trop nombreux par rapport aux moyens financiers disponibles, surtout lorsque des règlements en devises sont impliqués. Enfin, ne négligeons pas la longue et prestigieuse histoire de nombreuses cités de la région, (Suzhou, Nanjing, Hangzhou, et bien sûr Shanghai), dont la décentralisation des années 80 a ressuscité l'orgueil.

Quoiqu'il en soit, les forces économiques à l'œuvre aident à la structuration d'une zone centrée autour de Shanghai, composée de deux corridors principaux (Shanghai – Suzhou – Wuxi – Changzhou – Nanjing; Shanghai – Hangzhou – Ningbo). Cette régionalisation renoue aussi avec un passé antérieur à 1949, de coopération/compétition avec le nord Zhejiang et le sud Jiangsu¹¹. La grande métropole a besoin d'un marché de proximité, parfois d'une main d'œuvre suffisamment qualifiée mais moins onéreuse qu'à Shanghai, et bien entendu d'énergie. Il lui faut aussi des espaces disponibles pour accueillir des entre-

prises devenues encombrantes et polluantes, mais qui doivent rester suffisamment proches pour répondre aux rythmes de production exigés par la demande, notamment internationale. Inversement, les villes environnantes doivent pouvoir s'appuyer sur le rayonnement de Shanghai pour préserver l'emploi, valoriser leurs ressources et profiter des retombées de l'innovation technologique dont la grande cité reste l'un des foyers principaux en Chine. Le gouvernement central accompagne désormais cette structuration d'une véritable région économique par l'encouragement aux programmes d'infrastructures de transport prévus par les 8^e et 9^e plans. Les exemples sont nombreux de projets en cours ou réalisés à dimension réellement régionale, qu'il s'agisse de l'énergie (avec la régionalisation de compagnies de production, l'Eastern China Power Company étant la plus importante de Chine en terme de capacité installée), des projets routiers reliant les métropoles régionales (autoroute Shanghai Nanjing, ou Shanghai Hangzhou, pont de Jiangyin sur le Yangzi), ou encore du projet de port en eaux profondes de Shanghai (cf. infra). Les préoccupations environnementales contribuent aussi à cette construction. Des projets inter-provinciaux ont été proposés comme le nettoyage des eaux du lac Taihu, sous l'égide de la Taihu Basin Authority. Mais les ambitions du gouvernement central, toujours extrêmement attentif à la préservation de l'unité nationale, et donc de la cohésion économique du pays, ne s'arrêtent pas à la seule prospérité du delta du Yangzi.

L'axe du Yangzi

Le centre de Shanghai ne se trouve qu'à quelques dizaines de kilomètres du Fleuve Bleu — ou Chang Jiang ou Yangzi — dont les eaux traversent deux autres pôles de croissance majeurs de l'intérieur du pays. En amont d'abord, la « Queue du Dragon », plus pauvre ou moins heureuse dans le passage au socialisme de marché : province de Sichuan (100 millions d'h.), avec sa capitale Chengdu et la nouvelle municipalité de Chongqing (30 millions d'h.). Cette vieille région industrielle, très active sous Mao, est riche de matières premières (bois, charbon) acheminées depuis longtemps vers le Sud et l'Ouest du pays. Elle constitue un pôle de croissance sur lequel le gouvernement central a placé de nombreux espoirs. Son essor est susceptible d'équilibrer la croissance de la Chine de l'Est et de renforcer l'expansion démographique et culturelle *Han* vers le Qinghai, le Tibet et le Xinjiang, tout en

10. Cf. PEE de Shanghai, *Le Port de Shanghai*, fiche de synthèse, avril 1998, 5 p.

11. Shahid et Weiping (1997) rappellent aussi que des résidents de Shanghai ont été déplacés de force dans ces provinces au début des années 70. Avec la libéralisation de l'économie et la liberté de circulation retrouvée en partie, ces populations déracinées recréent volontiers des liens de nature économique avec leur ville d'origine, par exemple pour l'achat de biens d'équipements ou de services nécessaires à la croissance de nouvelles entreprises

accompagnant le développement de territoires plus méridionaux (Yunnan et péninsule indochinoise). Plus en aval de la « Queue du Dragon » se trouve la province de Hubei (56 millions d'h.) et le vieux centre industriel de Wuhan (l'ancienne Hankow, plus de 7 millions d'h.) et Wuchang, à la croisée de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest qui structurent l'économie chinoise.

L'une des manifestations les plus expressives des ambitions du gouvernement central concernant le cours du Yangzi est le projet du barrage des Trois Gorges, 2 km de digue, 600 km de retenue, 4 milliards de m³. Parmi les bénéfices attendus par la Chine de ce projet : la possibilité pour les navires de plus de 70 000 tonnes de remonter le fleuve de l'embouchure jusqu'à Chongqing. Dans ce contexte, le rôle de plate-forme d'échange joué par Shanghai prend une dimension nationale accrue et l'on comprend l'importance des projets portuaires qui y sont conduits ou nourris (cf. infra). Dans ce schéma, on va au-delà de l'échange croisé de matières premières et de biens manufacturés entre l'Est et l'Ouest du pays : la Chine mise sur une diffusion de la croissance à partir de différents pôles économiques, eux-mêmes centrés sur des agglomérations d'au moins trois millions d'habitants. Les infrastructures, en permettant un accès plus facile à l'énergie (hydroélectrique ou nucléaire) et des communications plus rapides, doivent engendrer des synergies entre les marchés du centre et ceux du littoral. Les organismes internationaux, qui n'interviennent que sur demande du gouvernement chinois, rappelons-le, soutiennent largement les projets de la Chine de l'intérieur – à l'exception du barrage des Trois Gorges — notamment ceux à fortes dimensions urbaine et environnementale (villes du Sichuan, Chongqing, villes du Hubei, etc.).

Dans ce schéma, Shanghai et sa région sont une pièce maîtresse sans laquelle la valorisation de l'axe du Yangzi n'aurait plus grand sens, au moins dans une perspective d'internationalisation de l'économie chinoise.

L'ouverture sur les autres régions et l'ouverture au monde

Shanghai est « bordée » par des régions dynamiques, placées au milieu du corridor de développement qui part du Guangdong et remonte jusqu'au nord de la Chine en longeant la côte (Rimmer, 1995). Au

sud, ce sont les provinces économiquement très actives du Zhejiang et du Fujian (avec le grand port de Fuzhou et le triangle d'or Xiamen, Zhangzhou, Quanzhou, déclaré zone d'ouverture économique en 1985). Elles peuvent trouver à Shanghai à la fois un marché et une base logistique pour l'import-export. Au nord s'ouvre la voie vers le corridor Beijing-Tianjin à travers le Shandong (et le port de Qingdao), le long du Grand Canal Hangzhou-Beijing qui permettait jadis de faire remonter le riz des riches plaines alluviales vers la capitale impériale. Aujourd'hui, on parle moins de circulation fluviale que du projet de train à grande vitesse, peut-être japonais, qui relierait Shanghai à Beijing. À l'Est ce sont les côtes de Taiwan, de Corée et du Japon, marchés considérables pour les produits manufacturés et les services (notamment le tourisme chinois), les archipels de l'ASEAN. C'est également par la mer l'accès à la Mandchourie, et plus loin aux côtes de Sibérie (Nakhodka, Khabarovsk, Vladivostok).

Cette situation géographique est assez enviable du point de vue des échanges internationaux. Ceux-ci se sont accélérés de manière impressionnante avec l'ouverture économique : sur les \$374,7bn¹² de la valeur des importations et exportations enregistrées par les douanes du port de Shanghai entre 1978 et 1997, la période 1991-1997 représente \$272,4 bn¹³. Le problème pour Shanghai a été, et le restera un moment probablement, l'avance prise dans les années 80 par plusieurs sites concurrents voisins, sur des créneaux en plein développement comme le fret aérien international (Narita, Osaka, Hongkong et Singapour), les télécommunications et le transport maritime par conteneur (Hongkong, Kaoshung et Keelung, ou encore Pusan) (Rimmer, 1993). Conscient de son retard, Shanghai, veut devenir un véritable *hub* asiatique du transport aérien et accroître son activité portuaire pour le fret de haute mer.

La métropole tient une place essentielle dans l'ouverture de la Chine au commerce international, et sa situation géographique, son dynamisme spontané répondent en partie à cette situation. Mais, compte tenu de la présence dans un rayon d'action relativement étroit, à l'échelle de l'Asie-Pacifique, de nœuds de transport largement concurrents, l'avantage essentiel et régional de Shanghai est l'accès au marché chinois. Quoique bien engagée, la partie n'est pas gagnée d'avance pour autant. Dans ce contexte, l'importance de la présence économique étrangère figure probablement parmi ses meilleurs atouts.

12. Tous les montants indiqués dans ce texte sont exprimés en dollars ou yuans courants. Sigles principaux : bn = milliard ; m = million ; Rmb = Renminbi ou yuan.

13. Données de la ville de Shanghai : http://sh.com/introduce/open_top.

L'importance prise à Shanghai par les investissements étrangers dans les années 90 — et pas seulement de Hongkong, de Taiwan ou de Singapour — a été l'objet d'analyses multiples, portant en particulier sur développement de Pudong (Wu Fulong, 2000; Cao et alii, 2000)¹⁴, zone où se sont installées entre 1990 et 1998 près de 6 500 entreprises étrangères (ou à capitaux étrangers) totalisant \$40bn d'investissements, et sur le marché financier. Wu Fulong souligne à cet égard la capacité d'attraction de Shanghai, plus forte que celle du delta de la Rivière des Perles (Wu Fulong, 2000, p. 1361). L'auteur rappelle que les investissements étrangers dans la métropole sont passés de \$759 m en 1985 à \$15,19bn en 1996, en termes de valeur des contrats signés (Wu, *ibid*). La croissance s'est considérablement accélérée à partir de 1991. Outre les grands investissements industriels de firmes comme Volkswagen ou Bayer, le fait marquant est l'importance prise par le secteur tertiaire dans les investissements étrangers¹⁵, avec une concentration de centres de décision d'entreprises étrangères présentes en Chine. Celles-ci exigent des locaux accueillants et équipés, des moyens de communications fiables, et bien entendu des logements de standing pour leurs expatriés, autant de motivations à la transformation de nombreux quartiers (Wu, 2000). Les services sont un aiguillon supplémentaire pour les investissements urbains, qu'il s'agisse de transports ou de télécommunications, de commodités résidentielles, et bien entendu d'opérations de réaménagement de l'espace.

Gouvernement local et infrastructures Les évolutions en cours

La Chine est souvent un mystère institutionnel¹⁶. Chaque projet, conduit par la Banque mondiale par exemple, où qu'il soit conduit, passe par une étude attentive de l'architecture institutionnelle propre à chaque ville, à chaque province, confiée à un expert expérimenté. Il n'est jamais simple d'y comprendre quelque chose, même s'il existe, heureusement, des

invariants (Baye, Lorrain, Guillemot, 1994¹⁷). Rappelons trois points importants.

La municipalité de Shanghai, directement placée sous l'autorité du Conseil d'État, a rang de province, équivalent à celui d'un ministère. La municipalité couvre un territoire de 6 340 km², composé de douze districts urbains (*shi*) formant la ville de Shanghai proprement dite, et de dix comtés (*xian*) suburbains et ruraux.

Le maire, ainsi que ses adjoints, sont nommés par le gouvernement central. Les réglementations nationales s'imposent au niveau local, laissant d'assez larges possibilités de prendre des mesures réglementaires propres, à condition qu'elles respectent les précédentes. Les réglementations de niveau municipal sont en général proposées par l'administration locale, avalisées par l'exécutif, et ratifiées par le Congrès Municipal du Peuple.

Les administrations des districts (ou arrondissements) jouent un rôle de premier ordre au niveau de la collecte des informations de base nécessaires à la prise de décision, et de la mise en application des réglementations. Ce rôle s'est accru ces dernières années avec la tendance à la décentralisation des pouvoirs, conduisant à des blocages ou des confusions dus à des divergences d'intérêts entre administrations municipales et districts, notamment en matière de planification urbaine (Wu, 2000). Le rôle des districts est aussi essentiel dans les domaines plus opérationnels et sensibles, par exemple lors du déplacement des populations affectées par des projets d'infrastructure ou d'urbanisme, problèmes difficiles dans une agglomération aussi densément peuplée¹⁸. Cela étant, plusieurs compagnies municipales relativement autonomes de l'administration interviennent aussi (cf. *infra*), minorant la contribution des districts à la gestion des services collectifs. A cet égard, Shanghai s'éloigne peu à peu du modèle encore le plus répandu dans les autres villes chinoises.

Les principales compétences en matière de services urbains et d'infrastructures sont retracées dans le

14. Cet article n'entreprendra pas de décrire le développement de la zone de Pudong, déjà traité par de nombreux articles.

15. D'après le Bureau de Statistiques de Shanghai, les investissements tertiaires étrangers (valeur des contrats signés) s'élevaient en 1996 à \$6,13bn contre 4,9bn dans le secondaire (cité par Wu, *op. cit.* p. 1362).

16. Voir notamment l'article récent de D. Lorrain sur le cas de la municipalité de Chongqing (Lorrain, 2000).

17. D. Lorrain, M. Guillemot et moi-même avons conduit en 1994, à la demande de la DAÉI, sans doute l'une des premières analyses du système de gestion des services urbains d'eau, d'assainissement et de déchets en Chine depuis l'ouverture économique. Notre équipe est retournée dans la région en 1996 pour le compte du Ministère de l'Industrie, ce qui a permis d'actualiser certaines données, puis en 2000 dans le cadre d'un travail en cours sur les expériences de gestion déléguée dans le monde, coordonné par D. Lorrain (Programme Action Concertée Incitative Ville, Ministère de la Recherche).

18. Par exemple, la liaison de 8,5 km entre Chengdu Road et le périphérique intérieur a conduit à déplacer 180 000 ménages et plusieurs milliers d'entreprises (Wu, 2000, p. 1369).

Le développement des infrastructures à Shanghai à l'orée du XXI^e siècle.

Eléments sur l'organisation locale de la gestion des infrastructures à Shanghai

Fonctions assurées localement	Planification	Construction	Suivi de l'exploitation	Exploitation
Electricité Production, Transport et Distribution	Planning Commission	Bureau de l'industrie électrique	Bureau de l'industrie électrique	East China Power Network (groupe interprovincial : couvre aussi l'Anhui, le Jiangsu et le Zhejiang)
Assainissement	Planning Commission	Construction Commission	Public Utilities Bureau	Pour l'épuration : Shanghai Municipal Sewerage Co.
Eau	Planning Commission	Construction Commission	Public Utilities Bureau	Quatre compagnies municipales autonomes pour l'eau potable.
Déchets ménagers Matières de vidanges	Planning Commission	Construction Commission	Environmental Sanitation Adm. Bureau (SESAB)	Environmental Sanitation Adm. Bureau (SESAB). Une filiale pour le transport par barges : la Shanghai Water transport Cny
Transports publics et taxis	Planning Commission	Construction Commission	Public Utilities Bureau	Entreprises municipales Shanghai Metro Co. (métro)
Eclairage	Planning Commission	Construction Commission	Public Utilities Bureau	ND
Gaz	Planning Commission	Construction Commission	Public Utilities Bureau	Entreprises municipales
Télécommunications	Planning Commission	Communication Office	Post & Telecom Bureau	Réseau national : Réseaux mobiles (public/privé)
Routes et ouvrages	Planning Commission	Communication Office	Communications and Transport Adm Bureau	Deux sociétés (Shanghai / HongKong) se partagent les concessions des ponts et tunnels sous / sur le Huangpu
Ports	Planning Commission	Communication Office	Harbour Administration Bur.	Partenariats publics / privés, en particulier COSCO et Hutchinson Whampoa
Aéroports	Planning Commission	Communication Office	Civil Aviation Adm. Bureau	CAAC (aéroports), compagnies régionales, en particulier Eastern China et Shanghai Airlines
Chemins de fer	Planning Commission	Communication Office	Railways Administration Bur.	Compagnie nationale

Nota : ce tableau ne mentionne que le **principal** organisme municipal concerné à chaque niveau dans les colonnes planification, construction, suivi.

tableau inséré en annexe. Les projets sont d'abord instruits par la Commission de la Planification, en relation avec la Commission de la Construction ou le *Communication Office*. Ces structures sont composées de bureaux, organisés en divisions. Mentionnons le rôle important de quatre structures absentes du tableau: le *Finance and Trade Bureau*, le *Land*

Adjustment Bureau [Commission de la Construction], le *Pricing Bureau*, [Commission du Plan] et, le cas échéant, la *Foreign Economic Relations and Trade Commission*. Outre les administrations interviennent aussi des organisations à vocation commerciale: des établissements financiers (type *Bank of Construction* ou *Bank of Communications*), des sociétés de construction

ou de promotion immobilière d'émanation municipale ou nationale¹⁹, des sociétés d'ingénierie, des instituts universitaires, etc. dont les objections ou la mauvaise volonté peuvent ralentir un projet. Les processus de décision sont la plupart du temps pour l'étranger des boîtes noires, à Shanghai comme ailleurs en Chine. Sans en être, naturellement, la seule cause, la complexité de l'appareil administratif en est un élément explicatif majeur.

Les projets qui dépassent 30 millions US \$ doivent être soumis aux autorités centrales, principalement (depuis la réforme de 1998) la Commission d'État au Plan et au Développement, la Commission d'État à l'Économie et au Commerce, le Ministère de la Construction, le Ministère de l'Industrie et de l'Information (télécommunications), et le Bureau National du Contrôle des Changes si l'opération implique un investissement étranger. Ce principe général n'exclut pas les tensions, la municipalité de Shanghai étant en principe directement placée sous la responsabilité du Conseil d'État.

La planification urbaine (y compris les plans de transports) relève de la Commission Municipale à la Planification Urbaine, notamment le Bureau de la Planification, qui travaille en relation avec la Commission de la Construction et la Commission de la Planification. L'organisme opérateur principal est le SUDPRI (*Shanghai Urban Planning Design Research Institute*), qui a révisé en 1959 le premier *Master Plan* d'urbanisme produit en 1953 avec l'aide soviétique, et qui a réalisé le *Pudong New Area Master Plan* et travaillé au nouveau plan à vingt ans (cf. infra). Shanghai est l'une des villes chinoises les mieux outillées et les plus avancées en matière de planification urbaine.

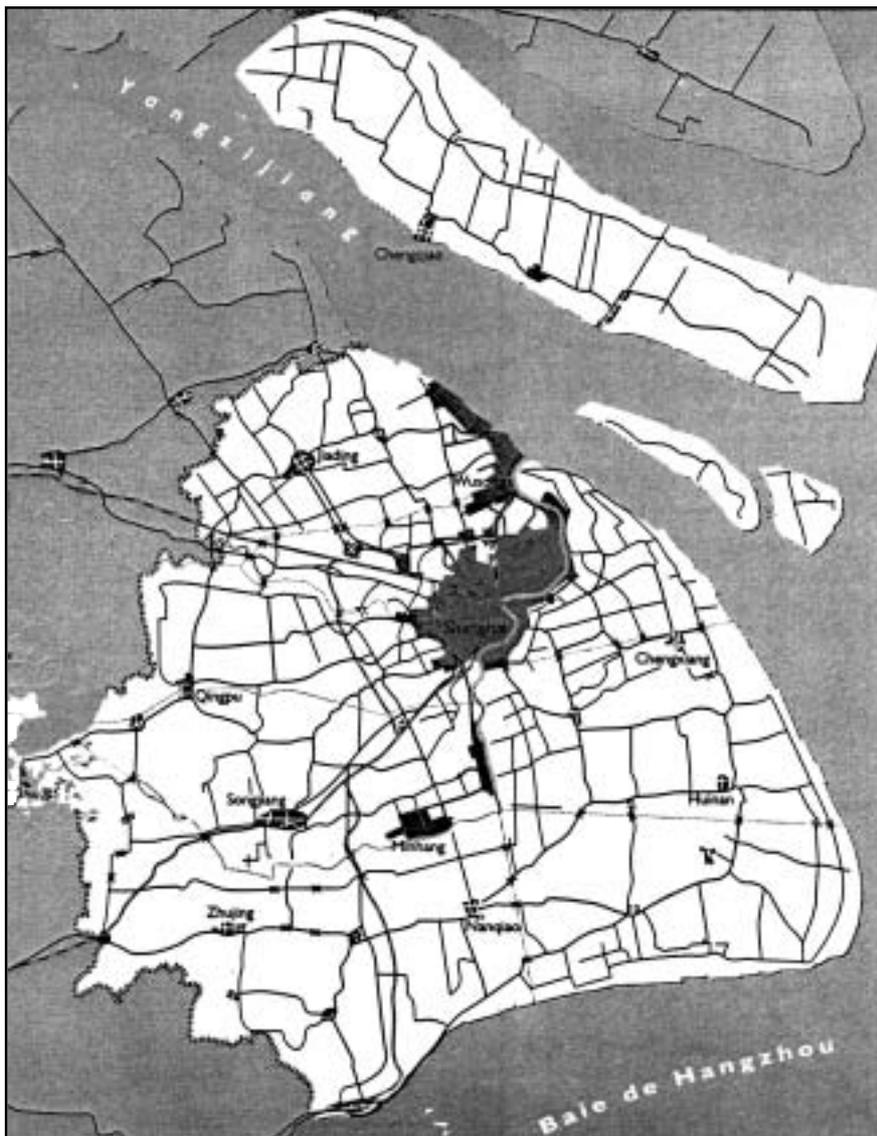
La protection de l'environnement à Shanghai a été l'objet de nombreuses études françaises ou internationales. De nombreuses structures municipales y sont associées. L'*Environment Protection Bureau* (EPB, près de 700 personnes en 1995), sous la double autorité de la Commission de la Construction et de la *National Environment Protection Agency*, fait figure de structure dédiée à cette fonction. Le Bureau est représenté à l'échelle des districts et des comtés ruraux. Mais ses pouvoirs effectifs et ses moyens sont faibles par rapport à ceux d'organismes plus directement opérationnels comme le *Public Utilities Bureau*, qui coordonne les contrôles de la qualité de l'eau, ou encore du SESAB

(ordures ménagères), tous deux relevant aussi de la Commission de la Construction. Shanghai a pris récemment plusieurs mesures cadres de protection de l'environnement : mise en œuvre d'une réglementation locale, la *Shanghai Environmental Protection Regulation*, en 1995, et établissement d'un Schéma Directeur Environnemental à l'horizon 2020. Dans ces plans, une quarantaine de projets étaient identifiés comme prioritaires sur cinq ans. Sur un plan concret, des mesures ont été prises auxquelles ont largement participé les Commissions de la Construction et la Commission Économique (supervision de l'industrie) : délocalisation d'entreprises polluantes (en 1995, Shanghai prévoyait de dépenser Rmb7,55bn à cet effet, contre un milliard entre 1991 et 1993), révision des normes de rejets de la Commission de la Construction, renforcement des standards environnementaux EPB, multiplication des mesures et contrôles, promotion des technologies propres (Baye, Lorrain, Guillemot, 1997).

En appui à l'administration interviennent différents **organismes d'études et d'ingénierie** qui lui sont liés. Ils sont quasiment incontournables dans les projets locaux. On a déjà évoqué le SUPDRI (planification urbaine), mais citons aussi le *Shanghai United Consultant* (incinération), l'institut de recherche scientifique et de design du SESAB, ou encore le SMEDI (*Shanghai Municipal Engineering and Design Institute*, près de 800 personnes, pour l'ingénierie de l'eau, de l'assainissement, des routes et des ports). Doivent y être ajoutées des structures académiques pour les études et le conseil : ainsi le département d'Architecture et de Planification Urbaine de l'Université Tongji, l'Académie des Sciences Sociales de Shanghai, réputée dans toute la Chine pour ses expertises juridiques et économiques, ou encore l'Académie des Sciences de l'Environnement (préparation de l'*Environmental Master Plan* de 1995). La logique de développement de ces structures est similaire : une autonomie de gestion croissante à l'égard de l'administration municipale, puis une intervention élargie au marché chinois, encore rarement international, Shanghai restant une chasse gardée (Baye, Lorrain, Guillemot, 1997). Ces structures sont désormais accoutumées à travailler en collaboration ou en concurrence avec des bureaux d'études, ou des ensembles étrangers, dans le cadre de projets qui suivent des règles internationales. Cette évolution participe de l'émergence de nouvelles pratiques professionnelles

19. Par exemple, la *Shanghai Industrial Investment Holding Cny* (routes, projets immobiliers), SESCO (Ingénierie de l'environnement), la *China International Trust & Investment Corporation* ou CITIC (infrastructures), ou encore la *Chinese Ocean Shipping Company* ou COCSO (transport maritime et aménagement de terminaux portuaires).

Réseau routier en 1997



Sources : C. Henriot, Z. Zheng, 1999, *Atlas de Shanghai. Espace et représentations de 1848 à nos jours*, CNRS Editions

plus performantes qui font des experts de Shanghai des spécialistes généralement prisés (ou redoutés...) dans le reste de la Chine.

L'évolution du système.

Le système de gestion municipal de Shanghai évolue depuis les années 90 vers un modèle d'entreprises, ou de régies de plus en plus autonomes de l'administration. Certaines sont désormais cotées en bourse. Les avantages recherchés par ce type de formules sont multiples :

- gestion plus autonome des effectifs, flexibilité des salaires et plus grande liberté d'embauche pour améliorer les performances économiques ;

- diminution de la charge liée aux services et financée par le budget municipal, ce qui va de pair avec l'instauration de tarifications à l'usager de services jadis peu ou pas facturés. De fait, Shanghai a instauré une redevance sur l'assainissement à partir de 1987, puis sur la collecte des déchets... Les pratiques tarifaires sont de moins en moins complaisantes à l'égard de l'utilisateur final, comme dans le cas du métro²⁰ ;
- raccourcissement des circuits de décision, au moins pour les tâches les plus quotidiennes ;
- possibilités d'incitation des personnels à la productivité (primes, augmentations des salaires) ;
- relations plus libres avec le secteur bancaire, et possibilité d'émissions de titres. Etc.

20. Les variations de prix doivent recevoir l'aval, sur proposition de l'administration locale compétente, du gouvernement municipal. Pour la tarification du métro, cf. PEE de Shanghai, *Le métro de Shanghai*, fiche de synthèse, 1998

Au delà des incitations du gouvernement central en faveur de la création de sociétés municipales, on peut voir dans cette tendance le résultat des recommandations des organismes internationaux, qui font de la *corporatization* des entreprises municipales de service public un credo de leur politique urbaine. Ainsi, c'est sous l'impulsion de la Banque mondiale, dans le cadre de son premier projet d'assainissement, que la *Shanghai Sewerage Co.* a été créée en 1987 à partir de l'ancien *Shanghai Municipal Engineering Bureau*. En 1996, avec le second projet d'assainissement soutenu par la Banque, la réforme allait plus loin avec la création de la *Shanghai Municipal Sewerage Co.*²¹ rassemblant la plupart des compétences pour la gestion des eaux usées urbaines (*World Bank*, 1996). C'est encore à son initiative qu'a été créée en 1992 la société approvisionnant la compagnie des eaux municipale en eaux brutes. Mais les prêts multilatéraux ne sont que des facteurs incitatifs complémentaires. Cette tendance à la création de sociétés d'exploitation résulte largement, aujourd'hui, d'un choix politique local, inspiré par les mesures prises dans le domaine industriel ou subordonné à la volonté de monter des projets en concession (cf. infra). Par exemple, l'ancienne compagnie des eaux est-elle subdivisée depuis janvier 2000, sur une base territoriale, en quatre entités autonomes qui n'ont théoriquement plus accès aux subventions municipales pour équilibrer leur exploitation (Baye, in Lorrain coord., 2001). Des réformes sont en cours, visant à rendre plus indépendantes les sociétés d'électricité et du gaz (avec un actionnariat pour l'instant dominé par les Commissions du Plan et de la Construction): elles positionnent Shanghai comme une ville-test en la matière. Malheureusement, très peu d'informations ont encore filtré sur les modalités financières de cette réforme. Cependant, politiquement, le pas a été franchi.

Infrastructures et développement depuis la fin des années 80

Dans les années 90, les habitants de Shanghai jouissent de conditions de vie supérieures à bien

d'autres villes chinoises, le revenu par tête y avoisinant \$4 000. Les statistiques d'accès aux services sont parfois flatteuses: ainsi, au milieu de la décennie, 100 % des ménages sont censés être connectés au réseau d'adduction d'eau ou y avoir accès dans un rayon inférieur à 200 mètres de leur domicile, et tous les foyers sont reliés au réseau d'électricité²². Mais la situation générale n'est pas très brillante. Mis à part les problèmes liés à l'approvisionnement en énergie (coupures de courant) et au logement (la surface moyenne par habitant était de 6,7 m² en 1990)²³, deux volets sont particulièrement concernés: la circulation d'une part et la gestion de l'eau et des déchets d'autre part. La municipalité prend conscience de son retard en équipements collectifs par rapport au rythme de son développement et à ses ambitions.

Le trafic a d'abord souffert d'un accroissement du nombre de véhicules motorisés, même si celui-ci est l'objet de statistiques étonnamment différentes²⁴. Les services de bus en sont ralentis (15 km/h en 1994 contre 17,5 en 1990) et il faut en moyenne 47 minutes pour un trajet domicile-travail. Le nombre des deux roues, en particulier motorisés, s'est lui aussi accru vertigineusement, passant de 0,5 million en 1980 à 7 millions en 1990 (*Urban indicator program*, Phase I: 1994-1996), suscitant d'ailleurs la défiance de certains responsables municipaux. Comme en d'autres lieux en d'autres temps, on a voulu dans les années 80 faciliter l'utilisation de l'automobile, industrie locale objet des plus grands soins de la municipalité: dans cette optique, la circulation des deux-roues est apparue comme concurrente. A cette évolution s'est ajouté la configuration de la voirie, congestionnée en raison de la multiplication des véhicules et du déséquilibre entre les voies de circulation de grand gabarit et l'étroitesse des voies secondaires. Le développement de la zone de Pudong a naturellement impliqué la construction d'infrastructures de liaison entre les deux rives du Huangpu.

Le volume et la composition des déchets ménagers se sont transformés avec les modifications des modes de vie, posant un problème de stockage lié à la diminution de la place disponible²⁵. Le recyclage des

21. En fusionnant la *Shanghai Sewerage Co.* avec la *Shanghai Sewerage Project Construction Co.*

22. Ces chiffres sont publiés par le site de l'UNHCS. Source: www.hsd.ait.ac.th/ihsa/si/a131c/shanghai (*United Nations Urban Indicators Program*, Phase I).

23. PEE de Shanghai, *Le secteur de la Construction à Shanghai*, fiche de synthèse, septembre 1998. D'autre part, on estime que le nombre de téléphones en centre-ville, 74 400 en 1978, n'aurait augmenté que de 6 800 en 1988 (Fung, Yan et Ning, 1991, p. 142).

24. Première estimation, de l'université de Shanghai: leur nombre était de 620 000 à 800 000 en 2000, et il est estimé qu'il passera à 1,58/1,95 million en 2010, puis à 2,11/3,12 millions en 2020 (Liu Lisheng, in Hollard et alii, 2000). D'après d'autres chiffres disponibles sur le Net actuellement, les véhicules à moteurs devaient compter 400 000 unités en 2000 et 800 000 en 2020 (<http://www.hsd.ait.ac.th/ihsa/si/a131c/shanghai/tra.html>).

25. Les programmes immobiliers et la construction de l'aéroport de Pudong ont conduit à la fermeture de deux décharges principales à Sanlintang et Jiangzhen en 1998. Cf. PEE de Shanghai, *Le projet d'incinérateur d'ordures ménagères à Pudong*, octobre 1998, 2p.

déchets organiques est en déclin relatif du fait de l'utilisation accrue de fertilisants chimiques par les agriculteurs de la région (au prix d'une pollution gravissime). Cette évolution a obligé²⁶ à réfléchir aux modalités d'évacuation des matières de vidanges. L'activité économique et la croissance urbaine conduisent à l'augmentation des rejets d'effluents, à peu près 125 millions de tonnes dont 5 % seulement étaient véritablement traités au milieu des années 90, induisant des concentrations élevées en métaux lourds (qui s'aggravent lors des pluies en raison de la pollution atmosphérique) et en matières organiques dans les cours d'eau. La consommation quotidienne d'eau s'élève avec l'accroissement du niveau de vie des habitants (200 litres aujourd'hui d'après le Bureau des Utilités). Au cours des années 90, la demande en eau a rapidement exigé de nouveaux investissements: la rivière Huangpu, source d'approvisionnement principale, est souillée par les pollutions. Le réseau d'adduction, victime du vieillissement, du manque d'entretien ou des vibrations dues aux multiples chantiers, présente un taux de perte physique élevé. Il faut songer à déplacer les captages en amont du Huangpu et à exploiter de nouvelles ressources, celles du Yangzi et celle du lac Tai tout proche, localisé dans la province du Zhejiang (mais considérablement pollué pour l'instant).

La municipalité de Shanghai ne reste évidemment pas inactive, d'autant que la protection de l'environnement devient l'un des nouveaux credos de la politique du gouvernement central dans les années 90, les peines d'emprisonnement (voir les condamnations à mort...) commençant à se multiplier à l'égard des contrevenants. Par ailleurs, la politique d'équipement en infrastructures se révèle être l'occasion pour les autorités locales de manifester, comme dans d'autres villes chinoises, une certaine autonomie de décision par rapport au gouvernement central dans le cadre d'une nouvelle approche, plus décentralisée, de la planification.

Il serait fastidieux ici de retracer l'ensemble des projets conduits à Shanghai depuis l'ouverture économique de la Chine. Plusieurs d'entre eux furent accomplis dans les années 80: extension du réseau d'eau potable, usine de compostage d'Anting ouverte en 1984 (et refermée depuis), modernisation de la gare centrale de Hong Qiao (1989), amélioration de l'usine d'épuration de Bailungang, soutenue par la Banque mondiale (commencée en 1988). Les initiatives des années 90

furent beaucoup plus nombreuses²⁷. Retenons-en les projets principaux:

Voirie et transports terrestres²⁸

- premier pont suspendu sur le Huangpu (1991).
- construction du pont à péage de Yangpu (1993), soutenu par la Banque Asiatique de Développement (début des travaux en 1992; coût de \$85 m). Concession octroyée pour 20 ans en 1994.
- tunnel de la rue Yan An Ku sous le Huangpu (1992-1996). Concession pour 30 ans.
- travaux d'amélioration du réseau de voirie, avec l'appui de la Banque mondiale (début en 1992).
- ouverture de la ligne n° 1 du métro de Shanghai (1994), \$680 m.
- construction de la ligne n° 2 du métro (début des travaux: fin 1995) sur 26,4 km. Coût de la première phase (13,6 km): \$1,28bn. Aides financières publiques allemande et française.
- construction de la ligne n° 3, « Ligne des Perles », de 24,7 km au total. En cours de test.
- voies surélevées du périphérique intérieur et axe nord-sud.
- projets de liaison à dimensions plus régionales, rapidement évoqués plus haut, comme les autoroutes vers Nanjing et Hangzhou.

Énergie

- première tranche (600 MW) de la centrale de Waigaoqiao, au nord de l'agglomération (1995). Il est à noter que l'énergie consommée à Shanghai est en grande partie produite dans le Zhejiang (Beilun), l'Anhui (Pingwei et Luohe) et le Jiangsu (Xuzhou)²⁹.
- projets actuels de rénovation du réseau de distribution moyenne et basse tension.

Cycle urbain de l'eau et déchets ménagers

- phase I du projet d'assainissement, soutenu par la Banque mondiale (débuté en 1987, terminé en 1996): collecteur de 79 km.
- projet de construction de deux incinérateurs, l'un à Pudong (1993-2001), l'autre à Jiangqiao, première tranche d'un programme de cinq unités d'une capacité de 100 tonnes/jour chacun (*The Shanghai Municipal Government* et alii, 1995).
- second projet d'assainissement de Shanghai, soutenu par la Banque mondiale (1996-2010), \$600 m, avec notamment la station de Bailonggang (1,7 million de m³).

26. Voir la fermeture, au début des années 90, de l'usine de compostage d'Anting, pourtant mise en service en 1984, faute d'intérêt économique.

27. Entre 1991 et 1996, la municipalité et le gouvernement central ont investi dans les constructions urbaines 82 % des investissements totaux depuis l'adoption de la réforme et de la politique d'ouverture (Wu, 2000).

28. Source principale: Poste d'Expansion Économique de Shanghai, *Les projets de métro de Shanghai*, fiche de synthèse, avril 1998, 5 p.

29. PEE de Shanghai: *Le transport et la distribution d'électricité en Chine de l'Est*, fiche de synthèse, avril 2000, 5 p.

- phase I et II de la nouvelle localisation de la prise d'eau brute de Da Qiao (1992 et 1996).
- projet environnemental de Shanghai soutenu par la Banque mondiale: déchets, eaux usées, eau potable (débuté en 1994), \$160 m.
- usine d'eau potable de Da Chang, 400,000 m³ (1997 et 1998), \$73 m.
- usine de traitement d'eau potable de Longxi, 500,000 m³, en négociation.

Installations portuaires³⁰ et aéroportuaires

- aéroport international de Pudong (1994-1999). Première phase: piste et terminal pour 20 millions de passagers. Financements japonais en partie.
- projet de construction de deux nouveaux terminaux portuaires (1ère phase) sur le Huangpu avec le soutien de la Banque mondiale (début du projet: 1993).
- terminal de Waigaiqiao sur le Yangzi. Première phase de quatre quais (coût total de \$106 m). Financement Banque mondiale.
- port de Wuhaogou, près du précédent: 20 postes prévus à long terme. Construction de trois postes depuis 1999 (coût: Rmb1bn).
- travaux d'approfondissement à 12,5 m de tirant d'eau du chenal d'accès au port de Shanghai. Première phase approuvée fin 1997 (1991-2000). Coût total de \$1,87bn sur 15 ans.
- construction du port charbonnier de Luoqing sur le Yangzi (première phase achevée en 1996). Deux postes à quai et une aire de stockage. Coût total de Rmb1,26bn. Appui de la Banque mondiale de \$54 m.

Politique foncière et infrastructures

La municipalité de Shanghai a essayé, à partir des années 90, de tirer parti de l'interaction entre politique foncière et politique d'équipement dans le cadre de son ouverture internationale croissante. Ce mécanisme a été décrit en détail par Fulong Wu, spécialiste du système foncier chinois, dans un article de 1998 publié cette année (Fulong, 2000). Ce mécanisme peut être décrit sommairement comme suit.

- libéralisation de la politique fiscale nationale (nouvelles règles fiscales entre le gouvernement central et Shanghai en 1988) et de la politique foncière en Chine en 1988 (*Land Use Rights Reform*). La Municipalité met sur le marché des surfaces de terrain offertes aux promoteurs « privés » sous la forme de *land leasing* (baux). En 1993, 49,33 millions de m² avaient déjà été loués suite à la réforme de 1988. Les apports étrangers, hors Hongkong, vont bientôt représenter une part essentiel-

le des capitaux. L'immobilier est au milieu des années 90 le second secteur destinataire des investissements directs étrangers (\$4,72bn), soit 22,3 % de ces investissements en 1996 d'après le *Shanghai Statistical Bureau* (Wu Fulong, 2000, p. 1364).

- le développement de ces pratiques se traduit par un accroissement des ressources municipales tirées du « capitalisme foncier », et ce d'autant que la valeur des terrains augmente. Les revenus additionnels doivent permettre le financement d'infrastructures. Ces revenus auraient représenté \$1,8bn en 1993.
- ces infrastructures à leur tour doivent avoir un effet de levier sur la valorisation des terrains et sur les nouvelles utilisations du territoire, par exemple la valorisation des nouveaux espaces de Pudong, et la facilitation d'une dynamique de déplacement des populations les moins aisées vers les espaces urbains périphériques. Cela crée de nouveaux besoins de transport entre le centre, qui concentre les activités tertiaires, et les nouvelles zones résidentielles.

Les effets sur les infrastructures ne se font pas attendre. La croissance des investissements dans le secteur est exponentielle: de Rmb0,45bn en 1978, les investissements municipaux passent à Rmb6,14bn en 1991 puis à Rmb37,88bn en 1996, soit respectivement 2 % et 13 % du PIB de la Municipalité (Wu Fulong, 2000 p. 1371, d'après le *Shanghai Statistical Bureau*). Celle-ci réalise les dix projets prioritaires qu'elle s'était fixés en 1991. La liste ci-dessus donne un aperçu des initiatives prises. En vue de décongestionner la voirie, les voies de circulation passent de 3 300 km en 1985 à 5 400 km en 1996, et des travaux importants sont conduits pour l'extension des réseaux d'eau potable. Les financements ne sont pas uniquement locaux, puisque le gouvernement central y abonde pour les projets les plus importants. Les promoteurs commerciaux doivent aussi assumer les équipements de terrains dont ils obtiennent le droit d'utilisation.

Les investissements étrangers

Cette dynamique a suscité de nombreuses initiatives des plus grandes firmes mondiales du secteur des infrastructures. Des chiffres sectoriels complets sur les investissements par nationalité d'origine sont, à notre connaissance, inexistantes ou indisponibles. On sait en revanche qu'en 1994, en pleine époque de croissance, les investisseurs étrangers à Shanghai, tous secteurs confondus, venaient d'abord de Hongkong (\$6 307 m), du Japon (\$726 m) des États-Unis (\$561 m), de Taiwan (\$453 m). Les Européens apparaissaient derrière, les

30. Source principale: Poste d'Expansion Économique de Shanghai, *Le port de Shanghai*, fiche de synthèse, octobre 1998, 5 p.

Allemands et les Britanniques devançant les Français (\$38 m)... On peut malgré tout identifier certains investissements et marchés de biens et services obtenus dans le domaine des infrastructures urbaines: mentionnons Siemens, ABB Daimler Benz et Philip Holzmann (métro et ouvrages d'art), ou encore Thames Water et Bovis (eau potable).

Les Français, sont intervenus dans les domaines de l'eau (Sogreah, second projet d'assainissement de la Banque mondiale, ou encore Degremont, projet d'usine de traitement de Longxi, Crédit Lyonnais, montage en BOT de Da Chang), des déchets ménagers (Ingerop et Stein Industrie, incinérateur de Pudong) et dans l'ingénierie de transports (Systra, et BCEOM pour la circulation et le métro, ou encore Alstom et Framatome pour le métro), dans le consulting électrique (EDF) et aéroportuaire (Aéroport de Paris, l'architecte Paul Andrieu), la fourniture d'équipements (Soule pour le tunnel piétonnier sous le Huangpu) ou encore les télécommunications (Alcatel). La France appuie les efforts de ses entreprises par des facilités financières (prêts sur protocoles, FASEP, et assurances COFACE). Mais chaque pays développé fait de même, notamment pour les prestations amont d'ingénierie et de conseil, supposées faciliter les exportations de biens et services en aval. La plupart de ces aides sont liées, sauf celles de l'OCDE japonaise et des *Trust Funds* bilatéraux dans les organismes internationaux. La France a aussi cherché à se ménager une place dans les coopérations amont avec la municipalité de Shanghai, manière, qu'on le veuille ou non, de prédisposer favorablement les organisations et les décideurs locaux à l'égard du savoir-faire français³¹: partenariats avec la Région Île de France (IAURIF) ou la Communauté Urbaine de Lyon (Agence d'Urbanisme), avec la région Rhône-Alpes (et ses entreprises, grâce à sa structure d'expansion économique, ERAI) sans parler des multiples séminaires, voyages d'études, formations et bourses financés par l'administration centrale avec l'aide de structures d'expertise (CNRS, Universités, bureaux d'études).

Shanghai est loin d'apparaître comme un marché facile pour les entreprises étrangères, même si l'accroissement du pouvoir d'achat en fait un lieu d'investissement privilégié dans la région. Toutes proportions gardées, on retrouve certaines analogies avec la Cité-État de Singapour. Certes les projets d'infrastructure à Shanghai sont nombreux mais, par rapport au reste de la Chine, plusieurs facteurs sont de nature à rendre les

partenariats avec les firmes étrangères plus compliqués, qu'il s'agisse de l'orgueil professionnel dont font parfois preuve l'administration et les pôles d'expertise locale, de la forte dynamique capitaliste autochtone ou de la volonté de circonscrire le rôle des étrangers au rôle de fournisseurs de technologies et de capitaux. Encore doit-on noter, sur ce dernier point, que si la croissance et la libéralisation économique se poursuivent en Chine, le financement des infrastructures passera probablement davantage à l'avenir par la mobilisation de l'épargne chinoise par l'intermédiation bancaire ou les marchés financiers (émissions d'actions et d'obligations par les sociétés chinoises comme pour une partie du financement de la ligne n° 3 du métro).

Le partenariat public/privé

Il a naturellement été l'une des modalités espérées par Shanghai pour mener à bien ses projets d'infrastructures. Cet espoir s'est fondé au départ sur l'engouement des investisseurs internationaux (notamment les groupes de Hongkong) pour la Chine, et pour Shanghai en particulier (Baye, 1997; HEC Eurasia Institute, 1997). Au début des années 90, le cadre juridique n'est pas clair, et dans l'euphorie de l'ouverture économique les négociations se multiplient en Chine entre entreprises étrangères et autorités locales ou provinciales, qui veulent profiter de leur marge de manœuvre, notamment dans les zones les plus actives économiquement et dans les secteurs portuaires (partenariats à Shanghai entre le groupe Huntchinson Whampoa et COSCO), autoroutiers et énergétiques (groupe Hopewell dans le Guangdong)³². Pour le gouvernement chinois, Shanghai apparaît à l'époque comme un site idéal d'expérimentation de nouvelles pratiques financières. Les plus haut niveaux du gouvernement municipal appuient les démarches exploratoires.

Finalement, deux contrats de concession d'ouvrages à péage sont signés au milieu des années 90, avec deux consortiums « sino-hongkongais ». En 1992 un premier *Build Operate and Transfer* (BOT) est signé pour le *Yan'an Road Duplicate Project* (liaison routière entre Pudong et Puxi). L'opérateur est la *Shanghai Tunnel Development Company* (joint venture entre la *Jinli Cny Ltd* de Hongkong, en fait filiale indirecte de la CITIC, et la *Shanghai Huangpu Tunnel River Cny*, émanation de la municipalité). Son contrat s'étend sur 30 ans. En 1994, un contrat sur 20 ans est signé avec la Hu-

31. Ces efforts ont pu être exposés à des mesures chinoises de rétorsion à l'encontre des milieux d'affaires, comme celles prises à la suite de la vente des Mirages à Taiwan

32. Les deux groupes étant dirigés par deux *tycoons* de Hongkong, Li Ka-shing et Gordon Wu.

gang Shanghai Pujiang Tunnel and Bridge Development Corporation pour le financement, la construction et l'exploitation du tunnel de la Dapu road et les deux ponts de Nanpu et Yangpu.

Cela étant, la position du gouvernement chinois sur les pratiques de concession évolue progressivement. La Commission d'État au Plan publie en 1995 un projet de loi sur les BOT qui veut fixer un cadre à ces pratiques. Ce projet est perçu positivement par les acteurs de terrain, comme un élément de clarification des pratiques contractuelles. La même Commission publie la même année une réglementation qui interdit l'accès aux étrangers à l'exploitation des réseaux techniques urbains, limitant les concessions aux seules usines. Visiblement, les milieux de l'administration centrale s'inquiètent des implications en termes de tarification et de taux de profit accordés aux entreprises étrangères. La Chine rentre aussi dans une période où l'État s'efforce de reprendre en main le contrôle sur les provinces et les grandes villes. Finalement, la loi sur les BOT n'est pas ratifiée par le Congrès National du Peuple. A l'époque, Shanghai est dans la phase finale de la négociation d'un BOT avec un consortium britannique, composé de *Thames Water International* et de Bovis, pour l'usine de traitement d'eau de Da Chang (cf. supra) qui porte sur \$73 m. Shanghai signera le contrat en 1995, au forceps, c'est à dire en passant outre les réticences de l'administration centrale et grâce à l'intervention des plus hauts niveaux du pouvoir (*HEC Eurasia Institute*, 1997; Baye in Lorrain co-ord., 2001).

Les concessions associant des étrangers se sont heurtées à un réflexe de défiance, dans un domaine où l'autorité locale commençait à expérimenter une autonomie réelle par rapport au gouvernement central: à cet égard, on note que deux des trois concessions mentionnées plus haut ont été signées avec des entreprises chinoises. Cette défiance s'est renforcée par la difficulté des responsables locaux, en dépit de leurs qualités professionnelles, à acquérir une culture satisfaisante de la contractualisation avec des partenaires privés. Convaincus que leur ville était l'objet de la convoitise illimitée des investisseurs étrangers, ces responsables ont probablement pêché par orgueil, conduisant finalement les entreprises internationales à s'intéresser à des cités moins prospères mais plus accueillantes.

Tous les services de la municipalité n'ont pas forcément agi à l'unisson face aux opportunités de montages en partenariat public/privé pour les infra-

structures. Mais de manière plus générale, le système articulant valorisation foncière et financement des infrastructures s'est grippé du fait de la difficulté de l'administration locale à coordonner ses actions. Laissés largement autonomes depuis des mesures prises en 1992 et 1993 pour la planification et en 1994 dans le domaine fiscal, les districts ont adopté des comportements trop indifférents à la logique de développement de l'ensemble de la métropole. Il s'en est suivi une certaine confusion aboutissant à une inflation de l'offre de terrains aux promoteurs et au déséquilibre du système de valorisation foncière après 1997 (Haila, 1999). Les autorités locales semblent avoir pris conscience de cette dérive, puisque le système du *land lease* a considérablement décliné en intensité après 1995 (Wu, 2000).

Aujourd'hui, l'atmosphère des investissements n'est plus celle des années 90. Les habitants de Shanghai eux-mêmes l'avouent, évoquant sans crainte les faibles taux d'occupation de nombreuses constructions récentes, à Pudong ou ailleurs. Cela étant, même si le rythme en est moins haletant, la dynamique de croissance des infrastructures ne s'est pas rompue, pas plus que celle des nouveaux aménagements urbains: les moteurs de la demande de terrains et les caractéristiques de l'offre sont telles que les prix n'ont pas joué le rôle de signal que leur réserve la théorie économique classique, au point que certains auteurs considèrent impropre de parler de véritable marché du foncier à Shanghai (Haila, 1999). Le maintien relatif de la santé de l'économie chinoise depuis la crise asiatique a rassuré, tout en rendant les investisseurs internationaux plus prudents. La crise immobilière n'a pas mis fin aux investissements étrangers dans le secteur, ni à ceux des Chinois d'Outre-mer, comme l'indique un récent article sur la zone de Pudong³³.

Le plan directeur de Shanghai à l'horizon 2020

Au début 2000, le Congrès du Peuple de Shanghai a approuvé le *Master Plan* à vingt ans (2000-2020) de la municipalité, le dernier du genre datant de 1986. Le nouveau plan a été préparé sous l'autorité de la Commission du Plan par le Bureau de la planification urbaine, assisté du SUPDRI. Ce document n'est pas diffusé par les autorités locales pour l'instant, puisqu'il est actuellement soumis à l'approbation du Conseil d'État et du Ministère de la Construction. Les seules

33. « Pudong Rises to the Task », *Far Eastern Economic Review*, November 2, 2000, pp. 56-58.

bases en sont donc des coupures de presse locales, qui le présentent de la manière la plus avantageuse. A défaut de document officiel disponible, la prudence par rapport aux données est de rigueur.

Ce plan fixe des objectifs en matière d'aménagement, de protection du patrimoine et d'amélioration du cadre de vie, d'environnement et d'infrastructures. Il veut confirmer l'accès de Shanghai au rang des grandes métropoles mondiales. On se concentrera sur les deux derniers aspects, en établissant le parallèle avec les autres volets si nécessaire³⁴.

Le Plan d'urbanisme se situe dans le cadre d'une limitation du niveau de population à 16 millions d'habitants pour l'ensemble de la municipalité. Il prévoit à la fois la valorisation des espaces encore disponibles à l'est du Huangpu, la poursuite de la tertiarisation de l'économie, et celle du rejet à la périphérie des industries, notamment les plus polluantes. Il prévoit aussi la limitation de la ville centre à une surface de 660 km² dont 60 non constructibles, et à une population à 8 millions d'habitants (soit grosso modo une densité de 13 300 hab./km² au lieu de plus de 30 000 aujourd'hui³⁵). Ces ambitions passent par le développement de villes nouvelles dans les zones de Baoshan, près de l'aéroport de Pudong, à Minhang, Huinan, Chengqiao, Haigang (en bord de mer), Jiading, Qingpu, Songjiang, et par l'affirmation de la vocation du centre d'affaire de Lujiazui sur la rive droite du Huangpu.

Elles doivent aussi s'appuyer :

- sur la continuation de la politique de destruction de bâtiments anciens en centre-ville, sur la protection du patrimoine (zone de l'ancienne concession française, vieux quartier chinois et *lilongs*), sur des déplacements importants de populations à bas revenus vers la périphérie de l'agglomération, et sur la poursuite des politiques d'accession à la propriété proposée aux classes moyennes. L'ambition est par ailleurs d'aller rapidement au delà de la densité de 10 m² par personne en matière de logement.
- sur le déplacement des unités industrielles au-delà du périphérique extérieur, afin de continuer à privilégier la dimension tertiaire (pôles d'affaires, pôles de loisir, pôles commerciaux) à l'intérieur de la ville.

Quant aux infrastructures, nous retiendrons trois volets.

- la mise en place d'un système visant à terme à mettre chaque résident de Shanghai à moins de 40mn de n'importe quel point de l'agglomération par transport en commun. Le Master Plan reprend les propositions d'un Plan de Transport Public (*Mass Transit Plan*), lui aussi soumis à l'approbation du Conseil d'État. Cet objectif passe par la conduite de projets lourds de transports en commun en site propre : construction de 7 lignes de LRT, d'une longueur totale de 130 km, et de 11 lignes de métro de 330 km (en premier lieu la troisième ligne). Il passe aussi par l'amélioration du réseau routier d'accès et de délestage des périphériques, notamment par le recours accru aux formules en souterrain pour limiter les emprises et par la construction d'un nouveau tunnel de 2,8 km, immergé, de 43 mètres de large à 2 x 4 voies³⁶. S'ajoute à ces projets l'intention de restreindre l'accès du centre-ville aux voitures, en développant les espaces piétonniers dans les quartiers commerçants.

- les grands projets fluviaux et maritimes. D'abord, la modification et la diminution du trafic sur le Huangpu et la rivière Suzhou, voies traditionnelles d'une grande partie du fret de matériaux nécessaires aux industriels locaux. Ceci devrait permettre d'améliorer la qualité des eaux et de mieux tirer parti des deux rivières sur le plan des aménités et de la valorisation foncière. Le plan prévoit la transformation en espaces verts des zones entre les ponts Yangpu et Nanpu, actuellement des quais pour le transport du charbon. Ensuite, le développement de l'île de Chongming (1 100 km²) au nord de la ville, au milieu de l'estuaire du Yangzi, afin d'y promouvoir des espaces de transbordement des marchandises, des zones d'agriculture, d'exportation et de loisir. Enfin, bien sûr, le grand projet de port en eau profonde des îles Yangshan, dans la province de Zhejiang, dans la baie de Hangzhou, et qui serait composé des deux terminaux de conteneurs de Xiaoyangshan et Dayangshan (50 postes à quai d'une capacité de 12 millions de TEU³⁷) et complété au sud de Pudong par un autre terminal relais. Le port serait en outre relié à la terre ferme par un pont de 30 km, le *Lu Yang cross sea bridge*.

- les projets environnementaux, qui s'inscrivent dans un plan à 15 ans formulé en 1999. Shanghai prévoit d'y consacrer 3 % de son produit économique (Pin, 2000).

34. Une grande partie des informations de cette section provient d'un travail de présentation du Plan d'Urbanisme de Shanghai, réalisé par Annie Pin pour le Consulat de France à Shanghai de mars à mai 2000 (Pin, 2000).

35. Chiffre avancé par le PEE de Shanghai dans sa fiche de synthèse *Le Projet de métro à Shanghai*, en avril 1998 (p1). D'après certains auteurs, la densité dans les districts urbains à la fin des années 80 atteignait 80 000 personnes au kilomètre carré (Fung, Yan, Ning, 1992, p. 139).

36. Poste d'Expansion Économique de Shanghai, *Les priorités de la Municipalité de Shanghai en matière d'infrastructures*, fiche de synthèse, 2000, 3 p.

37. Ibid. p. 3

Ces projets seront conduits dans le cadre des objectifs décrits plus haut. L'amélioration de la qualité des eaux de surface, par exemple celles de la rivière Suzhou avec le soutien de la Banque asiatique, et le renforcement du contrôle des pollutions à la source (agricultures, PMI) en composeront une partie importante. Par ailleurs, les dimensions assainissement et épuration seront des éléments essentiels du Plan. L'objectif est d'atteindre un taux de traitement des effluents urbains de 60 %. *Last but not least*, il faut mentionner ici l'ambition, d'ici 2010-2020, de ramener à 50 % la part du charbon dans la production d'énergie consommée par Shanghai, en favorisant notamment l'utilisation du GPL, puis du gaz naturel qui sera acheminé du Xinjiang à partir de 2003-2005.

Conclusion

Cet article a mis en évidence l'ampleur de l'effet de rattrapage qu'a connu Shanghai ces dernières années en matière d'infrastructures, suite au constat de déséquilibre entre le niveau d'équipement et le développement industriel, puis tertiaire, de la cité. Dans cette phase conclusive, plusieurs remarques s'imposent.

En premier lieu, les hommes, le sort des populations, sont finalement peu évoqués dans cet article, comme si parler en une vingtaine de pages des infrastructures empêchait de consacrer plus de trois lignes à l'évolution de la condition humaine dans la tourmente de ce développement accéléré. Pourtant, l'évolution des modes de vie à Shanghai, les réactions des populations aux conséquences des politiques d'aménagement, d'accès à la propriété, les choix de consommation et d'épargne consécutifs à l'élévation du niveau de vie et à l'internationalisation de la cité sont au cœur des processus. Les dynamiques amorcées vont devoir, de plus en plus, compter sur la réceptivité des résidents, des usagers, des consommateurs, pour assurer le succès des politiques engagées. Jusqu'ici, les effets sociaux du développement des infrastructures, leur impact sur l'emploi et la qualification des personnels municipaux, sont relativement absents des témoignages ou analyses disponibles si on les compare aux travaux sur l'aménagement ou les politiques urbaines. Naturellement, l'accès aux données de base est un problème majeur.

Quoiqu'il en soit, deux questions viennent à l'esprit. Tout d'abord, qu'en est-il des conséquences sociales du déplacement des populations et des activités industrielles qu'impliquent les projets d'infrastructures? On sait que la question du « *resettlement* » est désormais l'un des aspects les plus sensibles des projets. A cet égard, la municipalité de Shanghai a peut-être des pratiques moins rudes qu'ailleurs en Chine (voir ce que vivent certains habitants du quartier de Dongcheng à Beijing actuellement). Si les polémiques autour du barrage des Trois Gorges sont connues, y a-t-il des enseignements à tirer des pratiques en vigueur à Shanghai dans le cadre des projets, internationaux ou non³⁸?

Ensuite, dans quelle mesure le développement des infrastructures participe-t-il de l'émergence de nouveaux modes de vie? Les résidents de Shanghai seront-ils dans dix ans ce que sont les Singapouriens depuis 20 ans, à savoir des propriétaires d'appartements standardisés connectés au centre-ville par des métros rutilants? Seront-ils les résidents d'une métropole qui, grâce aux NTIC notamment, sera l'une des plus policées et des plus propres du monde?

Dans un autre ordre d'idées, Shanghai répond à une sorte d'appel du large, par une participation accrue au commerce international, par le recours aux investisseurs étrangers et par la volonté d'être reconnue comme l'une des grandes *world cities*. Au delà de cette observation, sachant le rôle essentiel que devrait jouer Shanghai dans le développement de l'économie de la Chine de l'intérieur, comment vont vraiment s'articuler ses ambitions en matière d'infrastructures urbaines et les besoins effectifs des provinces alentour, dans le domaine des communications notamment? Que se passera-t-il si leur essor est plus lent que prévu, si le projet du barrage des Trois Gorges ne produit pas les effets qu'en attend le gouvernement central (production énergétique, développement de zones de croissance, navigation fluviale...)?

Enfin, on peut de demander si le modèle shanghaien de développement des infrastructures et des services urbains est susceptible ou non de s'appliquer à d'autres villes chinoises. Du point de vue de la gestion et du financement de ces équipements, on répondra oui a priori, avec des gradations: certaines villes, Nanjing par exemple, sont probablement mieux dotées et préparées que d'autres pour des réformes du même

38. La Banque mondiale impose aux bénéficiaires de ses prêts des conditions strictes de planification et de mise en œuvre des déplacements. Nous avons nous-même, dans le cadre d'une mission confiée à Sogreah Consultants par la Banque à Chongqing (projet environnemental urbain), vécu quotidiennement la volonté de la Banque que soit évitée toute confusion entre les projets qu'elle soutient, assortis de ses conditions, et ceux conduits « en solo » par les autorités chinoises en suivant leurs propres habitudes en matière de *resettlement*.

type qu'à Shanghai. Pour ce qui concerne l'ampleur et la rapidité des moyens mis en œuvre, la reproductibilité est moins évidente, eu égard à la spécificité du couplage entre activités foncières et infrastructures. En outre, Shanghai a jusqu'ici eu tendance à agir « pour son propre compte ». En supposant que les espoirs

construits autour des programmes ambitieux d'infrastructures dans la cité se réalisent, Shanghai risque d'être à la fois le catalyseur du développement économique chinois, et le défi permanent à une certaine conception, politique, de la Chine Populaire.

BIBLIOGRAPHIE

- G. Antier, 1993**, « Cap au large pour Shanghai », in Planification urbaine, réponses de métropoles, *Les cahiers de l'IAURIF*, n° 104-105, pp. 96-104.
- E. Baye, D. Lorrain**, avec la collaboration de Guillemot Martin, 1997, *Le marché de l'environnement dans la région de Shanghai. Réglementations, institutions, industries*, SAEI/DGSI, Ministère de l'Industrie, de la Poste et des Télécommunications, 146 p.
- E. Baye, 1996**, « Le développement des infrastructures dans la zone Asie Pacifique : mythes et réalités », *2001 Plus*, n° 39, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, DRAST, MELT, 51 p.
- E. Baye, M. Guillemot, D. Lorrain, 1994**, *Les services urbains en Chine ; eau, assainissement, déchets*. DAEI-CASP, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 264 p.
- Cao Huhua, Zhao Ying, S. Losier, 2000**, « Le projet urbain de Pudong à Shanghai offre-t-il un développement durable pour la globalisation de la Chine ? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 86, juin, pp. 92-99.
- CHREOD Ltd, 1995**, *Implications of Development Trends in the Yangtze Delta Economic Region*, Final Report, Vol. 1, report prepared for Shanghai Sewer Project II, June, 78 p. + annexes.
- C. Comtois, N. Robitaille, 1994**, « L'économie des Transports à Shanghai », *Revue d'Économie Régionale et Urbain*, n° 3, pp. 403-415.
- J-K Fairbank, 1997**, *La grande révolution chinoise 1800-1989*, Champs Flammarion.
- French Ministry of Public Works and Transportation, the World Bank, 1996**, *International Workshops on Innovative Strategies for Urban Infrastructure Financing in China*, Nanjing, 11/13 January and Harbin, 15/17 January 1996. Proceedings, 148 p.
- Fung Ka-iu, Yan Zhong-Min, Ning Yue-min, 1992**, « Shanghai: China World's City », in *China Coastal Cities*, Yue-man Yeung et Xu-wei Hu (ed.), University of Hawai Press, pp. 124-152.
- A. Haila, 1999**, « Why is Shanghai Building a Giant Speculative Property Bubble? », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.23, n° 3, pp. 583-588.
- HEC Eurasia Institute, 1997**, *Le financement des infrastructures en Chine*, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, 151 p.
- C. Henriot, Z. Zheng, 1999**, *Atlas de Shanghai. Espace et représentations de 1848 à nos jours*, CNRS Editions, 183 p.
- M. Hollard, Yu Ying-Chuan, O. Boissin, Yong Hu (éd.), 2000**, *L'organisation industrielle, la modernisation des entreprises et la coopération franco-chinoise*, Université Pierre Mendès-France, Grenoble 2, IREP Développement, 356 p.
- D. Lorrain (coord.), 2001**, *Expériences de gestion déléguée de réseaux urbains*, Programme Action Incitative Ville, Ministère de l'Éducation, de la Recherche et de la Technologie.
- D. Lorrain, 2000**, « La Banque mondiale telle Janus. Expériences d'études en Chine », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 86, pp. 101-110.
- A. Pin, 2000**, *Le plan d'urbanisme de Shanghai 2000-2020*, Consulat Général de France à Shanghai, 27 p. + annexes.
- Poste d'Expansion Économique de Shanghai, 1998 et 2000**, *Fiches de synthèse* (cf. notes de bas de page).
- Poste d'Expansion Économique de Shanghai, 1995**, *L'Environnement en Chine de l'Est*, Notes des Postes d'Expansion Économiques, DREE, 112 p. Document réactualisé en 2000.
- Qian Da Ren, 1996**, « Extension of BOT Function in Infrastructure Construction in Shanghai », International Workshops on *Innovative Strategies for Urban Infrastructure Financing in China*, Proceedings, SRCES, Ministère de l'Équipement, Ministère des Affaires étrangères, the World Bank, pp. 29-33.
- Qin Shen, 1997**, « Urban Transportation in Shanghai, China: Problems and Planning Implications », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 21, n° 4, December, pp. 589-606.
- P. J. Rimmer, 1996**, « Les corridors de développement dans la zone Asie Pacifique », *2001 Plus* n° 35, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, DRAST, MELT, 44 p.

P. J. Rimmer, 1993, « Transport and Communications in the Pacific Zone during the Early Century », in Yeung Yue-man (éd), *Pacific Asia in the 21 st Century, Geographical and Developmental Perspectives*, The Chinese University Press, pp. 195-232.

Shahid Yusuf, Weiping Wu, 1997, *The Dynamics of Urban Growth in Three Chinese Cities* [Beijing, Shanghai, Tianjin]. Oxford University Press, published for the World Bank, 229 p.

The Shanghai Municipal Government, Australian International Development Assistance Bureau, The World Bank, 1995, *Shanghai Environment Project, Shanghai Environmental Master Plan, Action Plan*, Kinhill, Rust PPK Joint Venture, Shanghai Academy of Environmental Sciences, 174 p. + annexes.

Tang Win-Shing, Chu David K. Y., Fan Cindy C., 1993, « Economic Reform and Regional Development in China », in Yeung Yue-man (éd), *Pacific Asia in the 21 st Century, Geographical and Developmental Perspectives*, The Chinese University Press, pp. 104-133.

World Bank, 1996, *Second Shanghai Sewerage Project, Staff Appraisal Report*, Environment and Municipal Development Division, China and Mongolia Department, East Asia and Pacific Regional Office, February 21, 129 p.

Wu Fulong, 2000, « The Global and Local Dimensions of Place-making: Remaking Shanghai as a World City », *Urban Studies*, vol.37, n° 8, pp. 1359-1377.

Wu Xiu Yi, 2000, « Les tendances principales et les politiques d'orientation du développement économique de Shanghai en 1998 », in Hollard Michel et Yu Ying-Chuan et alii (éd), *L'organisation Industrielle, la modernisation des entreprises et la coopération franco-chinoise*, Actes du colloque de Shanghai, IREP/Université Pierre Mendès France.

Yeung Yue-Man, Li Xiaojian, 1999, « Bargaining With Transnational Corporations: The Case of Shanghai », *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 23, N° 3, pp. 513-533.

DES VÉLOS AUX AUTOS. DÉVELOPPEMENT URBAIN ET MOBILITÉ À PÉKIN

Jean-François DOULET

Institut d'Etudes Politiques de Paris - jfdoulet@wanadoo.fr

Depuis le début des années 90, l'augmentation rapide de l'usage des modes de transports motorisés à Pékin s'inscrit dans un grand mouvement de développement de la mobilité urbaine, entamé avec la généralisation de la bicyclette dans les années 80. La part de l'automobile dans la répartition modale des déplacements mécanisés est passée de 4 % en 1990 à plus de 14 % en 1994 (MVA, 1996). Cette augmentation de la mobilité motorisée, qui s'effectue sous les formes du taxi et de la voiture particulière, constitue une originalité de Pékin par rapport à d'autres métropoles de l'Asie en développement, dont le processus de motorisation a été en partie soutenu par l'accès à la moto.

Quatre thèmes transversaux vont nous aider à comprendre la place de l'automobile dans l'évolution de la mobilité urbaine à Pékin: 1) l'effet des dynamiques urbaines sur la motorisation des déplacements, 2) l'apparition de différenciations sociales dans les pratiques de mobilité, 3) l'impact des nouvelles opérations d'aménagement viaire (voies) sur la coexistence des modes de transport, 4) la mise en place de politiques urbaines dirigées vers l'automobile.¹

L'effet des dynamiques urbaines sur la motorisation des déplacements

Les réformes urbaines entreprises à partir du début des années 80 favorisent à Pékin un développement urbain qui s'apparente au modèle saint-simonien (ORFEUIL, J-P, 1994). Ce modèle se caractérise par un fort potentiel d'expansion urbaine et par une spécialisation spatiale accrue. Sous l'effet d'un marché foncier en plein développement (FAN, Y.B. et DONG, L.M., 1996), les périphéries voient se développer des logements d'habitat collectif alors que le centre tend à concentrer les activités tertiaires.

Des programmes de construction de logements collectifs ainsi que des choix en faveur de l'aménage-

ment de pôles périphériques de développement soutiennent un phénomène croissant de suburbanisation qui dilue les densités de population vers les périphéries proches. Ce phénomène de suburbanisation est marqué par une diminution de la densité moyenne dans l'agglomération de Pékin qui, entre 1982 et 1990, a subi une baisse de plus de 3 %, passant de 20 100 hab./km² à 19 400 hab./km² (WANG, F.H. et ZHOU, Y.X., 1999). Durant cette période, les quartiers centraux perdaient de leur population (-15 % pour certains sous-arrondissements) alors que les zones de banlieue connaissaient un fort développement (+45 % pour certains sous-arrondissements).

Les projets de concentration des activités de services et du tertiaire supérieur dans le centre-ville, ainsi que dans certains pôles de développements suburbains, ont accentué ce mouvement de concentration des emplois haut de gamme. Le projet actuel de la municipalité de Pékin de faire de la moitié est de la ville un immense centre d'affaires (le *Central Business District* de Chaoyang), associé à celui, plus ancien, de maintenir un fort développement dans la zone *high tech* de la banlieue nord-est (le quartier de Zhongguancun), abondent dans ce sens. Dans le même temps, les opérations de rénovation des quartiers du centre obligent à délocaliser les populations les plus pauvres vers de nouveaux ensembles d'habitation, dans des périphéries toujours plus éloignées : 20 % des logements neufs sont aujourd'hui construits dans les lointaines banlieues (*yuanjiaoqu*) de Pékin (ASMP, 1998).

La reconfiguration de l'espace urbain de Pékin depuis le début des années 80 répartit les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération et en particulier dans les banlieues ; aux territoires urbains de la mobilité s'ajoutent de plus en plus des territoires suburbains. La mobilité ne se contente ainsi plus des espaces de proximité, elle s'inscrit désormais dans une échelle métropolitaine : 51 % des déplacements se font de banlieue à banlieue, 29 % des mouvements de véhicules automobiles sont de type centre-banlieue.

1. Ce texte est une version modifiée d'une présentation donnée lors d'une journée de l'Association des Géographes Français (AGF) consacrée aux villes chinoises (17 novembre 2001). Il reprend quelques analyses contenues dans la thèse de l'auteur : DOULET, J.-F., 2001, « De la ville des vélos à la ville des autos. Mobilité urbaine et politique de transport à Pékin durant les années 80 et 90 », Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, sous la direction de G. DUPUY, Université de Paris X-Nanterre.

La spécialisation fonctionnelle de l'espace et un déséquilibre entre population et emplois dans les périphéries de Pékin apparaissent comme des facteurs déterminants, car ils sont responsables d'un allongement des déplacements. Cette évolution, qui caractérise tout processus de métropolisation, avantage l'automobile et pèse sur l'usage de la bicyclette, qui ne peut guère supporter des déplacements de plus de 6 km. Cela expliquerait que la part du vélo dans la structure modale des déplacements mécanisés ait régressé de 58 à 52 % entre 1990 et 1994 (MVA, 1994).

L'apparition de différenciations sociales dans les pratiques de mobilité

Les transformations socio-économiques, résultat de la politique des réformes urbaines, permettent de comprendre que l'allongement des déplacements liés au travail résulte en grande partie de l'éclatement du parc du parc de logements des entreprises. Sous le coup des réformes, la disparition partielle du modèle de l'unité de travail (*danwei*), qui était le garant d'une proximité relative des lieux d'habitat et de travail, suscite de la part des entreprises un désengagement progressif vis-à-vis de la question du logement de leurs employés.²

Pour les citoyens, la disparition du modèle de l'unité de travail implique des comportements de mobilité plus complexes. Les liens sociaux imposés par l'unité de travail font place aujourd'hui à des réseaux sociaux plus distendus (DAVIS, D. S., dir., 1995). C'est ce que révèle la participation des citoyens à des associations diverses, la fréquentation de nouveaux lieux de sociabilité, ou bien encore des pratiques amicales plus souples. L'offre intégrée de services au sein de l'unité de travail, aussi bien en termes de soins que d'éducation ou encore d'accès à la consommation, est dorénavant éclatée dans l'espace urbain³. En conséquence, la multiplication de centres commerciaux, et dans une moindre mesure de centres de loisirs et de détente, entraîne de nouveaux besoins de mobilité. Cette transformation des territoires du quotidien impose aux individus une plus grande capacité à maîtriser leur mobilité.

De ce point de vue, pour une grande partie de la population pékinoise, la diversification de l'offre en transports motorisés a coïncidé avec une élévation du niveau de vie et des attentes plus importantes en termes de confort et de qualité de vie. Cette offre se caractérise par la multiplication des compagnies de minibus, et surtout par la multiplication impressionnante du nombre de taxis⁴. Sensiblement plus chers que les bus, les taxis ont permis de répondre à une demande croissante, pour certains déplacements qui étaient devenus trop pénibles à accomplir en bicyclette. La fréquence d'usage du taxi dépend cependant du revenu de chacun. Elle peut être occasionnelle, pour des courses ou des rendez-vous, ou plus régulière lorsque, par exemple, l'entreprise participe aux frais. La possibilité, pour certains habitants, d'utiliser régulièrement le taxi marginalise les plus pauvres des Pékinois qui, pour la plupart, se situent encore dans une phase d'accès à la première bicyclette. C'est le cas de nombreux migrants d'origine rurale.

L'appartenance à une entreprise suffisamment importante pour fournir un service de ramassage est aussi un facteur de différenciation sociale. Les employés qui ne peuvent pas accéder au car d'entreprise (*banche*) sont d'une certaine façon lésés et dépendants de la bicyclette ou du bus, parfois pour de longues distances. Le service de ramassage se limite essentiellement aux déplacements de travail. Cependant, ponctuellement, il peut aussi servir à soutenir une mobilité de loisirs, pour des sorties collectives de week-end en particulier.

L'accès à la voiture constitue certainement la forme de discrimination sociale la plus nette dans le domaine de la mobilité. À l'exception de certains usages que les cadres d'entreprises ou certains fonctionnaires font de leur voiture de service (*gongyong jiaoche*), la perspective de l'accès à une voiture privée (*siren jiaoche*) ne concerne qu'un pour cent des ménages de Pékin, qui sont bien entendu parmi les plus riches. Il convient toutefois de souligner que ce taux, faible en apparence, est le plus élevé de Chine : la moyenne nationale se situe autour de 0,26 véhicule pour 100 foyers urbains (ASC, 1999). En outre, le dynamisme du marché de l'automobile à Pékin laisse supposer que les années à venir verront une forte augmentation de ce taux d'équipement.

2. L'unité de travail (*danwei*) constituait l'élément de base des principes maoïstes d'organisation de la vie urbaine : elle fournissait aux citoyens travail, logement et services, le plus souvent dans un même espace.

3. Dans la terminologie des réformes, ce processus est lié au phénomène de la « socialisation » (*shehuihua*) des services. Il signifie que la gestion d'un certain nombre de services urbains, qui incombait autrefois aux unités de travail (*danwei*), sont dorénavant du ressort de l'autorité publique, ou de la « société » en d'autres termes.

4. Le nombre des taxis en circulation à Pékin est passé d'un peu moins de 15 000 véhicules au début des années 90 à près de 70 000 aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, pour ces rares élus, l'accès à la voiture privée permet d'ouvrir considérablement les territoires de la mobilité vers certains sites touristiques ou de loisirs des périphéries de la capitale⁵ ou bien, plus rarement⁶, vers des sites touristiques de provinces plus lointaines⁷.

L'impact des opérations de voirie sur la coexistence des modes de transport

La motorisation des déplacements a imposé, dès la deuxième moitié des années 80, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire par la création d'axes structurants. Il s'agit en particulier des boulevards périphériques⁸, des radiales de sortie et d'entrée de ville, ainsi que certaines voies importantes du centre de l'agglomération telles que l'avenue Ping'an (*Ping'an Dadao*)⁹. Bien souvent, l'aménagement de ces voies se traduit par de véritables percées urbaines dans le bâti ancien.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de véhicules automobiles en circulation dans les rues de Pékin pose la question de leur coexistence avec d'autres modes de transports, la bicyclette en particulier. L'usage de cette dernière est en effet largement répandu à Pékin, avec un total de 8 millions d'unités en circulation. Ce mode s'est diffusé d'abord dans les années 60 et 70 avec le soutien du gouvernement, puis à partir de la fin des années 70 grâce à l'augmentation des revenus des citoyens, de la restructuration du marché chinois du cycle, et des réformes du système de distribution des produits de consommation (DOULET, J.-F., 1994). Dans les années 80, des aménagements pour séparer les flux cyclistes des flux motorisés ont commencé à se généraliser. Les techniques de séparation ont consisté soit à réaliser un terre-plein permanent, soit à poser des barrières (bornes rouges et blanches) pour délimiter une voie de gauche exclusivement réservée à la circulation cycliste.

Depuis le début des années 90, les stratégies de reconfiguration du système des voies urbaines ont favorisé la fluidité du trafic automobile, en portant souvent atteinte au principe de séparation physique des flux. La fluidité du trafic, que recherchent les responsables de la circulation à Pékin, impose des contraintes : les zones de conflit entre les bicyclettes et les véhicules motorisés doivent être en nombre limité, afin de rompre le moins possible la vitesse sur certains axes. Les conséquences en termes de partage de la voirie sont, sur les artères principales, une réduction de l'espace dévolu à la circulation cycliste et, sur d'autres voies, la disparition de la séparation physique des flux¹⁰. De nombreuses voies cyclables ont été transformées en voies pour véhicules lents.

Ainsi, les nouveaux principes d'organisation de la circulation s'appuient sur une différenciation du réseau viaire entre d'une part les voies rapides, où la contrainte de fluidité est forte, et d'autre part les voies secondaires et les voies de desserte, où la coexistence des modes s'effectue par un contrôle de la vitesse. La distinction qui s'opère argumente en faveur d'une ville à deux vitesses (au sens propre!) : une ville lente du vélo, qui a tendance à être cantonnée aux voies secondaires et de desserte, et une ville rapide de l'auto qui se joue sur les principales artères.

La mise en place de politiques urbaines dirigées vers l'automobile

Certaines stratégies urbaines, mises en place essentiellement dans le courant des années 90, cherchent à pallier les effets négatifs d'un usage croissant de l'automobile, en particulier la congestion, la pollution et l'insécurité. La pression exercée par le secteur automobile a détourné les politiques publiques de toute velléité de peser sur l'accès de l'automobile par l'établissement de quotas¹¹. Aujourd'hui, les politiques urbaines cherchent plutôt à réguler sévèrement la circulation automobile, essentiellement dans le centre-ville.

5. Les Pékinois ont aujourd'hui à leur disposition des guides pour automobilistes, qui proposent des itinéraires vers des sites remarquables en périphérie urbaine.

6. Seuls 9 % des mouvements de véhicules automobiles individuels sont dirigés vers l'extérieur de la municipalité.

7. L'automobile-club de Pékin offre à ses membres la possibilité de participer à des excursions en automobile vers des destinations pittoresques.

8. Pékin est en train de construire son quatrième périphérique!

9. L'avenue Ping'an (*Ping'an dadao*), inaugurée pour le cinquantième anniversaire de l'arrivée au pouvoir des communistes (1er octobre 1999), est une avenue monumentale dont l'aménagement a nécessité une percée dans le bâti ancien du vieux Pékin, ainsi que des opérations d'élargissement qui ont suscité une vive polémique chez les défenseurs du patrimoine architectural.

10. Les barrières de séparation de chaussées (bornes rouges et blanches) ont aujourd'hui disparu sur la quasi totalité des axes de circulation à Pékin.

11. Le document « Politique industrielle du secteur automobile », émis en février 1994 par la Commission au Plan, a été à ce titre déterminant (DOULET, J.-F., 1999)

Le renforcement des règles de circulation dans le centre de l'agglomération, ainsi que la mise en place d'un système de contrôle centralisé des feux de signalisation, apparaissent comme de nouveaux outils de gestion du trafic. Ils s'attachent à canaliser les flux, à contrôler la circulation des véhicules utilitaires à certains moments de la journée, et à interdire le stationnement sur de nombreuses voies, aussi bien pour les taxis que pour les voitures individuelles.

La politique du stationnement semble favoriser une stratégie de moyen terme qui, tout en canalisant le stationnement, cherche d'une part à en augmenter l'offre, d'autre part à en augmenter le coût par la généralisation du stationnement payant. En l'état, il est aujourd'hui difficile pour un automobiliste de trouver à se garer à cause d'une offre trop faible et strictement planifiée. Les cyclistes sont aussi soumis à des règles plus strictes. Le stationnement sauvage des bicyclettes est aujourd'hui interdit; il doit s'effectuer, comme pour les automobiles, dans des parcs aménagés.

L'attention portée à la protection de l'environnement et à la notion de développement durable, qui s'affirme véritablement à partir de 1997, a aussi une influence sur l'usage de l'automobile. La généralisation du contrôle des émissions polluantes d'origine automobile, et le renforcement des normes concernant ces émissions, imposent de nouvelles contraintes aux pro-

priétaires de véhicules qui désirent circuler dans le centre de l'agglomération pékinoise. La municipalité de Pékin a, en particulier, généralisé la vente d'essence sans plomb et elle impose l'installation de pots catalytiques. Cette préoccupation pour la qualité de l'air profite à des programmes de soutien aux transports en commun, qu'il s'agisse de la mise en circulation de bus non polluants ou du projet novateur de train de banlieue (DOULET J.-F., 1998).¹²

Conclusion

En une dizaine d'années, l'automobile s'est introduite dans les mécanismes de la mobilité urbaine à Pékin. Il en ressort de fortes différenciations territoriales, en grande partie liées au processus de suburbanisation, à l'augmentation des distances de déplacements, à la réorganisation du réseau viaire et aux contraintes de circulation dans le centre de l'agglomération. A maints égards, les nouveaux territoires de la mobilité que révèle l'usage croissant de l'automobile intègrent un processus de métropolisation en cours à Pékin. La gestion de ces nouveaux territoires soulève des défis importants pour les décideurs et les planificateurs, défis que la perspective de l'organisation des Jeux Olympiques (J.O.) de 2008 vient éclairer d'une lumière nouvelle.

12. Il s'agit d'une ligne de train léger — l'équivalent d'un RER — de 42 km de long, qui doit desservir les zones de fort développement de la banlieue nord de Pékin (en particulier Zhongguancun, Qinghe, Huilongguan, Shangdi, Beiyuan, Wangjin). Elle forme une boucle reliant le coin nord-ouest du centre ville, à Xizhimen, au coin nord-est, à Dongzhimen. Sa construction a d'ores et déjà commencé.

"BEIJING BICYCLE" ... QUEL DEVENIR POUR LE VÉLO À PÉKIN ?

Aujourd'hui, la bicyclette demeure un mode de transport essentiel dans la mobilité des Pékinois. Chaque foyer urbain possède en moyenne 2,5 véhicules ; un niveau d'équipement très élevé, largement supérieur à la moyenne nationale de 1,7 (ASC, 1998). S'il existe des différences dans le niveau d'équipement entre les revenus (les revenus les plus élevés étant les mieux équipés), il faut souligner le rattrapage qu'opèrent les groupes les plus démunis qui, pour nombre d'entre eux, sont issus de l'exode rural. Pour ces derniers, le prix d'une bicyclette peut représenter jusqu'à un mois de salaire.

Quatre facteurs peuvent expliquer ce fort taux d'équipement en bicyclettes. Tout d'abord, l'achat de vélos a profité d'un soutien politique. Contrôle des prix, subvention du transport, réformes des modes de distribution, restructuration de l'industrie du cycle ont stimulé la diffusion de la bicyclette, en particulier à partir des années 80 au moment de l'augmentation rapides des revenus citadins. Ensuite, les caractéristiques de la structure urbaine ont facilité l'usage de la bicyclette. Topographie plane, forte densité du bâti, mixité des fonctions ont concouru au maintien de faibles distances de déplacement (COMTOIS, C. et HUARD, G., 1992 ; DOULET, J-F, 1994). Puis, la faible attractivité des transports en commun a encouragé les habitants à opter pour la bicyclette. Plus souple et rapide que le bus, le vélo permet d'éviter les affres d'un déplacement en bus, souvent soumis aux aléas de la congestion et au manque de confort. Enfin, les cyclistes ont profité de la mise en place d'un véritable " système bicyclette " constitué de voies cyclables, de parcs gardés et de petits réparateurs de rue.

Malgré certains avantages indéniables, la bicyclette est en train de perdre la place déterminante qu'elle occupait dans la mobilité des Pékinois il y a encore quelques années. Si les Pékinois continuent à s'équiper en bicyclettes, l'usage qu'ils en font a évolué dans le contexte du développement urbain actuel : les banlieues se sont largement étendues, accentuant les distances domicile-travail ; le réseau des voies cyclables est aujourd'hui accessible aux automobiles, ce qui rend les conflits entre modes plus sensibles ; le stationnement pour vélos, aujourd'hui plus réglementé, est aussi plus contraignant ; les petits réparateurs de rue ne sont pas aussi nombreux qu'avant ; l'offre en transport collectif s'est améliorée, rendant plus attractifs les modes de transports rapides, etc.

Même dans sa représentation sociale, la bicyclette est mise à mal. Absente des photos, des maquettes et des épures des projets d'architecture et d'urbanisme ainsi que du discours des politiques, la bicyclette semble incompatible avec le projet moderne de la métropole en devenir. Le vélo va-t-il devenir un élément de l'imagerie nostalgique du vieux Pékin des ruelles (hutong) et des maisons traditionnelles à cour carrée (siheyuan), ou bien connaîtra-t-il un renouveau dans une ville en mouvement par une appropriation forte chez les jeunes, comme le suggère avec finesse le très beau film de Wang Xiaoshuai, Beijing bicycle...?

BIBLIOGRAPHIE

ASC (Annuaire Statistique de la Chine), 1999, Bureau central des statistiques, Pékin.

ASMP (Annuaire Statistique de la Municipalité de Pékin), Bureau des statistiques de la Municipalité de Pékin, Pékin, 1998.

C. Comtois et G. Huard, 1992, « La bicyclette en Chine. Éléments du problème et analyse préliminaire », *L'Information géographique*, n° 1, pp. 19-27.

D. S. Davis, 1995, dir, *Urban spaces in contemporary China*, Cambridge: Cambridge University Press.

J.-F. Doulet, 1999, « L'automobile dans la recomposition de l'espace urbain chinois », *Géographies*. Bulletin de l'Association de Géographes Français, n° 1, pp. 44-58.

J.-F. Doulet, 1998, « Suburbia on the move. Beijing fast-tracks northern commuter line », *China Infrastructure Newsletter*, vol.3, n° 8, pp.5-6.

J.-F. Doulet, 1994, « Structure urbaine et mobilité en Chine: l'espace bicyclette en question », *Transports urbains*, n° 83, pp. 17-26.

Y.B. Fan et L.M. Dong, dir., 1996, *Beijing fangdi-chanye de fazhan he hongguan tiaokong (Développement du marché foncier à Pékin et ses régulations)*, Beijing : Zhongguo huanjin kexue chubanshe (Editions chinoises des sciences de l'environnement).

MVA Asia Ltd., 1996, en association avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Municipalité de Pékin, *Beijing Urban Transport Study*, TA n° 2212.

J.-P. Orfeuill, 1994, *Je suis l'automobile*, L'Aube, La Tour d'Aigues.

F.H. Wang, et Y.X. Zhou, 1999, « Modelling urban population densities in Beijing 1982-1990: Suburbanisation and its causes », *Urban Studies*, vol.36, n° 2, pp. 271-287.

RECONQUÉRIR LE CENTRE-VILLE DE SHANGHAI. SAUVEGARDE PATRIMONIALE ET RECONVERSION D'UN PARC IMMOBILIER CENTENAIRE

Natalie DELANDE-LIU

Département d'Histoire de l'Architecture. Université Paris I Panthéon-Sorbonne - nataliedelände@yahoo.com

La décision prise en 1992 par Deng Xiaoping d'ouvrir Pudong aux investissements étrangers comme moteur de l'aggiornamento économique de Shanghai, nécessaire pour faire de cette ville l'une des plus importantes métropoles mondiales, déclenche une phase de réaménagement urbain sans précédent depuis le début du siècle.

Augmenter l'espace vital des Shanghaiens, de 4 m² par habitant à la fin des années 1980 à 10 m² en l'an 2000, est l'un des éléments centraux de cette vaste remise en question de la ville, considérée ici dans sa dimension de lieu de vie. Dès 1992 cette politique engendre la gigantesque dédensification démographique des quartiers anciens du centre ville. S'y ajoute le réaménagement urgent d'un tissu urbain vétuste et sous-équipé.

Un manque de moyens financiers récurrent engage les autorités à la vente de nombreux terrains dans le centre ville. Ce processus démarre en 1988 et s'accélère à partir de 1993. Cette politique entraîne d'importantes démolitions du parc immobilier ancien, concernant presque exclusivement les quartiers résidentiels. L'opération atteint son paroxysme en 1995 : 1,34 millions de m² de logements anciens sont démolis et 32 510 familles relogées en périphérie pendant les premiers six mois de 1995¹. A terme, les autorités projettent de démolir une surface de 3,65 millions de m² (dont 2,6 de logements en mauvais état) et de transformer 10 millions de m² de terrain en nouveaux quartiers résidentiels².

Aujourd'hui, au début du XXI^e siècle, cette politique de relogement arrive à son terme. La population des quartiers centraux a été dédensifiée, et avec les politiques d'incitation à l'achat immobilier le relogement est devenu un choix.

Dans ces conditions, quel est le sort du patrimoine immobilier ancien des quartiers du centre ville, principalement composé d'architecture domestique, et

issu de l'urbanisation massive de Shanghai pendant la période moderne (1842-1949) ? Les *lilong*, type majoritaire dans les programmes d'architecture domestique de cette époque, représentaient après 1949 plus de 80 % de l'espace bâti.

La question de l'entretien et de la rénovation de ce parc gigantesque, et à terme de la réutilisation de ce type d'architecture domestique dans des quartiers reconvertis, se pose avec acuité. Le classement au registre des Monuments Historiques, longtemps attaché à préserver une architecture monumentale, n'avait pris que marginalement en compte ce patrimoine domestique. La dernière série de classements, intervenue fin 1999, redonne sa place à ce programme majoritaire.

Pour les autorités municipales, la conservation du patrimoine architectural ne passe pas uniquement par la politique des Monuments Historiques. Depuis 1997, une vaste politique d'entretien et de rénovation des quartiers anciens, principalement composée d'architecture domestique, a été lancée sous les auspices de l'urbanisme directif d'un pouvoir communiste totalitaire. Les autorités visent, à travers cette politique, à protéger le patrimoine architectural shanghaien. La gestion du parc immobilier ancien a été prise en main : l'architecture domestique antérieure à 1949, ainsi que les logements type barre des années 1950 à 1980, ont fait l'objet d'un important programme de rénovation.

Récemment, un cadre institutionnel a été mis en place pour accompagner et renforcer la réhabilitation des quartiers résidentiels de la première mégapole asiatique³. La remise en état du parc immobilier est complétée d'un assainissement en profondeur du tissu urbain. Ainsi, le plan de gestion et d'aménagement urbain sur trois ans, lancé en 1997 par le Gouvernement Municipal, comprend la destruction des constructions illégales (*weifa jianzhu*)⁴. En juin 1999, la mise en application d'une réglementation sur les constructions illégales, vise à accélérer le processus.

1. Chen Qide, « New rules to aid relocatees: utility coordination seen as key », *Shanghai Star*, août 1995.

2. Chen Qide, « New rules to aid relocatees: utility coordination seen as key », *Shanghai Star*, août 1995 et Chen Qide, « Enlarged living room: special housing fund to aid most crowded families », *Shanghai Star*, 25 août 1995.

3. « Weifa jianzhu wei ri dao le (la fin des constructions illégales) », *Jiefang Ribao*, 15 sept. 1999

4. « Li fa beijing (le cadre historique de la réglementation) », *Jiefang Ribao*, juin 1999

Shanghai, mégapole moderne, veut-elle préserver ses quartiers et son architecture ancienne? ⁵ La réponse semble être positive.

Démolition et relogement de masse (1992-1996)

En 1990, 320 000 familles vivaient dans 4 m² par personne. Entre 1995 et la fin de l'an 2000, le Gouvernement Municipal projetait de construire 55,4 millions de m² de nouveaux logements pour atteindre une moyenne de 10 m² par habitant⁶. Cette politique fut effectivement suivie et, en 1997, 62,8 % des 73 000 familles (soit 45 844 familles) vivant dans 4 m² par personne ont été réinstallées dans des logements plus vastes et le reste, soit 27 156 familles, devrait l'être avant la fin de 1999 ⁷.

Le coût de l'opération fut élevé et impliqua quelques 128 bureaux⁸. En 1995, Shanghai estimait à 7 milliards de yuans le relogement des habitants des quartiers centraux affectés par la destruction du tissu urbain vétuste ou la construction d'équipements et d'infrastructures publics, et à 15 millions de m² la surface de construction de nouveaux logements⁹. Entre 1993 et 1998, la municipalité a investi 112,5 milliards de yuans (13,6 milliards de USD) dans le logement et a construit plus de 29 millions de m² de logements¹⁰.

Entre 1992 et 1995, plus de 200 000 familles ont été relogées d'après les chiffres avancés par la Mairie de Shanghai. L'ouverture du périphérique intérieur à lui seul entraîna le relogement de 14 000 familles, et la construction de la voie surélevée de la rue Chengdu — l'axe nord-sud — la construction de quelque 1,19 millions de m² de nouvelles constructions pour le relogement des habitants¹¹.

Le déplacement de la population a permis de dédensifier le centre ville, mais de nombreux quartiers

ont été rasés pour laisser la place à de nouveaux développements immobiliers, dont certains furent les moteurs du réaménagement des quartiers centraux. La vente des terrains a surtout été une source de revenus importante pour la municipalité. Au total 18 parcelles ont été vendues entre 1988 et 1991, 200 en 1992, et 174 en 1993 (au total 392 fin 1993). 60 % (soit 12,3 millions de m²) de la surface totale vendue sont répartis comme suit par programme (en millions de m²): 6,4 pour l'architecture commerciale, 2,5 pour l'architecture domestique, 2,4 pour les équipements publics, 0,93 pour l'architecture industrielle¹². Les opérations immobilières concernaient donc surtout des programmes d'architecture commerciale, ce qui consacre une reconversion de fait d'anciens quartiers résidentiels.

Ce processus s'accélère entre 1993 et 1997, la ville ayant vendu 1 334 parcelles de terrain (soit 78,4 millions de m²), pour un revenu global de 8 milliards de USD¹³. Entre 50 et 70 % des fonds issus des ventes de terrains à des promoteurs étrangers ont été utilisés pour le relogement des habitants des quartiers centraux¹⁴. En 1995 l'opération atteint son paroxysme et le relogement de milliers de résidents des quartiers centraux de Shanghai en périphérie souleva d'importantes critiques tant dans la communauté internationale que chez les Shanghaïens.

Nombreux étaient les habitants pourtant heureux d'emménager dans des appartements plus vastes, équipés de l'eau courante et de toilettes modernes. Une part non négligeable des relogés exprimait cependant des doutes quant à la réalisation à terme de groupes scolaires, centres hospitaliers et commerciaux dans leurs nouveaux quartiers résidentiels en périphérie, encore mal ou pas du tout desservis par les transports en commun¹⁵. Le principal refus des habitants d'être relogés en périphérie concernait la différence de coût du m² bâti, variant de 1 à 5 sur l'échelle des prix entre le centre-ville et la banlieue. Et ils sont de plus en plus nombreux à entamer des procédures en justice, se fondant sur le règlement officiel du relogement.¹⁶

5. Ma Meiling, « Yao baohu chuantong jianzhu he jiequ: Shi Renda daibiao zhuanjihui shang tanchen yijian », *Wenhui Bao*, 4 février 1999.
6. En 1991, la moyenne par habitant est de 6,7 m², elle passe à 8,7 en 1997 et l'objectif 2000 était de 10 m² par personne. Voir sur cette question Chen Qide, « Larger living room: more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995; Chen Qide, « overcrowded families get bigger, new homes », *Shanghai Star*, 6 septembre 1996 et Chen Qide, « Enlarged living room: special housing fund to aid most crowded families », *Shanghai Star*, 25 août 1995.
7. Chen Qide, « Shanghai modernizes housing », *China Daily*, 16 février 1998.
8. Chen Qide, « Overcrowded families get bigger, new homes », *Shanghai Star*, 6 septembre 1996.
9. Elaine Chan, « Resettling to cost Shanghai \$6.4 billion », *South China Morning Post*, 19 avril 1995.
10. « Larger living room: more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995.
11. Elaine Chan, « Resettling to cost Shanghai \$6.4 billion », *South China Morning Post*, 19 avril 1995.
12. *Fangdichan bao*, 15 janvier 1994.
13. Chen Qide, « Larger living room: more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995.
14. Chen Qide, « Larger living room: more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995.
15. Reuter, « Residents evicted in Shanghai boom », *South China Morning Post*, 29 avril 1995.
16. Agence France Presse, « Re-location », *Shanghai: Agence France Presse*, 10 août 1995.

La fin du relogement de masse semble être arrivé avec les derniers aménagements d'infrastructure routière, terminés en octobre 1999 avec le doublement de la rue Yan'an en plein cœur de la ville, et qui ont obligé le relogement de 100 000 familles¹⁷. Aujourd'hui la situation a évolué et de nombreux Shanghaïens souhaitent et sont en mesure d'acheter leur logement. En 1997, 83,8 % des 6,86 millions de m² du parc immobilier vide correspond à des logements, les 16,2 % restant à des bureaux et entreprises¹⁸. Le relogement est aujourd'hui un choix¹⁹.

La politique de protection au titre des Monuments Historiques

Le caractère hors du commun du centre urbain de Shanghai tient à son architecture interculturelle, cautionnée par la singularité de la situation passée. Métropole d'un pays immense, Shanghai conquiert progressivement son indépendance politique et économique avec l'installation du pouvoir nationaliste et le développement de la bourgeoisie d'affaire chinoise. A une politique totalement liée aux Concessions jusque dans les années 1910 répond le renouveau architectural chinois des années 1920-1930²⁰.

Cet héritage est resté intact jusque dans les années 1980. Pendant trois décennies (1949-1979), même pendant la période maoïste, Shanghai reste figée dans son invraisemblable décor architectural. L'industrialisation intensive mise à l'honneur dans la plupart des centres urbains chinois ignore Shanghai, la capitaliste.

Le statut particulier de Shanghai, ville internationale de la première heure, lui confère une identité originale dans l'histoire de l'architecture chinoise. L'existence des concessions étrangères constitue l'élément central du débat qui animera tant le gouvernement que les spécialistes pendant de nombreuses années. Faut-il conserver l'héritage de l'Ancien régime en l'intégrant à la culture nationale ou faut-il le livrer aux béotiens et confondre dès lors le patrimoine natio-

nal avec les institutions du régime aboli en 1949? Le caractère ambivalent du statut de Shanghai pose problème: les Chinois ont longtemps considéré l'architecture et l'héritage culturel moderne de Shanghai comme impérialistes, exclus de l'Histoire chinoise.

En 1982 le Conseil d'État, s'appuyant sur les premières réflexions en matière de législation du patrimoine culturel de la Chine nouvelle, élaborées en 1949, promulgue la première série de « Villes Historiques » (*Lishi Chengshi*). Shanghai n'est pas comprise dans cette liste de vingt-quatre villes d'importance « révolutionnaire » (*Geming Chengshi*). En 1986, le Gouvernement chinois reconnaît enfin le patrimoine des anciens ports ouverts comme héritage national. Shanghai est classée dans cette deuxième série de villes historiques, trente-huit au total, dont Fuzhou et Xiamen. Ce n'est plus la notion de ville historique dans sa généralité qui est questionnée, mais le tissu urbain shanghaien dans sa complexité. Le concept de « Zone de Conservation » est alors exprimé. Onze zones de protection sont définies, restituant les édifices dans leur contexte (périmètre de 50 à 100 mètres autour de chaque édifice) et dans leur réalité.²¹

Une véritable décentralisation de la mission de sauvegarde du patrimoine est intervenue, donnant à Shanghai l'autonomie de gestion de son propre héritage architectural. Le cadre institutionnel rend compte de la complexité du système de conservation. Le Comité de Gestion du Patrimoine Municipal (*Shi Wenwu Guanli Weiyuanhui*), le Bureau de Gestion de l'Immobilier (*Shi Fangchan Guanli Ju*) et le Bureau de l'Urbanisme (*Shi Guihua Ju*) sont les trois organismes chargés de l'inventaire, de la classification et de la sauvegarde du patrimoine.

Le 30 août 1986, les premières classifications officielles sont prononcées à Shanghai: cinquante-neuf édifices modernes sont classés au Registre. Deux lignes directrices sont adoptées dans la nouvelle politique du patrimoine: d'une part, la consécration des « zones de conservation » grâce à la multiplication des reconnaissances au sein même des onze sites désignés. D'autre

17. Asher Bolande, « Shanghai to open elevated highway system », *AFP Shanghai*, 14 septembre 1999.

18. « Larger living room: more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995.

19. AFP, « Housing privatisation fuels 90 % sales growth in Shanghai », *Shanghai*, 5 août 1999 et AFP, « China announces tax breaks to boost housing market reforms », *Shanghai*, 10 août 1999.

20. L'architecture coloniale compradorique des premières années de présence occidentale disparaît au profit d'un type adapté à l'activité industrielle et financière de la ville. A partir des années 1930, face à la demande pressante d'une expression chinoise, les architectes puisent dans la tradition. Trois styles se développent alors: le style Art déco shanghaien (*Haipai*), le style nationaliste (*Minzu Fenge*) et le style néo-classique chinois (*Fanggu Jianzhu*). Se reporter sur cette question à Natalie Delande, *Shanghai 1927-1937: Chronique d'une ambition architecturale chinoise*, Mémoire de Maîtrise d'Histoire de l'Architecture, Paris I Panthéon-Sorbonne, 1993, 257 p. et Natalie Delande, *Une Culture d'Ingénieur, origine de l'architecture moderne de Shanghai*, Mémoire de DEA d'Histoire de l'Architecture, Paris I Panthéon-Sorbonne, 1994.

21. Les onze zones: le Bund, la rue Sinan et les sites de l'histoire révolutionnaire, la vieille ville chinoise, la Place du Peuple, la rue Huaihai, le District de Jiangwan (Centre Civique des années 1930), l'ancienne artère commerçante: la rue de Nankin, le quartier des villas à l'ouest de l'ancienne Concession Française, le Quartier du temple Longhua, le quartier de Hongkou, les anciennes maisons de campagnes de Hongqiao. En 1999, une douzième zone est venue se rajouter à cette liste: le site de commémoration des martyrs de la guerre, près de Longhua.

part, la mise en valeur d'un patrimoine typiquement chinois, tant nationaliste que communiste.

En 1993, 175 nouveaux édifices de la période moderne sont classés. Les critères de sélection ont beaucoup évolué, fondés sur cinq grands axes : l'intérêt historique, les caractéristiques des ensembles, le style des édifices, la renommée de l'architecte et des ingénieurs, et l'importance de la structure constructive. Le classement met l'accent sur les programmes d'architecture pour cerner et restituer l'histoire économique, politique et sociale de la ville²². Dans la première moitié des années 1990, la municipalité de Shanghai entamait déjà une politique patrimoniale ambitieuse. Dans les deux premières séries de classement, un total de 234 ensembles de bâtiments sont classés, soit plus de 1 000 édifices²³.

Fin décembre 1999, une troisième série de classement au registre des Monuments Historiques est intervenue : 162 nouveaux ensembles s'ajoutent aux 234 des deux premières séries. On arrive donc à un total de 396 classements. Les autorités ont enfin mis l'accent sur l'architecture domestique. En effet, elle représente 66 % des classements au Registre, soit 108 ensembles sur 162²⁴. La première cité satellite de Shanghai construite dans les années 1960, Meilong Xincun, est le premier ensemble de ce type à faire l'objet d'un classement dans la troisième série des Monuments Historiques²⁵. 35 des 162 ensembles classés sont déjà dotés d'un cahier des charges quant à leur niveau de préservation, les autres devraient l'être avant fin juin 2000.

Le patrimoine est un élément important de la politique nationale. En 1997, l'État a dégagé, dans un plan de 5 ans, 30 000 millions de yuans pour soutenir Shanghai dans ce domaine²⁶. Dans la course à la modernisation de Shanghai, les autorités ont pris conscience de l'importance du patrimoine pour leur

politique urbaine et font de plus en plus appel à des spécialistes pour les épauler dans l'urgence de la tâche. En février dernier, l'Assemblée Populaire locale a fait part de son inquiétude à l'égard de la protection de la vieille cité chinoise, et a organisé un colloque réunissant spécialistes et politiques sur la question de l'urgence de la protection du patrimoine de ce quartier le plus ancien de la ville. Les conclusions sont unanimes : « la ville ancienne est le berceau de la ville de Shanghai et doit faire l'objet d'un réaménagement du même niveau que ceux mis en œuvre dans les anciens centres villes des plus importantes métropoles internationales, en s'appuyant sur l'expérience des centres anciens Suzhou, Shaoxing ou Ningbo »²⁷.

La valorisation démesurée de la période moderne (1842-1949), symbole d'un âge d'or économique et municipal, est actuellement remise en question dans la politique des Monuments Historiques. Elle réduisait le patrimoine de Shanghai dans le temps et dans l'espace. La troisième série étend ses classifications aux années postérieures à 1950 et antérieures à 1842. Le terme chinois originel « *Shanghai youxiu jindai baohu danwei* » (édifices remarquables de la période moderne de Shanghai classés au Registre) a été remplacé fin 1999 par « monuments historiques » ou « édifices remarquables de l'histoire » (*youxiu lishi jianzhu*)²⁸. Ce changement de politique doit permettre dans l'avenir la classification de logements postérieurs à 1950²⁹.

La rénovation des édifices non classés du centre-ville

Plus de 13 millions d'habitants vivaient autrefois dans des logements appartenant à l'État, moyennant un loyer modique³⁰. En 1994, la municipalité de Shanghai commence à mettre en vente son important parc de logements et met fin, en 1998, à la politique du

22. Natalie Delande, "Shanghai : un patrimoine aujourd'hui en péril?", *Monuments Historiques*, Paris : Caisse des Monuments Historiques et des Sites, Mai-Juin 1996, p. 112.

23. Lu Yan, « Liuzhou women shenbian de lishi : shanghai fengmao jianzhu baohu gongcheng zhong de yi dian yihan », *Wenhui Bao*, 24 avril 1999.

24. Entretien avec M. Zhao Tianzuo, Directeur du Département Chargé des Monuments Historiques au Bureau de l'Urbanisme de la Ville de Shanghai, 10 janvier 2000.

25. Ibid.

26. Réunion de travail avec les experts du patrimoine professeurs Lu Xiaowei, Ruan Yisan et Wu Jiang, Université de Tongji à Shanghai, dans le cadre de la Mission de coopération entre Paris I Panthéon-Sorbonne, la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile de France, l'Université de Tongji et le Bureau de l'Urbanisme de Shanghai (RP Chine), 14-23 décembre 1997.

27. Ma Meiling, « Yao baohu chuantong jianzhu he jiequ : Shi Renda daibiao zhuanjihui shang tanchen yijian », *Wenhui Bao*, 4 février 1999.

28. Entretien avec M. Zhao Tianzuo, Directeur du Département Chargé des Monuments Historiques au Bureau de l'Urbanisme de la Ville de Shanghai, 2 janvier 2000.

29. Actuellement, certains édifices sont en train d'être classés par un Comité d'Experts Municipaux à titre de Site Remarquable ou Landmark (*Jingjian Jianzhu*), le vote correspondant à 50 % de voix d'un comité d'experts (auquel participent des membres du Bureau de l'Urbanisme) et de 50 % de voix des citoyens de Shanghai par voie d'annonce dans la presse. Le Bureau de l'Urbanisme conteste l'appartenance de cette catégorie d'édifices classés comme faisant partie des Monuments Historiques. Les édifices doivent avoir plus de 20 ans d'antériorité pour prétendre être classé à titre de Monument Historique. Cf. entretien avec M. Zhao Tianzuo, Directeur du Département Chargé des Monuments Historiques au Bureau de l'Urbanisme de la Ville de Shanghai, 2 janvier 2000.

30. « City dwellers to pay for housing », *China Daily*, 21 juin 1995.

logement de fonction. En novembre 1997, 679 000 logements d'État (*gongfang*) avaient été vendus à des employés, soit quelque 32 000 millions de m²³¹.

Le souci premier des acquéreurs d'anciens logements d'État était l'entretien des édifices. En 1996, le Gouvernement Municipal vote un règlement sur la prise en charge, par des organismes municipaux, de la gestion et de l'entretien des anciens logements d'État, au même titre que le parc des édifices municipaux³². Un plan de 12 ans, devant s'achever en 2010, a été lancé pour procéder à la rénovation et à l'équipement du parc de logements anciens. En 1998, 300 000 m² d'habitat ancien, sans salle de bain ni cuisine individuelles, ont été remis en état et équipés.³³

A ce programme vient s'ajouter un projet de rénovation urbaine de Shanghai (termes chinois employés : *xilian*, *huazhuang*) lié à la célébration du Cinquantenaire de la République Populaire de Chine, le 1^{er} octobre 1999. Cette opération est gérée par le Shi Yong Ban (Bureau de l'image urbaine de la Ville de Shanghai)³⁴. Cette opération comprend la remise en état général de 30 artères de Shanghai (le tronçon central de la rue Yan'an, les rues Zhaojiabang et Gao'An). Fin avril, les rues Gao'An, Fuxing, Weihai et les deux quais de la rivière Suzhou étaient rénovées, ces quatre artères allant servir de modèle, déterminer les gabarits et coloris autorisés. Les 26 autres artères furent remises en état avant la fin septembre 1999. Les cahiers des charges de cette opération de rénovation sont l'œuvre d'un comité de spécialistes et portent sur les façades des édifices, l'environnement urbain, les éclairages. La mise en valeur des façades est le point d'orgue de cette opération (ravalement, rénovation et restauration de certains décors anciens) qui comprend en outre la réfection des trottoirs avec des pavés de couleurs, l'entretien de tous les espaces verts, des arbres des trottoirs et des squares, enfin la démolition de toutes les constructions entravant la voie publique³⁵.

En 1999, une politique de l'environnement urbain et du réseau routier de Shanghai est venue compléter et prolonger les deux programmes en cours (plan de 12 ans et opération de rénovation urbaine liée au

Cinquantenaire de la République Populaire de Chine). Il s'agit de l'opération de rénovation urbaine la plus importante de l'histoire de Shanghai. Elle comporte la remise en état de 102 artères importantes, l'abattement des murs de clôture des propriétés d'État, le ravalement des façades des logements d'État et de nombreux édifices anciens, l'entretien du parc forestier, l'équipement lumineux. En 1999, au total, plus de 50 000 logements de citoyens shanghaiens ont été rénovés, 50 murs d'enceinte de propriétés d'État le long de 24 artères ont été abattus pour ouvrir les espaces verts sur la voie publique, 5 millions de m² de façades d'édifices anciens ont été repeints et restaurés³⁶.

L'entretien et la rénovation du parc immobilier ancien de Shanghai distinguent deux catégories d'édifices : les logements type barre à 5 étages (construits après 1949 et surtout pendant les années 1970 et 1980) et les édifices antérieurs à 1949 non classés au registre des Monuments Historiques. L'entretien de la première catégorie est géré par le Bureau du Développement de l'Habitat de Shanghai (*Shanghai Shi Zhuzhai Fazhan Ju*)³⁷ et celui de la seconde par le Département Technique du Bureau de l'Immobilier (*Shanghai Fangdi Ju, Anquan Zhishu Guanli Chu*).

L'entretien et la rénovation des logements type barre à 5 étages des années 1950 à 1980

Les logements d'État type barre aux toits terrasses construits principalement pendant les années 1970 et 1980 ont fait l'objet, depuis 1999, d'un vaste programme de rénovation dont l'élément central est le rajout d'un toit à pente. Le décret municipal concernant le rajout de toits à pente sur les immeubles appartenant à l'État fixe le début des travaux pour le début du mois de septembre 1999³⁸.

Le Gouvernement Municipal a décidé que ces édifices n'étaient pas techniquement adaptés aux caractéristiques de Shanghai. En effet, le toit terrasse, majoritaire dans les programmes d'architecture

31. Agence France Presse, « More Shanghai residents buy houses », Shanghai, 21 août 1996.

32. Agence France Presse, « Shanghai residents buying their own homes : report », Shanghai, 23 juillet 1996.

33. Chen Qide, « Shanghai modernizes housing », *China Daily*, 16 février 1998.

34. Entretien avec le Directeur du Département Technique du Bureau de l'Immobilier, janvier 2000.

35. Wang Ying, « Shen cheng malu « xilian » « huazhuang » 30 tiao daolu niannei wancheng da zhengrong », *Wenhui Bao*, 17 mars 1999 et « Yizhan xin de chengshi fengmao yingjie guoqing wushi zhou nian : Shanghai daolu jianzhu zhengrong huan yan », *Wenhui Bao*, 16 septembre 1999.

36. « Shanghai geng piaoliang le : quan shi shirong jingguan huanjing zonghe zhengzhi lue ying », *Wenhui Bao*, 24 septembre 1999.

37. La création de ce bureau date du 27 février 1995, en plein dans la période de relogement massif des habitants des quartiers vétustes ou réaménagés du centre ville, et a pour mission d'offrir des logements de meilleure qualité. La première année de son existence, elle a eu pour mission de gérer la construction de 8 millions de m² de nouveaux logements. Sur cette question voir l'article de Chen Qide, « Larger living room : more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995.

38. « Pingfang mian gai Poding shidian gongcheng zhengshi qidong », *Shanghai Zhuzhai*, sept. 1999, p. 45.

domestique d'État, pose des problèmes d'infiltration d'eau étant donné le climat humide de Shanghai. En outre, une épaisseur réduite à 6 cm n'épargne pas des chaleurs estivales, qui atteignent souvent plus de 40 °C, et n'isole pas contre les températures très basses de l'hiver shanghaien.

A cet aspect technique vient s'ajouter une question d'esthétique : les autorités estiment que de nombreux immeubles ne sont pas intégrés dans le paysage urbain des quartiers centraux anciens. Ces édifices, antérieurs pour la plupart aux années 1980, furent érigés pendant une période de difficultés politiques pour la Chine, pendant laquelle les constructions n'auraient pas fait l'objet d'études préalables élaborées, ni d'une construction soignée. La majorité des édifices anciens du centre ville adoptent le toit à pente, traditionnel en Chine et en Occident dans ce type de zone climatique³⁹. Les autorités estiment que le rajout de toits à pente peut aider à intégrer cette architecture des temps difficiles dans le tissu urbain ancien.

En outre, aujourd'hui, avec la construction de voies rapides surélevées, de nombreux toits sont directement visibles. Le rajout de toits à deux pentes ou mansardés correspond également à l'image de l'habitat idéal selon les critères véhiculés actuellement en Chine, l'habitat individuel sous sa forme traditionnelle n'étant réservé qu'à une élite dans les mégapoles chinoises.

Le 18 septembre 1999, la troisième entreprise de construction municipale avait entamé la modification de 5 structures de ce type. Cette réglementation concerne, dans un premier temps, 13 ensembles des districts de Changning, Xuhui, Putuo, Luwan et Jing'an. Il s'agit de 42 000 m² bâtis, les toits représentant une surface totale de 7 000 m². Ce projet concerne les édifices des plus importantes artères de Shanghai comme ceux des deux côtés de la voie surélevée de la rue Yan'an. Les autorités entendent promouvoir dans cette opération des matériaux et des techniques constructives à la pointe de l'innovation. Les instituts de design de l'Université Tongji, du bureau de l'immobilier et de Jian Gong ont été sollicités pour concevoir

les types architecturaux à mettre en œuvre. Les Bureaux de l'Immobilier et de l'Équipement d'arrondissement ont directement été impliqués dans ce projet soutenu à l'unanimité par les habitants⁴⁰.

Dans le cadre de cette opération, plus d'une cinquantaine d'anciens immeubles barres d'État, situés le long de l'Avenue du Siècle en construction à Pudong (inauguration en avril 2000), ont été rénovés et surmontés de toits à pente. L'Institut de l'Est de la Chine (*Hua Dong Shijiyuan*) avait pour mission de dresser des plans de remise en état réalisables rapidement et à petit budget⁴¹. La municipalité de Shanghai prévoit d'équiper plus de 1 000 édifices de toits à pente au cours de l'année 2000⁴². Mais les administrations chargées du patrimoine ne sont pas unanimes quant à l'utilité scientifique du toit à pente pour tous ces projets de rajout. Une Commission doit réunir, courant janvier 2000, toutes les administrations municipales concernées⁴³.

La restauration de l'architecture domestique non classée antérieure à 1949.

L'exemple de l'arrondissement de Jing'An

L'Arrondissement central de Jing'An avait été le premier à prendre la décision en 1995 de débarrasser en 2 ans le tissu urbain des constructions dangereuses et insalubres, soit plus de 390 000 m² de constructions, et en démolit effectivement 150 000 m² fin 1995⁴⁴.

Cet arrondissement, bien que comparativement petit (7,62 km² pour une population globale de 380 000 habitants), est le premier de Shanghai à mettre au point en 1999, en complément de la politique municipale, une véritable politique du patrimoine adaptée aux réalités de son territoire.

La spécificité de l'arrondissement de Jing'An réside dans son architecture majoritairement domestique :

39. Les toits terrasses antérieurs aux années 1950, représentant les nouveaux courants architecturaux de l'époque (Ecole de Chicago, Style International, Style Paquebot...), correspondent principalement à un parc immobilier réduit de « grattes-ciel », surtout situés dans l'ancien Business District dans le quartier du Bund et le long des anciennes artères commerçantes (rue de Nankin...). Les autres programmes architecturaux ayant adhéré à ces nouveaux courants esthétiques sont relativement réduits.

40. « Pingfang mian gai Poding shidian gongcheng zhengshi qidong », *Shanghai Zhuzhai*, sept. 1999, p. 45.

41. Chen Wei, Pudong Shiji Dadao liangce jiu gongfang gaizao gongcheng biao ming: jiu fang ye neng zhe xin zhuang », *Wenhui Bao*, 14 octobre 1999.

42. Actualités télévisées régionales du 10 janvier 2000 au soir et entretien avec M. Zhao Tianzuo, Directeur du Département Chargé des Monuments Historiques au Bureau de l'Urbanisme de la Ville de Shanghai, 10 janvier 2000.

43. Entretien avec M. Zhao Tianzuo, Directeur du Département Chargé des Monuments Historiques au Bureau de l'Urbanisme de la Ville de Shanghai, 10 janvier 2000.

44. Chen Qide, « Shanghaiense moved from « shabby » homes », *China Daily*, 26 juillet 1995.

il possède le plus grand nombre de lilongs modernes (*xinshi lilong fangzi*, construits après 1930) et compte quelque 450 villas avec jardin (*huayuan zhuzhai*). Les autorités de Jing'An s'opposent à « un processus de modernisation lié à des destructions massives pour reconstruire de rien » ainsi qu'à « un processus d'urbanisation lié exclusivement au tertiaire ou à une architecture type gratte-ciel » (*yi jiang xiandaihua jiu shi chai le jiu de zao xin de, yi jiang chengshihua jiu shi bangongye zao gaolou*).

Ces dernières années, Jing'An a fait l'expérience de démolitions importantes, laissant des terrains dégagés cédés à des promoteurs immobiliers et source d'une part élevée de son revenu. Les autorités reconnaissent aujourd'hui que cette source d'argent facile est aussi celle des maux auxquels elles doivent faire face : la disparition d'un patrimoine urbain et le coût élevé d'un réaménagement équilibré. La Mairie de Jing'An pense actuellement que « si ce patrimoine unique est détruit et remplacé par un tissu urbain de grande métropole moderne dans un processus de réaménagement, il ne s'agira plus de l'arrondissement de Jing'An de Shanghai mais d'un arrondissement de Jing'An vidé de son contenu culturel et historique ».

Les autorités souhaitent aujourd'hui « lier le processus de réaménagement de l'arrondissement de Jing'An à une protection du patrimoine, et ainsi mener une politique dynamique de protection du patrimoine » (*kaifa bixu shi you baohu de kaifa, bixu zuo baohu xing fazhan de daolu*).

Jing'An peut être divisé en deux parties nord et sud de chaque côté de la rue de Nankin. Au sud de la rue de Nankin, une concentration massive de lilongs modernes et de villas, que les autorités souhaitent préserver et réhabiliter à l'identique. En raison du coût élevé des réhabilitations (évaluées à un minimum de 4 000 yuans au m²), l'arrondissement veut faire appel à la coopération d'investisseurs, et procéder à des restaurations avec des méthodes scientifiques. Les édifices surpeuplés seront rénovés et divisés en appartements en fonction des étages, et une partie de la population sera invitée à être relogée dans la partie nord de l'arrondissement.

Au nord de la rue de Nankin, un tissu urbain très dense constitué d'anciens lilongs en mauvais état. L'arrondissement projette de les démolir, conservant 20 % à 30 % de structures architecturales représenta-

tives, parmi lesquelles 10 % de lilongs traditionnels de type *shikumen*, dont les façades devront être rénovées à l'identique, mais dont les espaces intérieurs pourront être modernisés et pourvus d'équipements modernes (systèmes de climatisation, etc.).

En outre, Jing'An est en train de créer 41 zones de protection comptant 272 000 m² de villas (*huayuan zhuzhai*), 142 000 m² d'immeubles d'appartements anciens (*gongyu*), 641 000 m² de lilongs modernes (*xinshi lilong*) et 144 000 m² de lilongs anciens (*jiuli*) représentant respectivement 96 %, 94 %, 65 % et 24 % de ces quatre catégories dans l'arrondissement.

Un inventaire précis du patrimoine architectural de l'arrondissement a été établi et les autorités veulent appliquer un contrôle plus strict sur ce patrimoine non classé au registre des Monuments Historiques : certains édifices devront être préservés à l'identique quel que soit l'avis du propriétaire ; certains édifices anciens à l'ossature en mauvais état pourront faire l'objet d'une rénovation selon des techniques modernes, à condition de conserver les façades d'origine ; les structures en trop mauvais état pourront être reconstruites à l'identique au même endroit, ou déplacées pour certaines.

Pour l'arrondissement de Jing'An, la difficulté majeure de cette politique du patrimoine réside dans l'obtention d'un équilibre entre les moyens financiers disponibles et une protection adaptée, tout en offrant des logements en réponse aux besoins actuels des habitants⁴⁵. Mais on peut dire que Jing'An est à l'initiative d'une politique patrimoniale ambitieuse, qui complète et renforce la politique municipale. Toutefois, les choix architecturaux doivent toujours être approuvés par le département technique du bureau de l'immobilier⁴⁶.

L'assainissement et le réaménagement du tissu urbain du centre-ville.

L'exemple de la nouvelle réglementation sur la démolition des espaces rajoutés et des édifices sans permis de construire

Comme dans de nombreux pays occidentaux, la réhabilitation passe par la démolition des espaces rajoutés au fil des ans, et qui ont fait perdre sa transparence première au tissu urbain et à l'architecture

45. Bian Baiping, Gu cun luo : kezi de lishi jingyan zai chengshi jianshe he gaizao zhong, *Shanghai zhuzhai*, sept. 1999, pp. 28-29.

46. Entretien avec le Département Technique du Bureau de l'Immobilier, 4 janvier 2000.

même. En 1990, les autorités estimaient à 15 millions de m² les constructions vétustes ou insalubres⁴⁷. En 1998, la ville projette de détruire 400 000 m² d'édifices dangereux et insalubres⁴⁸.

Cette vaste campagne d'assainissement des quartiers anciens du centre ville est aujourd'hui accompagnée d'une nouvelle réglementation sur les édifices illégaux (*weifa jianzhu*) votée par l'Assemblée Populaire locale le 15 juin 1999. Les autorités ont voulu un cadre légal concret et immédiatement applicable. La généralisation de la destruction d'édifices illégaux devrait avoir des résultats rapidement visibles et des effets à long terme⁴⁹.

En accord avec ce nouveau cadre légal un programme de 2 ans, devant s'achever fin 2001, prévoit d'assainir plus de 16 des quartiers les plus densément peuplés dont ceux de la Gare, de la Place du Peuple, de Xujiahui, de Wujiaochang, de Lujiuzui, en les débarrassant de leurs constructions illégales. A ces quartiers s'ajoutent 16 artères principales dont les rues de Nankin, Yan'an, du Tibet, du Sichuan ainsi que plus de 100 artères secondaires, 41 berges de voies fluviales dont Chuangyanghe, Xinkaihe, Hongkougang, Xiaojipu et leurs ensembles d'habitation (*xincun*). Cette nouvelle réglementation prévoyait que les administrations et entreprises d'État soient également débarrassées des constructions illégales dans les premiers mois après la mise en application⁵⁰.

Le repérage et la désignation des édifices illégaux sont entre les mains des autorités municipales, des arrondissements urbains et des districts ruraux. Ce sont les Bureaux d'Urbanisme municipal, d'arrondissement et de district ruraux qui sont responsables de la désignation des édifices illégaux. Ces autorités procèdent aux investigations sur le terrain, à la mise au point d'une liste d'édifices et à la destruction de ces derniers. La réglementation est composée de 10 articles précisant le cadre d'application, les modalités de destruction, les instances administratives concernées et le traitement du dépôt de plaintes concernant les édifices sans permis.

Les autorités municipales ont souhaité que les textes soient clairs quant à la définition des édifices

illégaux, afin de ne pas être confrontées à des dérapages. Il y a sept définitions des constructions illégales, qui comprennent plus de 27 types d'édifices affectant le tissu urbain. Sont compris dans la définition des édifices illégaux : les constructions occasionnant un danger public, portant atteinte à l'hygiène et à la circulation, ainsi qu'au paysage urbain (*shirong jing-guan*). Ces textes ont fait l'objet d'une annonce publique afin de faciliter l'identification des édifices. Ce nouveau cadre légal s'applique en outre aux constructions en cours et aux nouveaux dépôts de permis de construire⁵¹.

Ces textes permettent surtout de donner aux autorités concernées les moyens de gérer le tissu urbain et le parc immobilier. Ils visent à éduquer et à former les professionnels de l'urbanisme aux réalités urbaines et au mode de gestion de la ville. Le Bureau de l'Urbanisme a précisé que toute entorse à ce nouveau corpus légal de la part des Services municipaux serait sévèrement puni par la loi et ferait l'objet d'une procédure pénale assortie d'amendes. Fin 1999 le Bureau de l'Urbanisme, en coordination avec la Cour de Shanghai, est en train de mettre au point un système pénal concernant les erreurs d'exécution des réglementations urbaines. Shanghai cherche à mettre au point une gestion scientifique de la ville.

Fin 1999, les autorités ont déjà produit des autorisations de démolition pour les 3 millions de m² d'édifices qui correspondent aux quatre types suivants :

- les constructions qui obstruent les passages, les entrées des lilongs et les espaces verts des quartiers résidentiels (*zai jumin xiaoqu nei zhanyong tongdao, longkou, lüdi dajian de*) ;
- les constructions qui se trouvent sur la voie publique, empêchant le bon fonctionnement des équipements municipaux, ou qui occupent les berges des voies fluviales (*zhanyong daolu, yazhan shizheng gongyong guanxian yiji zai hedao liangce dajian de*) ;
- les constructions qui occupent les espaces non aménagés, les terrains vagues ou destinés à être aménagés, en centre ville et en périphérie (*zai chengxiang jiehe diqu zhanyong shangwei kaifa huozhe guihua yuliu tudi tajian de*) ;
- les constructions temporaires aux permis périmés (*yuqi buchaichu de linshi jianzhu*).

47. « Larger living room : more spacious housing goal of newest bureau », *Shanghai Star*, 28 février 1995.

48. Chen Qide, « Shanghai modernizes housing », *China Daily*, 16 février 1998 et « Li fa beijing (le cadre historique de la réglementation) », cf. *Jiefang Ribao*, juin 1999.

49. Voir également sur l'avalisation de cette nouvelle Réglementation les articles de Zhang Shuzhi, « Chai Wei Guiding benyue 15 ri shishi : Shizhengfu zuo zhaokai guanche guiding xian chang gongzuo huiyi », *Wenhui Bao*, 10 juin 1999 et celui de Ma Meiling, « Rending youju chai wei you fa : youguan guiding zuo qi zai hu shixing », *Wenhui Bao*, 16 juin 1999.

50. Ma Meiling, « Bu ba weizhan jianzhu dairu 2000 nian : ben shi ge quxian zhengzhi weizhan jianzhu qude dacheng fang », *Wenhui Bao*, 21 janvier 1999.

51. Sur ce point consulter également l'article de Ma Meiling, « Jianjue ezhi xin weifa jianzhu », *Wenhui Bao*, 8 juillet 1999.

Les procédures de démolition sont engagées selon trois modes :

- à l'amiable ;
- prise en main par l'Administration ;
- prise en main par l'Administration et les autorités judiciaires.

Si la démolition est réglée à l'amiable, le Bureau de l'Urbanisme définit les critères de non conformité et demande au propriétaire de procéder à la démolition de l'édifice dans un temps donné. Si le propriétaire n'accepte pas cette décision, il peut faire appel ou entamer une procédure en justice contre l'Administration, mais le processus de démolition n'en sera pas pour autant arrêté pendant la procédure. Si le propriétaire ne procède pas à la démolition des constructions illégales dans le temps imparti, le Bureau de l'Urbanisme est en droit de demander au Gouvernement Municipal de procéder à la démolition et l'avis public de démolition sera publié sept jours avant la démolition.

Lorsque la démolition est prise en main par l'Administration, le Bureau de l'Urbanisme demande au propriétaire de démolir les édifices dans un temps donné et cette décision fait l'objet d'un avis public. Si les constructions ne sont pas démolies dans le temps imparti, les autorités municipales, d'arrondissement ou de district rural sont en droit de procéder elles-mêmes à la démolition, précédée d'un avis public de dix jours. Pour les édifices en cours de construction, la même procédure est adoptée. La démolition des constructions sans permis, si elle n'est pas engagée directement par le propriétaire, est prise en main par les Bureaux d'Urbanisme de la ville, des arrondissements ou des districts ruraux après accord des instances supérieures⁵². La démolition des constructions illégales est devenue l'un des fers de lance de la nouvelle politique urbaine de Shanghai. D'après les autorités, les constructions illégales sont l'une des principales causes d'un environnement urbain désorganisé (*luan*) et insalubre (*zang*) où se concentrent les chômeurs et la population flottante.

Aujourd'hui, la gestion et la procédure de destruction des édifices illégaux fait l'objet d'un contrôle beaucoup plus strict de la part des autorités. Vingt-huit bureaux sont officiellement concernés par leur démolition : les bureaux de l'Urbanisme (*guihua*), des

Terrains, de l'Équipement (*shizheng*), des Parcs (*yuanlin*), de l'Eau (*shuilì*)... Ces bureaux manquaient de moyens financiers et étaient en sous-effectifs, surtout au niveau des arrondissements et districts ruraux où seulement dix personnes étaient affectées à cette mission. La communication interne qui n'existait pas entre les différentes instances concernées est en train de s'établir. La nouvelle réglementation clarifie les procédures et précise les constructions concernées, incorporant les édifices illégaux en cours de construction⁵³.

D'après les autorités municipales, 70 à 80 % des maisons anciennes détruites en centre ville correspondent à des constructions dangereuses et insalubres et les quartiers anciens en bon état doivent à tout prix être conservés⁵⁴. La démolition d'anciens quartiers résidentiels serait-elle cautionnée par cette nouvelle réglementation sur les édifices illégaux ? Cinq parcelles de terrains comprenant 101 000 m² de vieilles maisons vont être rasées dans l'arrondissement de Nanshi (ancienne ville chinoise) dont 39 600 m² seraient des taudis. A la place seront érigés de nouveaux logements représentant une surface totale de 615 000 m²⁵⁵.

Récemment, d'autres réglementations ont contribué à accélérer le processus d'assainissement des quartiers du centre-ville. Ainsi, conformément à une nouvelle réglementation édictée en 1999, les marchés de quartier en plein air (*malu jishi*), qui installaient leurs étals le long de rues secondaires, sont en train d'être transférés dans des espaces couverts. En 1999, 77 marchés ont déjà été transférés et les autorités projettent d'avoir transféré tous les marchés en plein air avant la fin de l'année 2000⁵⁶.

La question de la réutilisation d'une architecture majoritairement domestique.

L'exemple de la zone de réaménagement du site du Premier Congrès du Parti Communiste Chinois

Dès le début des années 1990, la question de la réutilisation architecturale s'est posée à Shanghai. Deux projets ambitieux concernant la rénovation d'an-

52. « Weifa jianzhu wei ri daole (la fin des constructions illégales) », cf. *Jiefang Ribao*, juin 1999.

53. « Li fa beijing (le cadre historique de la réglementation) », *Jiefang Ribao*, juin 1999.

54. Reuter, « Residents evicted in Shanghai boom », *South China Morning Post*, 29 avril 1995.

55. 29 déc. 1999.

56. Wang Wei Iō Ī, « Jing'An Qu shaixian xiaomie malu jishi, mingnian Shanghai shiqu de malu jishi jiang quanbu qianru shinei », 14 déc. 1999.

ciens lilongs avaient alors été engagés par le Bureau de l'Immobilier de Shanghai, en coopération avec les gouvernements français et hollandais, respectivement à Qianjatang (arrondissement de Xuhui) et Zhangjiazhai (arrondissement de Jing'An)⁵⁷, projets ouvrant la voie à des réalisations plus complexes.

Le réaménagement du site de la Première Conférence du Parti Communiste Chinois implique la reconversion de plusieurs types de programmes architecturaux sur une zone de plus de 52 hectares. L'opération représente un défi architectural autant que financier. Il illustre clairement la politique de réutilisation architecturale mise en œuvre à Shanghai actuellement⁵⁸.

En juin 1996, l'arrondissement de Luwan, la société hongkongaise Rui'An Ltd et la société chinoise Fuxing Development Ltd⁵⁹ ont demandé au célèbre cabinet d'architectes américains Skidmore, Owings & Merrill (SOM) de travailler sur le plan directeur d'une zone de 52 hectares située un pâté de maisons au sud de la rue Huaihai Centrale et à l'ouest de la rue Xizang, dans l'arrondissement de Luwan. La moitié nord de cette zone comprend l'un des plus importants quartiers commerciaux de Shanghai, et la moitié sud un ancien quartier résidentiel. Aujourd'hui cette zone est extrêmement bien desservie par la ligne n° 2 du métro, par l'axe routier nord-sud et le périphérique sud. L'objectif de ce projet en *joint venture* est de créer un nouvel espace urbain diversifié tout en gardant le plus grand nombre d'édifices anciens. Un vaste espace de loisirs doit être ouvert au centre de la zone avec la création d'un lac de 40 000 m². À l'ouest du lac, le quartier historique du site du Premier Congrès du Parti Communiste, groupe d'édifices de type lilong classé au registre des Monuments Historiques (avec un musée ouvert en 1999), doit être conservé presque dans son intégralité pour offrir un site touristique et commercial moderne. Le sud du lac sera à terme une zone principalement résidentielle composée de logements en barre et en tour. L'est du lac, à proximité de l'ancienne ville chinoise, doit être aménagé en zone commerçante et au nord du lac, des tours de bureaux doivent s'in-

tégrer au nouveau quartier des affaires en cours de formation sur la partie centrale de la rue Huaihai.

En mai 1998, le Gouvernement Municipal a approuvé le schéma directeur et les plans de la première phase de ce projet. Le terrain a été vendu pour une période de 50 ans. Un projet de 30 000 m², actuellement en cours de réalisation, qui concerne le quartier historique du Hall du Premier Congrès du Parti Communiste Chinois, composé de 23 pâtés de maisons et situé à deux pâtés de maisons au sud de la rue Huaihai Centrale. Le Bureau de l'Urbanisme et les autres autorités de l'arrondissement de Luwan concernées par la réhabilitation du quartier ont coordonné le projet, et des réunions quotidiennes avec les investisseurs ont facilité l'avalisation des plans, assuré la coordination du relogement des habitants, relogement effectué par une entreprise municipale aux frais des investisseurs⁶⁰. Le relogement a pris plus d'un an et a été effectué au prix fort, les investisseurs ne souhaitant pas de mécontentement de la part des habitants. Le tissu urbain est composé de lilongs et d'édifices datant du début du XX^e siècle, ossature en bois avec remplissage briques.

Une équipe internationale d'architectes, dirigée par l'architecte américain Ben Wood⁶¹, a été retenue par la société hongkongaise d'investisseurs Rui'An pour concevoir le projet de réhabilitation. L'Institut de Design Architectural de l'Université Tongji a été chargé par les autorités municipales de l'expertise des propositions architecturales de réhabilitation de ce quartier historique⁶². Mei da Jianzhu Zhuanwang Gongsi, une entreprise de bâtiment dépendant de la municipalité, a été chargé d'effectuer les travaux.

Les édifices de cette zone, majoritairement d'anciens logements, seront à terme réutilisés comme lieux de culture, de loisirs et de commerces. L'objectif est de conserver une majorité des structures caractéristiques du système lilong, qui symbolise ce quartier. Un écomusée des lilongs, en cours de projet, entièrement sponsorisé par les investisseurs sous l'expertise de spécialistes chinois des lilongs (Université Tongji,

57. « City refits more old housing », *Shanghai Star*, 14 février 1997.

58. La première phase de ce projet n'est pas encore achevée, aucun communiqué n'a encore été fait à la presse et les documents sont confidentiels.

59. Les investisseurs ne se lancent presque jamais seuls dans un projet, et si les autorités chinoises ont besoin des investissements étrangers pour développer leur parc immobilier, les compagnies obtiennent, dans bien des cas, le soutien des autorités municipales qui s'associent en actionnaires minoritaires au projet (gouvernements d'arrondissement, sociétés d'investissement d'État...).

60. L'achat du terrain par des investisseurs peut se faire sous deux formes : 1/achat du terrain tel quel, relogement de la population et démolition aux frais de l'investisseur ou 2/achat d'un « site dégagé » (« clean site »), le prix comprenant le relogement des habitants, la destruction et l'adduction d'eau et de gaz.

61. Ben Wood & Partners de Boston, cabinet expérimenté dans les projets de réhabilitation et réutilisation d'édifices anciens. Le cabinet a travaillé sur des projets similaires au Japon et à Singapour.

62. Lorsqu'une parcelle est allouée à une entreprise étrangère, celle-ci est invitée à s'associer avec un cabinet de consultation ou un cabinet d'architecture chinois pour la suite du projet, ceux-ci sont mandatés par les autorités pour gérer les formalités de l'entreprise étrangère et soumettre les plans de construction pour obtenir les permis de construire.

Université Normale de Chine de l'Est...), va être installé dans l'une des travées adjacentes au site du Premier Parti Communiste.

Les démolitions vont être sélectives. Les abords du Hall du Premier Congrès du Parti Communiste font l'objet d'une réhabilitation très minutieuse, et aucun des édifices modernes ne doit être visible de ce site. Une étude précise in situ des édifices par une entreprise de construction chinoise, municipale, spécialisée dans les états des lieux, a permis le repérage et la définition de l'état (ossature, matériaux...) de chaque édifice. Chaque édifice est rénové différemment selon son état de conservation: les matériaux en bon état (briques, tuiles, parquets, pierres reconstituées formant l'entourage des portes) ont été décapées, et les autres remplacées par des matériaux de chantiers de démolition, avec l'aide du Bureau de l'Urbanisme de l'arrondissement de Luwan. Certains édifices, dont l'ossature en bois est dans un état de décomposition avancé, sont démolis et reconstruits entièrement avec des matériaux anciens de récupération.

Les édifices de ces lilongs n'étaient équipés ni en eau courante, ni en électricité. Les investisseurs ont été amenés à installer ces infrastructures sous les édifices, afin d'en conserver l'authenticité. Le prix de réhabilitation au m² est en moyenne de 10 000 yuans (contre 3 000 yuans le m² pour un édifice neuf), en raison principalement du coût élevé des équipements et de leur installation (système de climatisation importé d'Italie).

Selon la réglementation concernant la protection des Monuments Historiques, si les façades à proximité du site du Premier Congrès du Parti Communiste doivent être conservées à l'identique, les édifices à l'intérieur des lilongs ainsi que leurs intérieurs n'ont fait l'objet d'aucune prescription. Le projet prévoit la combinaison de plusieurs édifices entre eux pour recréer de nouveaux espaces intérieurs.

La rue Xingye, sur laquelle donne le site du Premier Congrès, doit devenir piétonne à terme, créant ainsi un axe principal est-ouest. Un nouveau réseau de communication interne est projeté au centre de la zone pour faire communiquer les différents lilongs entre eux. Un parking souterrain est prévu, afin de désencombrer les rues, ainsi que des arrêts limités pour les automobiles et les taxis en surface.

Au sud de ce premier tronçon du projet, quelques nouveaux édifices vont être érigés, culminant dans un

grand complexe multifonction, extrêmement moderne, donnant sur la rue Madang et sur une grande esplanade.

Les investisseurs ont l'intention de louer à terme les espaces réhabilités et rénovés afin de contrôler et maintenir le niveau du bâti. La location des espaces réhabilités s'adressant à une clientèle aisée (entrepreneurs, sociétés...) est en cours, gérée par une société de relations publiques. Le prix du m² à la location n'est pas connu actuellement (janvier 2000)⁶³.

L'ouverture de ce secteur aux investissements étrangers a permis au Gouvernement Municipal de se décharger de certains aspects du développement urbain, et lui donne les moyens d'entreprendre les réalisations qu'il estime nécessaires à la constitution d'un centre urbain du XXI^e siècle. Il ne faut pourtant pas perdre de vue que le Gouvernement Municipal de Shanghai est le plus important investisseur de ce secteur d'activité. La constitution d'un parc immobilier passe, bien entendu, par la réalisation de nouveaux édifices. Mais la rénovation architecturale n'est pas à négliger et les autorités shanghaiennes semblent s'orienter dans ce sens, ouvrant ainsi un nouveau marché immobilier: la réhabilitation architecturale.

Conclusion

Depuis 1992, Shanghai s'est lancé dans un réaménagement urbain sans précédent. Entre 1992 et 1995, elle s'est attachée à augmenter l'espace vital des habitants par une dédensification de la population du centre ville, au prix du relogement d'une part importante des habitants. Ont suivi les premières opérations de réaménagement du tissu urbain des quartiers anciens, réalisées grâce à la vente massive de terrains à des investisseurs étrangers, qui constitua la principale source de revenu.

Le patrimoine urbain original du centre ville a été timidement préservé par deux premières séries de classifications au registre des Monuments Historiques. Dès 1997, la sauvegarde du patrimoine devient le point d'orgue de la politique urbaine. Les autorités souhaitent asseoir la réussite future de Shanghai sur ses spécificités urbaines historiques, culturelles et géographiques. La politique de conservation du patrimoine classique, poursuivie grâce à une troisième série de classements au registre, est renforcée par une vaste

63. Entretien avec l'architecte en charge du chantier, M. Albert Chan, décembre 1999; archives internes de la société de promotion immobilière Rui'An; plans et maquettes Institut de Design Architectural de l'Université Tongji.

politique de réhabilitation du parc immobilier ancien, menée directement par le Gouvernement Municipal. Les efforts financiers et humains gigantesques se traduisent immédiatement sur le terrain par la rénovation du parc immobilier ancien et l'assainissement du tissu urbain.

Dans ce processus, les gouvernements d'arrondissement et de district relayent et assistent les autorités municipales, et sont souvent eux-mêmes à la base de nouvelles politiques en la matière. Les autorités ont compris l'importance de la coordination entre les nombreuses institutions impliquées pour assurer la réussite de cette politique ambitieuse.

Les quartiers du centre ville une fois rénovés et assainis, se pose alors la question de la réutilisation architecturale. Autrefois majoritairement résidentiels, de nombreux quartiers du centre ville se reconvertissent en zones commerciales, en quartiers d'affaires, de loisirs, etc. Les investisseurs immobiliers s'impliquent aux côtés des autorités dans ces nouveaux défis, qu'ils estiment porteurs de la réussite urbaine future.

La reconversion de certains sites pour le tourisme est encore la solution majoritairement adoptée par les autorités en mal de préserver le patrimoine urbain shanghaien. Ainsi en est-il de nombreuses demeures de personnalités célèbres, restaurées et ouvertes à la visite, ou encore de la remise en état de quartiers entiers, comme les deux nouvelles rues reconstruites en 1999 : « l'ancienne de Shanghai » (*Shanghai Laojie*) et la rue Duolun (*Duolun Lu*)⁶⁴.

Devançant depuis deux décennies les politiques urbaines nationales⁶⁵, Shanghai montre ici encore, avec

son vaste programme de conservation patrimoniale, sa capacité d'initiative. Shanghai joue donc un rôle essentiel dans l'évolution de la politique urbaine : elle est, en quelque sorte, un indicateur au niveau national. Elle est surtout le moteur de l'évolution urbaine en Chine.

Sur quelles expériences de politiques urbaines s'appuie la voie shanghaienne ? Shanghai se veut avant tout une mégapole asiatique. Le Fonds pour le logement de Shanghai, créé en 1991, fut calqué sur celui de Singapour⁶⁶. Shanghai ne serait-elle pas tentée de suivre l'expérience originale singapourienne dans le domaine de la réhabilitation urbaine⁶⁷ ? Aujourd'hui les sources d'inspiration semblent encore multiples.

Le réaménagement urbain a également posé la question de la nature des zones résidentielles. Une différenciation s'est opérée entre le quartier résidentiel traditionnel (*Juzhu qu*) et la nouvelle communauté résidentielle (*Juju qu*), définie comme étant « pourvue de tous les équipements et infrastructures nécessaires à la vie quotidienne, espaces verts, supermarchés, écoles, services, lieux de détente et d'activités physiques »⁶⁸.

Les Shanghaiens ont été physiquement impliqués dans le processus de réaménagement des quartiers anciens du centre-ville. Aujourd'hui, les autorités accompagnent leur politique du patrimoine de véritables campagnes de communication et de sensibilisation de la population. Dans le nouveau musée de l'urbanisme, symboliquement situé sur la Place du Peuple, et qui doit ouvrir ses portes en février 2000 pour le nouvel an chinois, le patrimoine architectural de Shanghai est élevé au même statut que les grandes réalisations urbaines récentes.⁶⁹

64. Lu Yan, Duolun Lu wenhua mingren jie cakai miansha », *Wenhui Bao*, 23 octobre 1999 et Ma Meiling, « Shanghai Laojie jiang chongxian Shanghai », *Wenhui Bao*, 29 janvier 1999.

65. Le décret du 29 novembre 1987, promulgué par le Gouvernement Municipal de Shanghai sur le « transfert moyennant indemnisation du Droit du Sol de la Ville de Shanghai », annonce la loi nationale du 26 mai 1990 sur « les Réglementations provisoires de la République Populaire de Chine concernant le transfert du Droit du Sol, propriété de l'État ». La nouvelle politique du logement avait également été d'abord mise en pratique à Shanghai avant de s'étendre au niveau national.

66. Chen Qide, « Housing unfolds », *Shanghai Star*, 28 octobre 1994.

67. Voir sur ce sujet l'article de Charles Goldblum, « Singapour, modèle de la métropolisation planifiée en Asie du Sud-Est », *Techniques, Territoires et Sociétés*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, Paris, octobre 1998, pp. 69-81.

68. Voir sur cette question l'article de Xinhua, « One million Shanghai Residents live in Civilized Communities », Shanghai, 15 juillet 1997.

69. SUPEH, *Shanghai Urban Planning Exhibition Hall*, brochure officielle du projet de musée de l'urbanisme, Shanghai, 1999, 36 p.

LA QUESTION DES URBANITÉS DANS LES VILLES CHINOISES EN PÉRIODE DE RÉFORMES ÉCONOMIQUES

Liane MOZERE

Equipe de recherche "Anthropologie et sociologie de l'expertise" (ERASE), Université de Metz
hllm@wanadoo.fr

Cet article est la première étape d'une recherche entreprise à l'occasion d'un voyage d'études pendant l'été 1999, au cours duquel des contacts ont été pris avec les chercheuses chinoises Lu Feiyun et Yan Hairong, et d'autres à l'occasion du colloque qui s'est tenu fin juillet à Shanghai sur l'avenir des villes chinoises, organisé par John Logan de l'University d'Albany. Ce voyage s'est déroulé pendant deux mois où l'auteure, d'origine chinoise, née à Pékin en 1939, parlant le chinois, retrouvait cinquante ans après la Chine, se déplaçant sac à dos, en bus, train et bateau par ses propres moyens, avec son compagnon. Les observations qu'elle a pu faire ont fourni les premiers éléments de ce travail, dont l'objectif est d'étudier la manière dont l'influence occidentale (ou celle des membres de la diaspora chinoise) vont s'exercer sur les urbanités dans les villes chinoises. Ces pages évoquent quelques-unes des pistes actuellement explorées.¹

En Chine les mutations économiques, sociales et culturelles, à défaut d'être politiques, sont imputables à un ensemble de facteurs dont certains relèvent de l'évidence et d'autres de transformations moins visibles ou moins perceptibles, mais qui amènent à se demander quels en seront les incidences sur les usages urbains. Parmi ces facteurs on citera pour mémoire la libéralisation croissante de l'économie, le souci du Parti d'autoriser des formes apparemment plus libres d'association entre les citoyens, à condition que ces dernières ne se situent pas sur un plan politique, la modernisation des modes de régulation économique et sociale, l'ouverture au monde occidental à travers des dispositifs pour l'instant encore strictement circonscrits. Il convient cependant, dans un premier temps, d'analyser la situation actuelle au regard de l'évolution de l'histoire urbaine depuis 1949.

L'évolution urbaine en Chine

Les villes ont été, dès l'origine, le siège de la civilisation chinoise (Bairoch, 1985, Roncayolo, 1993). D'abord « villes cérémonielles » dans la période Shang (-1766/-1400), des centres urbains se créent à l'époque

semi-féodale, leurs enceintes sont imposantes (jusqu'à 15 kilomètres dans certains cas). D'après les travaux archéologiques chinois il existait avant la création de l'Empire par Qin Shih Huangdi, en — 221, plus d'une vingtaine de grandes villes (Chang, 1977). Du fait de l'autonomie relative dont elles jouissaient, il semble que ces villes ont constitué un « foyer original d'invention de la ville » (Bairoch, 1985, 71). Lors de l'instauration de l'Empire leur pouvoir a été réduit et elles ont essentiellement rempli des fonctions administratives, en tant que préfectures notamment, dans le nouveau système social. Avec l'unification impériale certaines villes, qui deviendront successivement capitales d'empire, se développeront cependant considérablement : on peut citer les cas de Luoyang qui dépassait probablement 300 000 habitants, de Xi'an qui compta sans doute entre 583 et 906 un million d'habitants, et de Kaifeng qui fut la capitale entre 960 et 1127 et atteignit 450 000 habitants avant d'être détruite. Les villes chinoises ne se sont pas pour autant refermées sur elles-mêmes tout au long de cette période. Canton est pourvue d'un office des douanes dès 971. Mais la vie économique connaît une récession importante entre le XIV^e et le XVI^e siècle, accompagnée de troubles politiques incessants. Les villes vont à nouveau connaître un essor sous la dynastie Ming au XVI^e siècle (Bairoch, 1985). L'urbanisation ne va cesser de croître jusqu'au XIX^e siècle, quand elles vont être confrontées à une rencontre brutale avec l'impérialisme. Lieux privilégiés de la pénétration occidentale en Chine les villes, et particulièrement les grands villes portuaires, ont revêtu une importance considérable. Elles sont le berceau des mouvements révolutionnaires qui, à l'instar de ce qui s'est produit à Canton en 1927, se sont souvent soldés par des défaites sanglantes.

Tensions entre ouverture et fermeture

Après la victoire de Mao Zedong en 1949, les centres urbains ont perdu de leur prestige et de leur importance culturelle. Elles ont en effet été délaissées au profit de la campagne, car elles furent suspectées d'avoir été des havres pour le capitalisme et le colonialisme. De plus Mao, d'origine paysanne, avait tendance à se méfier des populations urbaines occidentalisées et difficilement contrôlables. Leur organisation tout

1. Je remercie Pierre Trolliet pour sa lecture critique.

comme les modes de vie seront remodelés afin qu'elles puissent s'inscrire dans le projet communiste global. Les grandes villes seront ainsi transformées en « grappes de villages » davantage tournées vers l'intérieur du pays que vers l'Occident honni (Davis, 1995, 89-97). Dès 1949, les villes vont, de plus, voir leur cadre quotidien transformé, notamment par la mise en place d'un système d'enregistrement administratif, le *hukou*, qui permet de séparer ceux qui ont légalement le droit d'y vivre de ceux qui en sont exclus. Cet enregistrement eut des répercussions immédiates pour la population en matière d'approvisionnement et d'emploi. Il avait notamment pour but de contrôler la taille de la population urbaine² et d'assurer une production agricole permettant de nourrir la population, puisque le pays allait vivre en autarcie. Mais le régime de Mao allait aussi modifier le cadre de la vie quotidienne sur des sujets plus triviaux : « Les trottoirs ne pouvaient plus servir de lieux de vente ou de scènes improvisées. Les artisans faisant commerce de produits dits « culturels » furent organisés en coopératives et les acteurs et artistes itinérants furent réemployés » (Davis, 1995). Si cette réglementation de l'utilisation des espaces urbains fut effectuée sur un mode bureaucratique, il s'ensuivit d'un côté une explosion de perspectives d'emploi pour les artistes (Kraus, 1993) qui allaient cependant connaître au cours des années suivantes procès politiques et répression, et de l'autre une mainmise sur les emplois du temps quotidiens des citoyens. Le cosmopolitisme des grandes villes chinoises allait disparaître dans ces « villages urbains » provinciaux et enserrés dans un réseau étroit de contrôles (Davis, 1995).

Cette évolution, comme on le vit avec le Grand bond en avant et la Révolution culturelle, fut loin d'être linéaire et mériterait d'être étudiée, par des travaux d'histoire sociale en particulier. Ce que nous retiendrons ici, c'est qu'à la mort de Mao (1976) et après la chute de la Bande des Quatre (1979), l'histoire des villes chinoises va suivre un nouveau cours avec l'introduction, à partir des années 1980 et sous la houlette de Deng Xiao Ping, du « socialisme de marché ». « *La méfiance congénitale à l'égard de la ville* » (Cabestan, Rocca, 1995)³ va-t-elle enfin disparaître ? Si l'idéologie du « socialisme de marché » trouve une traduction immédiate dans la résurgence relativement désordonnée mais impétueuse d'une petite économie

marchande visible dans l'espace urbain, qui avait été éradiquée très rapidement à l'avènement du régime communiste, il n'en demeure pas moins que la liberté supposée accompagner cette modernisation n'est pas au rendez-vous, loin s'en faut. Les différentes générations de dissidents chinois réclament, sans succès jusqu'à ce jour, l'instauration en Chine de ce qu'ils appellent la « cinquième modernisation », la démocratie. Dans l'espace urbain le contrôle policier veille, comme on l'a vu au moment de Tian An Men (1989), au strict quadrillage de la ville à travers les « organisations autonomes de masse », le plus souvent dominées par les « mémés » arborant des brassards rouges, qui animent discussions informelles et mini-meetings, qui veillent au bon ordre urbain sur leur territoire (une ruelle, un carrefour), qui règlent parfois la circulation ou qui, aujourd'hui, sont censées lutter contre la délinquance⁴. Par ailleurs, la présence très visible et massive de la sécurité publique (police politique) et de l'armée permet que soit maintenues les formes habituelles de surveillance et de quadrillage des pays totalitaires.

Mais, à un autre niveau, la modernisation bouleverse à nouveau la vie quotidienne en ville. Jusqu'à l'instauration du socialisme de marché, le contrôle du processus de peuplement des villes était assuré par le truchement de l'allocation planifiée de la main-d'œuvre, en vigueur depuis la création de la République populaire. Cette allocation planifiée permettait de définir la direction des flux migratoires : de la ville vers campagne ou de la campagne vers ville. Étaient ainsi organisés des transferts de population en fonction des « besoins planifiés de l'économie », mais Ma Xia rappelle qu'à cette époque il s'agissait surtout de transférer des populations urbaines vers la campagne. Après l'échec du Grand Bond en avant, par exemple, des millions de soldats démobilisés ont ainsi été envoyés à la campagne, en 1959, pour aider aux travaux agricoles. Pendant la Révolution culturelle, des millions de jeunes « éduqués » (i. e. des collégiens, lycéens ou étudiants) furent envoyés à la campagne pour tremper leur ardeur révolutionnaire au contact des « masses » comme le montre, entre autres, le film récent de Zhang Yuan, *Xiuxiu*, où une jeune lycéenne se retrouve dans la yourte d'un éleveur de chevaux au fond du Xinjiang, sans pouvoir repartir en ville rejoindre sa famille une fois sa période d'engagement effectuée. Elle se prostitue alors à des hommes du can-

2. Deborah Davis note cependant que dès le Grand bond en avant (1957), « des millions de travailleurs de la campagne furent activement recrutés pour travailler dans les villes, et même pendant l'ère de la Révolution culturelle (1966-1976), (où, si) plus de 17 millions de bacheliers des écoles secondaires furent contraints de déménager à la campagne, un nombre presque égal de travailleurs ruraux prirent des emplois urbains » (Davis, 1990, 94)

3. Ces auteurs notent cependant que, pendant la famine qui a suivi le Grand Bond en avant, les citoyens ont été ravitaillés en priorité, pour éviter les troubles politiques.

4. Cabestan et Rocca insistent sur leur rôle dans la chasse aux contestataires après les événements de la Place Tian An Men.

ton voisin, en espérant ainsi échapper à son destin. S'est ainsi manifesté un déclin démographique urbain, imputable à la méfiance persistante du régime de Mao Zedong à l'égard des villes (Ma, 1993). Dans d'autres cas il a pu y avoir, selon le même auteur, en raison de besoins urbains en main-d'œuvre, des transferts de population agricole vers les villes. Au total, la période maoïste connaît néanmoins un sérieux ralentissement des flux migratoires internes, les flux migratoires externes étant, par définition, totalement inexistant, sauf cas d'exil volontaire, le plus souvent tenté au péril de la vie.

Cette tendance s'inverse aujourd'hui (Leys, 1998). Mais ce qu'il convient de souligner, c'est combien la question des mobilités est liée à celle de la territorialisation et de l'identité. Dans un pays totalitaire où l'on cherche à réduire les inégalités par l'homogénéisation de tout ce qui est visible (comme la tenue vestimentaire), l'hétérogénéité caractéristique de la vie urbaine peut-elle être sauvegardée? Comment accueille-t-on l'autre? Les mobilités internes amènent en effet aujourd'hui, les citadins à une première forme de confrontation à l'altérité.

Confrontations à l'altérité

Dans le système usuel d'enregistrement chacun est « à sa place », c'est-à-dire strictement territorialisé à travers son appartenance à l'unité de travail. Un « étranger » au village ou à la ville ne peut être qu'un « haut cadre » en déplacement, parfois signe précurseur de troubles politiques à venir. Pendant plus de quarante ans les Chinois des villes ont été assez rarement mis au contact de migrants intérieurs. Les déplacements à l'intérieur du pays étant alors strictement réglementés (par exemple, les cadres affectés à une unité de travail éloignée de leur lieu d'origine pouvaient bénéficier d'un congé, et retourner dans leur commune d'origine pour des périodes brèves et strictement définies), tout nouveau venu à la ville frappe donc par son étrangeté, qu'il s'agisse de rusticité pour les paysans ou d'exotisme pour les « minorités nationales ». On peut voir par exemple à Nanjing Lu, la grande artère commerciale de Shanghai, des vendeuses de thé aux pieds nus sillonner les trottoirs avec leurs palanches, et dans des vêtements traditionnels empoussiérés. Cela ne fait que dix ans que les Chinois peuvent se déplacer librement dans le

pays. Ces déplacements restent cependant exceptionnels, étant donné le rapport entre les rémunérations et les prix du transport: un maître de conférences en français de l'Université de Jinan, de la province du Shandong, gagne en 2000 l'équivalent de 800 francs par mois (9600 yuans annuels), alors qu'un voyage de 1500 km pour aller voir sa fille à Xi'an en couchette « dure »⁵ coûte entre 150 et 200 F. Même le voyage en assis « dur » semble lui poser des problèmes financiers⁶.

Sauf pour les Chinois les plus fortunés, enrichis notamment par les nouvelles réformes économiques et les occasions nombreuses d'enrichissement (y compris illégales) qu'elles procurent, la plupart des voyages touristiques sont encore organisés par les unités de travail: on voit ainsi des groupes compacts de Chinois, arborant casquettes ou tee-shirts de couleur signalant leur appartenance au groupe, qui visitent les sites réputés et incontournables du patrimoine national. Suivant leurs guides, qui donnent leurs explications à l'aide d'un mégaphone, les tenues de ces touristes de l'intérieur, à l'apparence « provinciale », « endimanchée », voire rurale (veste de tailleur sobre et pantalon pour les femmes, chemisette et pantalon sans pli pour les hommes) permet aux citadins de les repérer du premier coup d'œil. Ce brassage de population, qui constitue pour les citadins un phénomène récent, crée une première forme d'étrangeté au cœur des villes chinoises.

Cette coexistence dans la ville de populations hétérogènes a été précédée par le fait que, depuis 1986, de plus en plus de paysans consacrent une partie leur temps à des activités non-agricoles: activités conduites au sein de petites industries implantées en milieu rural ou dans les petites villes avoisinantes, dans le secteur des transports (bus locaux ou taxis) ou le commerce (Fei, 1986). Ce mouvement va conduire à une transformation radicale des rapports ville-campagne qui, selon Marx, donnent naissance à l'une des contradictions principales du capitalisme. Comment régler cette question dans l'optique de la nouvelle politique « d'économie socialiste de marché » imaginée par Deng Xiaoping? D'une manière radicale, le gouvernement va peu après inciter les paysans « à quitter la terre, mais pas le village », ce qui n'a pas toujours été possible, en particulier dans le cas de villages très éloignés des moyens de communication; dans ce cas on conseille

5. En Chine on trouve dans les trains deux « classes »: le « dur » et le « mou », croisées avec le mode assis et le mode couché.

6. Il convient de rappeler à cet égard quelques chiffres: le revenu rural net par personne et par an en 1996 est environ de 3900 RMB ou yuans (soit environ 3000 F). Ce revenu est à 50 % consacré aux dépenses alimentaires. A Pékin le salaire annuel moyen est 11000 yuans soit environ 8500 F, à Shanghai ce même revenu est plus élevé: il se monte à 11500 yuans. Des chiffres pour 1993 établissaient que 2,4 % d'hommes et 6,8 % de femmes gagnaient moins de 100 yuans par mois, c'est à dire approximativement 75 F. A la même époque, en milieu rural, 33,5 % des hommes et 65,2 % des femmes gagnaient moins de 100 yuans (Benewick, Donald, 1999).

des migrations saisonnières (Bannister, 1993). Dès 1984, les services de la Sécurité publique des villes distribuaient des *hukou* aux personnes capables d'assurer elles-mêmes leur subsistance en ville, calculée en quantité de céréales. Les services d'approvisionnement alimentaire leur garantissaient des prix stables pour l'achat des matières grasses et des céréales. Dans ce cas ils devaient transférer leur terre (par contrat) à d'autres paysans avant de partir vers les villes.

Les populations qui migrent ainsi « librement » forment des groupes plus ou moins précarisés et dépendants. On évalue ces populations dites « flottantes » à plus de cent millions, voire deux cents millions selon d'autres sources. Elles ne sont plus affiliées à leurs unités de travail (*danwei*), c'est-à-dire qu'elles ne sont plus officiellement enregistrées, n'ont plus de *hukou*, et perdent du même coup les avantages afférents (rémunération, logement, couverture sociale), sans toutefois perdre certains droits attachés à leur terre. Ces gens quittent la campagne (où le revenu est cinq fois moins élevé qu'en ville) pour tenter de gagner leur vie tant bien que mal en s'employant à des petits travaux (Gao, Chi, 1997). Ils peuvent être recueillis par des originaires du même village (c'est le cas d'un porteur de palanche dans le film de Zhang Xiao Shuan, *So close to Paradise*, 1999) ou par quelqu'un qui, pour une raison ou une autre, a besoin d'aide. On voit dans le film récent de Liu Bingjian, *Nan, nan, nan, nü, nü, nü*, un jeune qui arrive ainsi en ville. Il dispose du numéro de téléphone de quelqu'un de sa région susceptible de l'aider, mais en fait il traîne en ville, fasciné par l'agitation qui y règne. Une femme qui tient une échoppe de vêtements féminins devant laquelle il se trouve par hasard lui demande s'il cherche du travail et le recrute séance tenante. Il est immédiatement identifié par elle comme un migrant intérieur du fait de sa « présentation de soi » et de sa lenteur paysanne. On ne saura rien des termes du contrat, mais il a déjà trouvé un gîte, sa patronne l'hébergeant, on pourrait dire, tout « naturellement » dans une petite chambre chez elle et son mari. L'affaire tournera mal pour le jeune homme lorsque ladite patronne cherchera, sans succès, à le séduire. Autre exemple cinématographique : le jeune Zhang est envoyé à la ville pour subvenir aux besoins de sa mère souffrante dans le dernier film de Zhang Yimou, *Pas un de moins*. Il est perdu par la jeune fille chargée de l'accueillir en ville et va, comme de nombreux gamins, errer, affamé, nourri par des gens compatissants, puis « embauché » pour la vaisselle — « à condition que tu ne traînes plus entre les tables, ça dérange les clients » — par la tenancière d'une gargote.

On voit, lorsque l'on parcourt les villes chinoises aujourd'hui, nombre de ces migrants avec des pancartes posées devant eux indiquant leurs savoir-faire, ou exhibant leurs outils. Mendiant parfois, surtout les plus âgés ou les enfants, ils se saisissent, dès qu'ils en ont l'occasion, des restes de nourriture laissés sur une table de gargote dans la rue. D'autres, plus chanceux, trouvent à s'employer dans les innombrables chantiers qui fleurissent dans les villes : par tous les temps on les voit s'affairer en grappes serrées et on peut apercevoir, à proximité, leurs « baraquements » réduits le plus souvent à des tentures en plastique à rayures tricolores maintenues, tant bien que mal, par des bambous. Aucun aménagement n'est prévu, ces campements se transportant d'un chantier à l'autre ; les hommes se nourrissent accroupis le soir autour de fourneaux de fortune. C'est la coexistence « pacifique » du communisme et du capitalisme dans sa version la plus moderne. Mais, de ce fait, les citoyens chinois sont chaque jour davantage confrontés à des dépaysements et à des rencontres inattendues.

Nous pouvons à présent tenter une analyse des formes d'urbanité qui sont observables aujourd'hui dans les villes chinoises, en les mettant en regard des comportements urbains dans les pays occidentaux. Pour ce faire, un bref retour sur les enseignements de la sociologie urbaine est utile, en particulier pour se demander si ces analyses sont pertinentes dans le cadre des villes chinoises.

La sociologie urbaine, telle qu'elle a été développée par Simmel, l'école de Chicago, puis Hannerz, Habermas et Joseph, met l'accent sur une trilogie censée caractériser et spécifier la vie urbaine : densité, hétérogénéité, anonymat. Selon Simmel, les citoyens développent une intellectualité blasée pour faire face à la multitude des stimuli et se préserver. Ce que l'on pourrait appeler un comportement de protection ou d'indifférence à autrui (hormis le respect d'un certain nombre de codes) permet de ne pas être « débordé » par un trop grand nombre d'interactions dans lesquelles il est impossible de s'engager. Wirth complète cette analyse en parlant d'un « *urbanism as a way of life* » où les interactions segmentées, innombrables et superficielles résultent de la division du travail.

Un voyage en Chine permet de percevoir que les liens, même les « liens faibles », bref les interactions, se déroulent sur un mode différent de celui qui est généralement en vigueur dans les sociétés occidentales, même si toute généralisation est à ce stade de l'enquête abusive. Voyons à travers les observations (très) par-

participants que nous avons pu conduire ce qu'il en est en Chine.

Pour une anthropologie des micro-interactions

A cette présentation schématique, il convient en effet d'opposer ce qui frappe le voyageur dès son arrivée dans une ville chinoise. La densité des passants et des bicyclettes est, on s'en doute, considérable. Ce qui frappe c'est le flou apparent des règles de circulation : les vélos peuvent tout à fait rouler en deux files dans les deux sens, les voitures couper les voies aux feux verts. Sur les trottoirs comme sur la chaussée, tenir sa droite n'est apparemment pas l'usage. Peu de bousculades ou de chocs, cependant, en dépit de chaussées défoncées, souvent jonchées de débris et de gravats ou des vestiges de chantiers avoisinants. Dans ces villes-chantiers, ce qui pourrait s'apparenter à des mouvements browniens maintiennent paradoxalement des flux en apparence pacifiés. Les usages sur la voie publique semblent en effet permettre que se jouent plusieurs scènes, pour reprendre une terminologie goffmannienne. Si l'imprévisible est la situation à laquelle est confronté tout citadin, la densité des flux en Chine démultiplie cet indécidable. Les flux de passants et de véhicules sont sans cesse contrariés par un vélo qui va bifurquer sans crier gare, un coq de combat s'échappant en pleine ville, un cordonnier installé sur un coin de trottoir, avec sa machine à coudre et ses échantillons de cuir. Le flux généralement indolent, est d'autre part périodiquement ralenti par des grappes de cyclistes qui roulent ensemble en échangeant des plaisanteries ou de bonnes histoires ou par des groupes de piétons qui discutent, voire s'arrêtent pour acheter un beignet ou toute autre nourriture que l'on trouve partout sur la voie publique ; le flux est enfin souvent désorganisé par un chauffeur irascible et pressé qui, à grands coups de klaxon, se fraie un passage souvent périlleux. Si l'on bouscule quelqu'un ou si quelqu'un vous bouscule, cela donne rarement lieu, semble-t-il, à des excuses. Si l'on s'excuse, il vous est rarement répondu *bu ke qi* (je vous en prie), alors que c'est toujours le cas dans les échanges plus formalisés. Ce que l'on perçoit dans la rue chinoise c'est une grande réserve, à la limite de l'indifférence à l'égard d'autrui, les habituels « signes de lien » déployés dans les sociétés occidentales⁷ semblant faire défaut. On se regarde peu. Ne sont dévisagés que les étrangers, appelés familièrement *lao wa*⁸.

Indifférence ou engagement ? Les paradoxes de l'interaction

Acheter un billet de train ou de bus dans la gare d'une grande ville chinoise, où se pressent, dans le cas de Xi'an par exemple, près de mille personnes, faire la queue pour accéder à un site touristique est, pour un voyageur occidental, une expérience inhabituelle et surprenante. Non seulement, personne ne respecte l'ordre d'arrivée, mais même une fois parvenu au guichet il n'est pas tout à fait certain de pouvoir formuler sa demande. Dans la plupart des cas il n'existe pas de rampes organisant les files d'attente, ce qui conduit à une cohue généralisée où chacun tente de se frayer un passage. Lorsqu'il existe des cordons ou des rampes pour discipliner les usagers, ceux-ci ne se rangent pas les uns derrière les autres mais dix de front, entraînant du même coup le même « flou » autour d'éventuelles règles de priorité. De plus, une fois que l'on est parvenu au guichet, dix mains tendent simultanément des billets en criant destination et horaire désirés. La personne au guichet parvient le plus souvent, avec une grande habileté et un flegme absolu, à servir tout ce monde pratiquement en même temps. On est loin du « chacun son tour », mais on est surtout loin d'une quelconque attention individualisante. On pourrait penser que la caissière n'identifie pas, on pourrait dire n'individualise pas les clients, elle distribue ses tickets et rend la monnaie de manière impersonnelle. Il faut dire que les échanges sont, le plus souvent, réduits à leur plus simple expression, une destination, le nombre de places, la qualification de la place (« mou », « dur », « assis », « couché »), une demande d'horaire, le numéro du quai. Généralement ne sont échangés que quelques mots sans aucun rituel d'approche ou de salutation. La caissière effectue son travail, sans s'interrompre entre chaque demande. Parfois, après avoir donné le renseignement, elle refuse de donner une explication supplémentaire. C'est alors une autre personne qui, parfois, explique ce que vous n'avez pas saisi du premier coup. Personne ne songe à se plaindre, sauf à de très rares occasions. On pourrait penser à des relations « instrumentales », débarrassées de toute forme d'engagement, au sens où Goffman emploie ce terme. Or, à l'évidence, il s'agit bien d'interactions où deux acteurs sont engagés. Voilà encore une forme d'indifférence troublante pour un Occidental. Quand en France des recherches s'attachent à dessiner les contours des « relations de service » (Joseph, 1993) où l'interaction entre le professionnel et le client est configurée, circonscrite, et définie à travers des rituels et des médiations, les Chinois se limitent semble-t-il à

7. En France la personne que l'on a bousculée ne répond pas nécessairement « je vous en prie » ou « ça fait rien », mais émet souvent un signe imperceptible de la tête ou du corps pour le signifier.

8. La traduction littérale de cette expression est « vieil étranger », mais c'est plutôt une formule familière et amicale signifiant "le père Wang".

l'échange matériel, dont l'individuation n'est pas le support. Cette façon de faire semble généralisée, elle ne vise personne en particulier et en tous cas pas l'étranger. On décèle très peu de mauvaise humeur ou d'agressivité, ce qui n'exclut pas une certaine brutalité physique, qui cesse dès que quelqu'un proteste un tant soit peu.

Ces quelques exemples suffisent à montrer que les usages urbains en vigueur en Chine revêtent une spécificité certaine, en tout cas par rapport aux pratiques communes aux pays dits occidentaux. Il ne s'agit pas tant, ici, de souligner l'exotisme ou l'étrangeté⁹ que de fonder une argumentation: n'y aurait-il pas lieu de s'interroger sur le régime des rituels d'interaction en Chine, d'ouvrir des pistes pour en revisiter les fondements? Il est très frappant de constater que, dans la majorité des situations, peu de formules de politesse s'échangent, rituels au contraire très valorisés en Occident. On pourrait même aller plus loin et dire qu'à l'habituel rite du bonjour/bonsoir s'oppose la pratique du questionnement direct, le plus souvent abrupt, voire peu amène; l'interaction porte directement sur l'objet, sans intervention des médiations habituelles dans les sociétés occidentales. Dans *Pas un de moins*, l'institutrice Wei se rend à l'adresse où est supposé habiter l'élève qu'elle veut ramener à l'école. Elle monte un escalier et crie à tue-tête le nom de l'enfant. Un garçon lui indique une jeune fille à laquelle elle demande sans plus de préliminaires où est le gamin. Celle-ci l'a perdu et ne veut pas le chercher. L'institutrice Wei la tire par sa blouse et, moyennant 2,50 yuan, l'emmène sans autre protocole à sa recherche. La « présentation de soi » n'est adoucie par aucune marque d'attention particulière, l'autre n'étant considéré que de manière instrumentale. Au cours de notre voyage, nous n'avons que très rarement entendu, non seulement des formules de salutations, mais encore des remerciements ou des formules d'excuses. Il va sans dire qu'aucune des règles d'étiquette marquant une quelconque déférence à l'égard des femmes n'est présente.

Lorsque l'on connaît la rigidité et la complexité des règles de l'étiquette sociale, mais aussi familiale en Chine depuis des millénaires, l'analyse de cette apparente rugosité doit être replacée dans le contexte de l'évolution que le pays a connue après la prise de pouvoir par Mao Zedong. Le volontarisme qui caractérise la politique maoïste devait, ne l'oublions pas, forger un homme nouveau. Toute distinction étant combattue au nom de l'égalité de tous, une « présentation de soi »

asexuée et uniformisée sera modelée, où toute trace de singularisation (par exemple sous la forme d'une coquetterie de coiffure ou de vêtement) pouvait entraîner des remontrances, voire des sanctions sévères. Pour parfaire ce régime de « sérialisation » (Sartre), le mode d'interaction entre sexes par exemple, qui faisait l'objet de prescriptions maniaques dans la Chine traditionnelle, a été nivelé sur un mode d'échanges neutre, instrumental. Cette mise aux normes était d'autant plus importante dans la société nouvelle que la vie de chacun devait être entièrement consacrée à l'œuvre révolutionnaire censée structurer les relations au sein de la société. Seule l'ardeur révolutionnaire était susceptible de légitimer l'enthousiasme, les interactions personnelles devant être vectorisées par cet objectif. La coopération avec les autres ne pouvait être envisagée que dans le projet même de la Révolution. Les actions et interactions ne se situant pas dans ce cadre étaient minorées. D'où, peut-être, la banalisation et l'utilitarisme des échanges. Il s'agit aussi d'un abandon volontaire des affects, soupçonnés de véhiculer des tendances individualistes et « petites bourgeoises », bref contre-révolutionnaires. Rappelons-nous que Kroupskaia, la compagne de Lénine, conseillait de « *faire l'amour comme on boit un verre d'eau* ». C'est ainsi que l'auteure des *Cygnes sauvages* va être critiquée au moment de la Révolution culturelle, non seulement parce que son père est accusé d'être dévotionniste, mais aussi parce qu'elle n'assiste pas à tous les meetings, préférant rester seule à écrire ou à lire de la poésie. L'interaction est utilitaire et ne nécessite la mise en œuvre d'aucun des rituels intermédiaires: pas de *mobilisation d'affects* comme c'est le cas en Occident. Il faut sans doute ajouter à cette analyse le climat d'un régime totalitaire où l'on ne doit faire confiance qu'au Parti, c'est-à-dire à personne, chaque voisin, collègue, ou condisciple pouvant à tout moment devenir votre accusateur. La peur, elle aussi, a configuré cette forme d'indifférence.

Évoquons encore quelques situations où cette indifférence continue de se manifester. Dans un grand nombre de boutiques ou de grands magasins, celui qui va acheter n'est l'objet d'aucune considération ou amabilité particulière. Un objet vu dans la vitrine ou derrière le comptoir sera pratiquement lancé au client ou posé sur la table sans égards particuliers. Une fois l'achat conclu, les billets, lorsqu'est rendue la monnaie, sont jetés sur le comptoir ou sur la table, généralement froissés parce que roulés en boule dans la poche ou maintenus par une grosse pince en métal. Dans les transports en commun, même absence de marques de

9. Dans un très bel article « Un usage philosophique de la Chine », paru dans *Le débat*, François Julien analyse de manière très pertinente comment l'apparent exotisme des situations en Chine peut conduire à de graves erreurs d'interprétation.

déférence apparente. Si vous remerciez un vendeur ou une serveuse on vous répond volontiers « *bu xie* » ou « *bu keqi* » (je vous en prie), mais l'usage des formules de politesse se limite à répondre à votre formule. Lorsque vous vous en ouvrez avec étonnement auprès d'un Chinois avec lequel vous engagez la conversation, celui-ci abonde en général dans votre sens, ce qui peut vouloir dire au moins deux choses : ou bien, par le truchement de cette politesse chinoise si particulière sur laquelle nous allons revenir, à savoir celle qui consiste à ne pas vous faire perdre la face, votre interlocuteur ne veut pas vous contredire, ou bien votre interlocuteur est sincèrement de votre avis. Dans le premier cas il ne s'agit nullement de « duplicité » au sens où l'entend Goffman, et dans le second il est légitime de se demander si votre interlocuteur souhaite, pour autant, que les changements en cours conduisent à la réhabilitation des « bonnes manières » d'antan.

Un second exemple permettra d'analyser les rituels d'interaction comme résultant d'une convergence d'évitements¹⁰, où chacun se croit ou fait semblant d'être seul. Lors d'un voyage de nuit en bateau entre Wuhu et Guichi (deux « trous » de 300 000 habitants sur le Yangzi), nous avions deux couchettes dans une cabine qui en comprenait seize, ce qui veut dire que l'on était au moins une vingtaine de passagers, les enfants étant toujours en surnombre puisqu'ils ne payent pas leur place. Il y avait une dame qui semblait « squatter » une place mais, comme elle dormait, la contrôleurse pourtant sévère a laissé faire. Le bateau partait à 17 h et ne devait arriver qu'à 3 heures à destination. Après un dîner à la cantine, l'installation pour dormir a été des plus délicates. Il fut impossible de faire baisser une sono hurlante avant 1 heure du matin, impossible également de garder la porte de la cabine fermée, chaque tentative se soldant par un échec retentissant, impossible enfin de faire éteindre la lumière. Lorsqu'enfin tout le monde eut terminé de déballer des provisions cuisinées à la maison, et une fois les dents brossées, la lumière fut éteinte. Mais elle fut périodiquement rallumée par quelqu'un sortant, quelqu'un cherchant quelque chose, quelqu'un se rebrossant les dents, sans jamais prendre le moins du monde en considération ses congénères de cabine en train de s'endormir ou de dormir, sans davantage s'excuser. Ne pourrait-on dire que chacun agit comme s'il était *seul*? Comment peut-on définir cette forme d'interaction? Pour tout Chinois, autrui n'est-il pas avant tout une « non-personne » tant que ne se fait pas sentir la néces-

sité d'une interaction où il s'engage (Goffman, 1973), d'un « engagement situationnel finalisé » (Hannerz, 1980)?

Le citoyen chinois perpétuellement en réserve d'interaction?

Ce qui est remarquable, c'est que la situation ainsi créée ne se traduit pas par une indifférence délibérément affichée, comme celle que Simmel attribue à une « tactique » pour se protéger (de Certeau, 1979). A la première occasion, en effet, à propos de n'importe quel événement ou incident, même le plus mineur, une série d'interactions peuvent se déclencher soudainement, où l'indifférence observée jusqu'alors apparaît pour ce qu'elle est, à savoir un mode d'interaction que l'on pourrait qualifier de « fade » (Julien.) plutôt qu'une dénégation d'interaction. Les interactions qui se produisent ainsi sous la forme d'un engagement dans une situation, se déroulent alors sur un mode jovial, humoristique, parfois conflictuel, mais en opposition complète avec l'apparente indifférence antérieure, que nous avons mise à tort sur le compte du déni. A Kaifeng, une ancienne cité impériale de la vallée du Fleuve Jaune où ont coexisté longtemps des minorités chrétienne, musulmane et juive, des piétons flânent le long d'une de ces rues banales en Chine, avec des échoppes ouvertes à tous les vents où sont présentés, d'une manière identique et « sans façons » les mêmes pantalons à pince et les blouses en vinyle fleuri, à la mode cet été. Piétons et vélos circulent en tous sens, quelques groupes sont formés, mais le flux ne semble pas produire d'engagements interactifs. Tout d'un coup une clameur s'élève, tout le monde se retourne en poussant des « *lai le, lai le* » (le voilà, le voilà!). En nous retournant nous voyons apparaître le soleil qu'un gros nuage avait caché jusqu'alors. Et la foule est secouée de cris, de rires, et des conversations s'animent entre acteurs jusque-là indifférents les uns aux autres.

On prendra encore deux exemples. Le premier se déroule à Pékin dans la rue piétonne et très animée de Dazhlan. Des petits mendiants courent au milieu d'une foule compacte et sonore. Ils tâchent d'attirer l'attention des passants et vont même s'agripper aux jambes de tel ou tel passant. Leur manège passe quasiment inaperçu lorsque soudain un homme d'une trentaine d'années, qui jusque-là n'avait pas paru gêné d'être ainsi agrippé, est devenu furieux, s'est dégagé brutalement de l'emprise d'un gamin et l'a jeté à terre

10. Cette tactique est peut-être également à mettre en rapport avec les principes du tao. Comme l'analyse Anne Cheng, l'une « des intuitions centrales du Laozi (plus connu sous le nom de *Tao te-king*), c'est que toute chose s'accomplit dans le retour qui est « le mouvement même du Dao » c'est à dire la vie. Retour au vide originel, à comprendre non comme un point d'anéantissement mais comme synonyme de vivant et de constant. Cet « accord parfait avec l'ordre des choses » suppose le non-agir parce que le souffle (le *Qi*) jaillit et rejaillit (1997, 37).

en le frappant sur le sol plusieurs fois. Une autre scène montre une marchande de rue, manifestement venue de la campagne, et qui vend des chaussures aux semelles de tissu devant l'indifférence apparente des passants. Mais subitement l'attitude des piétons se transforme en micro-événement, l'étalage précaire étant envahi par une foule bruyante de femmes et d'hommes. Ils essaient les chaussures sur des bouts de carton fournis par la vendeuse, discutent entre eux avec une familiarité qui contraste avec leur réserve antérieure, et marchandent à qui mieux mieux. Ces va-et-vient entre indifférence et engagement sont permanents dans les villes chinoises, et leur confèrent un certain mystère dont Emmanuel Ma Mung explique qu'il constitue l'un des ressorts de l'acculturation des Chinois à l'étranger (1999).

C'est comme si des ego atomisés, considérant les autres comme des « participants non ratifiés », se décidaient soudain à les « ratifier » (Goffman, 1987). Ce jeu d'interaction différencié est à rapprocher d'un élément structurant de la vie sociale en Chine, à savoir les « jeux de face » (Zheng, 1995). Pour les Chinois, une « partie de la face est inhérente à l'individu ». Zheng parle de « face intérieure ». Mais à un second niveau il y a en Chine une « deuxième face » qui est le prestige social. On dira que quelqu'un « gagne en face » s'il s'élève dans l'échelle sociale, et dans tous les cas il convient de ne pas perdre la face.

De quelle manière ces « jeux de face » se produisent-ils dans le quotidien urbain? La face est d'abord la « réputation morale » et secondairement le prestige social. La face est le symbole du « nom » que la société attribue et reconnaît à un individu (Zheng, 1995, 63, 71). L'apparente indifférence que l'on peut observer ne résulterait-elle pas du fait qu'on n'engage pas sa face à tout instant, mieux qu'on évite même de le faire? Si j'évite l'échange (les passants urbains ne se dévisagent pas comme on le fait en France par exemple), j'évite une situation de dette, j'évite de « demander de la face » et donc d'être susceptible d'en « recevoir » (Zheng, 1995, 80-81). Le fait de ne pas mobiliser ma « face » me permet de ne pas m'exposer. Selon la lecture proposée par Lihua Zheng du travail de Y.T. Lin, ces stratégies de face sont un frein puissant à l'instauration de la démocratie en Chine: « *Aussi longtemps que tous n'abandonneront pas leur face, la Chine ne deviendra pas un vrai pays démocratique. [...] Nous n'aurons de*

jugements justes que le jour où il n'y aura pas de face au tribunal, nous n'aurons une authentique république qu'à condition qu'il n'y ait plus de face entre les ministères et que le gouvernement puisse céder la place à un gouvernement de loi » (Lin, 1990, 186, cité par Zheng, 1995, 81). Ne peut-on rapprocher cette conception de celle d'espace public tel que Habermas l'analyse? Là où Habermas et Isaac Joseph parlent d'un débat critique et public, tel qu'il a pu se développer dans la Cité grecque, puis au XVII^e siècle avec l'émergence d'une opinion publique bourgeoise en France, là où s'institue un espace commun, partagé et accessible, les pratiques chinoises s'appuient sur des négociations, mieux, des stratégies de face. L'espace public en tant que tel n'existe effectivement pas, la Chine restant globalement un pays totalitaire. Il convient de remarquer que les lieux traditionnels de sociabilité qu'étaient les maisons de thé (équivalents chinois des cafés qui ont joué en Europe un rôle essentiel, comme l'a analysé Walter Benjamin) ont été officiellement supprimées pendant la Révolution culturelle. Le promeneur urbain qui aime « flâner » (Benjamin, 1988) est ainsi frustré par l'absence de tels espaces de sociabilité. Pour autant les interactions revêtent une autre caractéristique que nous aimerions à présent développer.

Il est en effet possible d'observer une labilité et une fluidité exceptionnelles des interactions dans l'espace urbain, comme nous avons pu le constater plus haut. Ceci nous amène d'ailleurs à observer que la « présentation de soi » des Chinois est dans l'ensemble moins « momifiée », moins « ossifiée » que celle des Occidentaux, ce qui veut dire que toute situation est d'abord éminemment instable. Peut-être est-ce dû à l'instabilité de la situation socio-économique actuelle en Chine, peut-être aussi à la crainte, toujours perceptible aujourd'hui, d'un « retour du bâton », d'une réversibilité des évolutions présentes. Soumis pendant cinquante ans à une multitude de « campagnes » qui, sous couvert d'instaurer le communisme radieux, se sont toujours soldées par des drames comme le *lao gai* (goulag chinois) ou la famine, les Chinois gardent une méfiance toujours prête à se réveiller. Un autre élément décisif doit cependant être présenté ici. Cette instabilité des situations, des jeux¹² et des rôles est sans doute ce qui explique l'absence d'un « quant à soi » à la manière occidentale.

11. Au sens d'État de droit.

12. Les Chinois joueurs et stratèges, c'est une banalité. L'un des aspects les plus frappants pour qui parcourt aujourd'hui les villes chinoises est que tout le monde, partout et à tout âge, joue aux échecs chinois, au majh-jong (interdit dès 1949), aux cartes, au billard. Certains de ces jeux donnent lieu à des transactions monétaires.

Les citadins chinois ou l'absence de quant à soi ?

Demander son chemin dans une ville chinoise vous amène à être immédiatement entouré d'une foule curieuse et conseillère où chacun défend son point de vue avec vigueur. Si vous vous êtes adressé à une personne, d'autres passants vont « s'en mêler ». Ce que vous faites « regarde » tout le monde, qui ne se prive pas du plaisir d'intervenir. Même lorsque le renseignement demandé est plus personnel, cette curiosité, cette indiscrétion se manifestent de la même façon : voulant joindre quelqu'un à Shanghai et ne parvenant pas à obtenir le standard, je demande à la femme de chambre de l'étage d'avoir l'amabilité de composer le numéro. Un client de l'hôtel passe sans que j'y prête attention, mais lorsque la femme de chambre échoue à joindre le standard, cet homme — jusque là « non personne » manifeste — s'empare de la carte de visite où est inscrit le numéro de téléphone, la déchiffre et indique comment les choses devraient être faites à son avis. Aucune frontière symbolique ne l'empêche d'empiéter sur la scène d'une interaction que je pensais circonscrite à la femme de chambre et moi-même, et relevant du domaine privé. A l'arrivée à Nanjin dans la gare des bus se trouve une foule de taxis et de vélos-pousse, tous désireux de nous conduire. Nous n'avions pas l'adresse de l'hôtel en tête, nous consultons donc le précieux guide *Lonely planet* et plusieurs conducteurs essaient, non seulement de lire par dessus notre épaule le texte en français, mais, pour certains, de s'emparer du livre ! Cette absence de quant à soi s'accompagne souvent d'une délimitation floue des rôles sociaux, dont on peut faire un usage modulable. Dans le film *Pas un de moins* de Zhang Yi-mou, il reste à l'institutrice Wei 6 kuai avant d'acheter son billet de bus pour se rendre à la ville. Il fait très chaud, les élèves et elle ont charrié des briques pour gagner l'argent du voyage. Après discussion avec les élèves il est décidé d'aller acheter de la limonade avec l'argent restant, mais ce sont finalement deux canettes de coca qui sont acquises. Une gorgée par personne. L'institutrice Wei est aussi inexpérimentée que ses élèves mais cela ne la trouble nullement et elle boit sa gorgée, comme si elle était une élève. Elle ne considère pas qu'elle perd la face en glissant d'un rôle à l'autre. Mais cette observation nécessite, au delà de la question du quant à soi, que l'on s'interroge sur les frontières qui séparent en Chine le privé du public.

Les frontières floues entre privé et public

Nombre d'activités, habituellement conduites dans la sphère privée, sont ici effectuées dans la rue où l'on mange, où l'on dort, par terre, sur un triporteur ou sur un cyclo-pousse, où l'on joue aux échecs, aux cartes, où on lit le journal, où l'on s'installe sur des sièges que l'on amène de chez soi pour discuter ou assister à des réunions organisées par le comité de quartier. Sur les trottoirs fleurissent également nombre d'activités économiques : vente d'objets en tous genres, restauration ambulante, vente à la criée, sans compter le débordement des échoppes. A l'intérieur de celles-ci, on s'adonne également à des activités considérées ailleurs comme privées : dormir sur un sofa (toujours présent), faire ses devoirs, regarder la télévision, se nourrir, se faire masser. On peut expliquer cette situation, à un premier niveau, par les conditions de logement que connaît la population chinoise, où la surpopulation (Benewick, Donald, 1999) le dispute à un confort souvent rudimentaire. Mais il semble également que l'on puisse attribuer de telles pratiques à des modes de socialisation spécifiquement chinois où, depuis 1949 en tous cas, toute forme d'individualisme est pourfendue au nom des idéaux collectivistes. Ainsi, dans l'ouvrage *Les Cygnes sauvages* qui retrace la vie d'une famille chinoise de 1911 à 1989, l'auteure montre bien la manière dont le Parti cherche à éradiquer les pratiques dites bourgeoises, coupables de préserver des espaces-temps d'intimité¹³. Le père de l'auteure, bureaucrate zélé et rigide, s'oppose résolument aux repas pris à la maison, la règle étant que chacun déjeune ou dîne à la cantine de l'école ou du lieu de travail. Il sera d'autre part reproché à la mère de famille, qui s'inquiète « trop » de ses enfants, de faire passer sa vie privée avant les objectifs définis par la direction du Parti. Ainsi la socialisation et, partant, les comportements dans la ville, se réclament-ils d'une visibilité maximum, d'une transparence absolue¹⁴. Jung Chang, l'auteure des *Cygnes sauvages*, fera longtemps figure d'exception : elle aime la solitude. Cela ne tardera pas à lui être reproché : « conduite anti-sociale ».

Ce régime de visibilité sociale contribue à configurer encore d'autres formes de comportements sociaux, sur lesquels il convient également de faire porter l'analyse. Tout comme la politesse considérée, après 1949, comme une tare bourgeoise, la révolution va remanier profondément les rapports entre l'individu et la société. Plus précisément, comme le montre

13. La maison traditionnelle chinoise, avec cour, est ainsi prototypique de cette préoccupation. Non seulement elle est enclose dans ses murs qui s'ouvrent sur la rue par une lourde porte, mais, lorsque celle-ci est ouverte, l'intimité de la cour et des espaces habités est encore préservée par un mur, le plus souvent richement décoré, qui fait face à la porte d'entrée, véritable sas entre le dedans et le dehors.

14. Il va sans dire que cette absence d'opacité remplit également des objectifs de surveillance et, mieux, d'autosurveillance et de surveillance réciproque, qui sont à la base de cette forme particulière de société totalitaire (Foucault, 1975).

l'exemple cité plus haut, la sphère privée est associée à tout ce qui relève d'une logique personnelle; elle est donc un manquement aux objectifs collectifs « du peuple ». On y voit des éléments bourgeois persistant à défendre des intérêts de classe, auxquels sont assimilés les intérêts personnels. La transparence de la vie et des actions, c'est-à-dire leur pureté révolutionnaire, est le signe manifeste d'une adhésion au projet communiste. « On n'a rien à cacher au Parti » disait-on déjà du temps des grands procès staliniens, comme à la même époque en Chine dans les régions sous contrôle communiste.

Dans l'entreprise de fondation de l'homme nouveau, il s'agit d'extirper les racines de l'individualisme bourgeois qui culmine avec le droit de propriété des moyens de production. Chacun est l'égal de l'autre: pas de marques de déférence, théoriquement pas de hiérarchie comme en attestent les usages vestimentaires, mais on ne saurait passer sous silence le culte de la personnalité, comme on l'appellera pudiquement, ni les avantages de la *nomenklatura*. L'appropriation privée n'est pas seulement proscrite en tant que moyens de production, comme l'analysait Marx: la proscription s'étend à tout ce qui est à « moi ». L'expérience la plus accomplie de cette politique aura été le mouvement des Communes populaires (où les repas devaient être collectifs, les nuits passées en dortoirs) qui, comme le Grand Bond en avant ou la Révolution culturelle, aura pour les populations des conséquences dramatiques (Leys, 1998). L'espace dit privé ne saurait donc exister. Outre le phénomène de surpeuplement¹⁵, toute l'éducation vise à l'abolition de cette notion. Le Parti et ses auxiliaires (les mémés aux brassards rouges) non seulement pénètrent partout, mais encore s'occupent de tous les aspects de la vie individuelle¹⁶ jusqu'aux règles des femmes, qui doivent être annoncées dans l'unité de travail compte tenu des directives relatives au contrôle des naissances.

Comme il a été rappelé plus haut, il n'existe de toilettes ni dans les immeubles d'habitations anciens, ni a fortiori dans l'habitat familial des quartiers traditionnels. Une amie chinoise qui a vécu dix ans en France et qui vient de passer à nouveau trois semaines à Paris dans notre appartement, ne fermait pas la porte de sa chambre, qui restait ainsi ouverte nuit et jour. Elle ne fermait pas non plus la porte de la salle de bains

lorsqu'elle se lavait le visage ou les dents. Ce n'est qu'au bout d'une semaine qu'elle ferma parfois sa porte. Si l'on frappait alors, elle ouvrait immédiatement, souvent sans prendre le temps de réajuster sa coiffure ou son pyjama. Une telle visibilité ou mieux une telle *exposition* constante, ou l'absence de « coulisses » au sens employé par Goffman, est encore plus manifeste lorsqu'on observe la vie urbaine en Chine. Cela nous conduit à aborder la question des frontières entre intimité et espace public, entre sale et propre, et d'analyser les rapports entre visibilité et pudeur.

La visibilité et la pudeur

Comme on l'a évoqué plus haut on trouve des toilettes publiques dans les rues dont il convient de décrire l'aspect, mais surtout le fonctionnement. Ces toilettes, séparées pour les hommes et les femmes, se présentent comme des petits bâtiments où l'on trouve une rangée, selon les cas, de quatre à dix trous¹⁷, parfois séparés par un muret bas, plus rarement par un mur plus haut. Il n'existe pratiquement pas de chasses d'eau, parfois, un flot d'eau s'y déverse à intervalles réguliers. Pas de papier toilette, on est prié de s'en munir. Dans le film récent *Xiuxiu*, qui relate le départ à la campagne (au Xinjiang, en 1975) d'une jeune éduquée « pour apprendre auprès des masses », sa mère prépare son baluchon, en veillant à la munir de papier hygiénique « rare dans ces régions lointaines ». Dans les toilettes, les femmes se déshabillent sans gêne, jettent le papier, au mieux, dans une corbeille, sinon à même le sol, du même coup jonché de papiers et de serviettes. Les produits détergents comme l'eau de Javel n'étant pas utilisés, l'odeur est pénétrante et infeste les alentours du bâtiment, que l'on ne peut manquer de repérer. On assiste parfois à des conversations, mais des récits font aussi état de stations prolongées de certaines femmes dans les toilettes parce qu'elles les associent à un moment de (relative) intimité. Il faut dire que l'intimité dans les logements populaires chinois est quasi inexistante.

On peut donc conclure à une absence de pudeur, en tout cas à un décalage culturel avec l'Occident, où des frontières nettes séparent habituellement le propre et le sale (Elias, 1976, Douglas, 1981). Les Chinois, qui soignent avec beaucoup d'attention leur apparence vestimentaire, sont par ailleurs extrêmement « sales »

15. On rappellera le précédent soviétique, avec les cuisines collectives où tout est en panne et délabré de manière perpétuelle, et le célèbre film de Lubitsch, *Ninotchka*, où Greta Garbo, envoyée des Soviets, est accueillie dans une suite somptueuse qui lui est destinée. Habitée au surpeuplement des logements moscovites, elle demande: « Where is my corner? ».

16. Un documentaire chinois récent montre quatre jeunes filles qui « habitent » à six un « logement » de 4 m² à Pékin, et qui s'emploient comme domestiques dans la ville. Elles sont sans cesse harcelées par la propriétaire, qui entre dans leur espace comme dans un moulin. De la même façon, dans le film *So close to paradise*, le héros, qui partage un coin d'appentis avec son camarade, doit dérouler chaque soir sa couverture ouatée.

17. Dans certains cas, il s'agit simplement d'une rigole unique.

dans leurs comportements urbains quotidiens. Non seulement ils crachent dans la rue et parfois dans des lieux publics comme les restaurants, non seulement ils sont nombreux à se moucher dans leurs doigts, mais ils jettent tout dans la rue, dans les parcs, sur les lacs et les étangs, généralement défigurés par des bouteilles, des sacs en plastiques, des peaux de pastèques et des restes divers. Cette saleté ne parvient pas à être résorbée malgré les efforts incessants de nettoyage, une armée de balayeuses parcourant inlassablement les espaces publics munies de pelles et de balais, ou de serpillières multicolores. Cette absence de propreté dans les espaces urbains, mais aussi ruraux, au cours des décennies passées, fait aujourd'hui l'objet d'interventions publiques.

Déjà du temps du Guomindang et de l'invasion japonaise, en 1934, Chiang Kai-shek (Jiang Jie shi) avait lancé un mouvement de rectification des comportements appelé « Nouvelle Vie », qui insistait particulièrement sur la politesse, la propreté et de l'honnêteté. Cette expérience est décrite par Barbara Tuchman dans une biographie qu'elle consacre au général américain John W. Stillwell, communément surnommé Vinegar Joe à cause de sa causticité. Celui-ci a fait divers séjours en Chine à partir de 1911, et finit par être chargé d'assurer le commandement de l'armée chinoise. Ses démêlés avec Chiang furent incessants, celui-ci étant peu disposé à lutter contre la corruption dans son armée et à se battre réellement contre les Japonais. L'objectif de Chiang était, en effet, de soutirer le maximum d'armes aux États-Unis dans l'attente d'une confrontation avec les forces communistes de Mao. Barbara Tuchman note avec pertinence que, comme la plupart des Occidentaux, Stillwell était exaspéré par les slogans (« Ne crachez pas par terre », « Ne vous adonnez pas à la corruption ») du mouvement « Nouvelle Vie », qui n'avait été lancé que pour faire oublier aux Chinois la menace japonaise. Conçu pour améliorer les comportements ainsi que pour éradiquer l'opium et la corruption, ce mouvement voulait favoriser ce que Confucius définissait comme la bonne conduite et avait donc une signification pour les Chinois. Pour les Occidentaux, au contraire, des admonestations relatives aux crachats ou aux bruits faits en mangeant, ou des exhortations comme « Soyez diligents », « Rectifiez votre attitude », « Tuez rats et mouches » semblaient bien frivoles à l'heure où bien d'autres choses étaient incontestablement nécessaires pour faire face au péril qui menaçait la nation (Tuchman, 1970, 195). Ce mouvement de « purification » devait échouer, mais la question de la saleté va demeurer longtemps au premier plan.

Car aujourd'hui encore les sanitaires sont absents dans l'habitat ancien des villes, et la promiscuité règne dans la plus grande partie des logements (en 1997, 64,9 % des foyers chinois comptent deux générations, 19,4 % en comptent trois et plus, tandis que 15,7 % seulement sont des ménages nucléaires, Benwick, Donald, 1999). Des toilettes publiques modernes sont donc de plus en plus répandues. Cependant, la pudeur y reste réduite au minimum. A la Bibliothèque nationale de Pékin, par exemple, les toilettes disposent de portes et même de verrous, mais nombre de femmes continuent de ne pas fermer leur porte. Dans le grand *Friendship Store*, climatisé et doté de toilettes luxueuses au carrelage blanc, j'ai vu une femme se reculotter la porte grande ouverte. Cela m'a choquée, alors que dans les toilettes collectives traditionnelles, je n'avais ressenti aucune gêne. Mes représentations se modifiaient par un effet de contexte. Comme l'analyse Mary Douglas (1981) : « *l'impur est ce qui n'est pas à sa place* ». La nudité jusque là bien tolérée devient, dans cet espace occidentalisé, incongrue, voire déviante. Là où l'association espace toilettes/espace privé s'imposait à mon esprit, ce lieu s'était présenté comme exposé, donc public. Il convient, au passage, de convenir que ce que l'on classe dans la catégorie « espace privé » ou « espace public » n'est pas toujours tout à fait privé ou public.

On peut en effet observer une porosité ou une hybridation des espaces publics et privés. Les Chinois tendent d'ailleurs à instaurer des sortes d'espaces « semi-publics » où s'exerce interconnaissance et proximité dans des périmètres réputés publics. Ces espaces « semi-publics » se forment également par une appropriation fugitive et spontanée, lorsque l'occasion s'en présente. Des travailleurs issus de la « population flottante » sont chargés de barrer une rue pour qu'une réfection de la chaussée puisse se faire. Il est 18 heures, l'affluence est grande. Une première barrière ne résiste pas au sans-gêne des automobilistes. Certains automobilistes essaient de forcer le passage, d'autres prétendent habiter la rue, quelques voitures parviennent à se faufiler et ce n'est que lorsqu'une barricade sera installée que le trafic cessera. Mais, entre temps, cet espace a été promptement investi par des marchands ambulants stationnés à proximité, qui agrandissent ainsi leur aire de chalandise, installant sièges et tables en attendant les dîneurs.

Cependant, les formidables transformations qui s'opèrent dans le pays ne vont-elles pas faire disparaître ce genre de comportements, notamment pour complaire aux investisseurs étrangers internationaux? Les rituels d'interaction ne vont-ils pas être affectés par

l'ouverture? L'hypothèse nous semble pertinente dans la mesure où des signes d'une telle évolution sont déjà perceptibles, comme nous allons l'illustrer.

Vers de nouvelles urbanités à cause de l'ouverture au monde?

Dans le film *Seventeen Years* de Zhang Yuan (1999), l'héroïne Tao Lun se lave les pieds dans le couloir de la maison familiale, sans jouir d'aucune intimité. Pour avoir tué accidentellement la fille de son beau père, la jeune fille est envoyée pour dix-sept ans en prison. A l'occasion du Nouvel An chinois elle est récompensée pour bonne conduite: on lui accorde une permission spéciale pour rendre visite à sa famille. Bien qu'avisée par un courrier, sa mère ne l'attend pas à son arrivée à Tianjin. Désarmée, affolée par le brouhaha urbain qu'elle n'a jamais connu, la jeune fille erre dans la gare. Une gardienne de la prison, qui vient de rater son bus, l'aperçoit et lui propose de l'accompagner chez elle. La déambulation urbaine qui s'ensuit révèle, à travers les yeux effarés de la jeune fille, les mutations considérables du tissu urbain. Au bout de la course, Tao Lun découvre à l'emplacement même de sa maison un tas de gravats. Renseignements pris au bureau de la Sécurité les deux femmes apprennent que les parents ont déménagé dans une lointaine banlieue. La gardienne de prison, bien qu'attendue pour festoyer avec sa famille, propose encore ses services. Le trajet est long, les quartiers neufs succédant à d'autres quartiers neufs. Tao Lun ne sait pas se déplacer au milieu du flux incessant des piétons, des cyclistes, des voitures et des bus, elle hésite, manque de se faire renverser, toujours rattrapée par le bras secourable de sa gardienne. S'arrêtant devant un étal de rue, les deux femmes dégustent des raviolis pékinois (*jiaozi*) que l'on prépare pour le Nouvel An. La nuit tombée, elles finissent par arriver dans un immeuble moderne. La mère l'accueille. La gardienne lui demande si Tao Lun peut prendre une douche. Sa mère la conduit dans la salle de bains en lui précisant de bien fermer le verrou. Tao Lun découvre l'intimité: de nouvelles règles se sont imposées au cours de son incarcération. Nouvelles formes de pudeur, territoires de l'intimité émergents, nouveaux rapports à l'autre, y compris le plus proche.

Dans divers domaines la société chinoise va être confrontée, parfois brutalement, avec des normes et des comportements en usage en Occident. Cette certitude pourrait sembler à première vue banale et se résumer, par exemple, à l'introduction massive de biens de

consommation et de leur mode d'emploi. On peut prendre à cet égard quelques exemples. A la fin d'un repas pris au restaurant, les Chinois dégustent rarement des desserts. Mais avec la folie de la consommation qui s'est emparée du pays et qui concerne les produits supposés les plus emblématiques d'une vie à l'occidentale, on trouve des boutiques qui proposent des pâtisseries à la crème chantilly dignes des plus célèbres comédies américaines des années trente. Pour l'instant, seuls quelques consommateurs se hasardent dans ces lieux, et les Mac Do et Kentucky Fried Chicken eux-mêmes n'ont pas tout le succès que pouvaient espérer leurs promoteurs.

C'est essentiellement la population des jeunes et des trentenaires qui s'adonnent à ces nouveaux rituels et on peut déjà observer qu'en maints endroits des pratiques de consommation considérées, à tort ou à raison, comme le summum de la modernité, sont « détournées », voire « sinisées ». Voici quelques exemples de cette hybridation des comportements. Les magasins servant des soupes aux nouilles (plat traditionnel et économique s'il en est, et bien souvent dégusté sur le trottoir, accroupi ou debout) ont adopté, pour suivre la mode, des aménagements intérieurs rappelant ceux des Mac Do. Les habitudes vestimentaires se sont largement occidentalisées, sans pour autant perdre une « touche » chinoise. Lorsque les femmes portent des robes, la touche chinoise est dans le port de socquettes en nylon chair.

Mais on peut également observer la résurgence de modes d'ancien régime, peut-être sous l'influence de la diaspora. On trouve dans de nombreux restaurants de moyenne catégorie un personnel habillé de manière traditionnelle, avec des vestes coupées « à la chinoise » ou des robes longues fendues (*qi pao*). Dans ces établissements la déférence est de rigueur à l'égard du client qui, à l'occasion, ne se gêne pas pour renvoyer, sur un mode souvent méprisant, un plat qui ne lui convient pas. A l'emblématique « client-roi » répond, on le voit, la servilité, souvent féminine et que l'on retrouve dans les entrées, où des jeunes filles aux robes haut fendues ouvrent cérémonieusement la porte aux visiteurs.

Au consulat de Chine à Vanves, il y a une file d'attente pour déposer les demandes de visas, une autre pour les retirer. Tout le monde attend patiemment. Soudain une femme chinoise s'avance en doublant « à la chinoise » les personnes devant elle. Une immigrée vivant en France va littéralement la « remettre à sa place », en lui expliquant que ces manières sont inac-

ceptables en France. Dans sa thèse *Les Chinois à Paris*, Pierre Picquart donne deux autres exemples significatifs. A la question « qu'est ce qui vous a le plus surpris en France? » une immigrée répondra: « *La première chose qui m'a surprise, c'est quand je suis entrée dans le métro: tout le monde tient la porte pour toi. Quand quelqu'un est entré avant toi, il maintient la porte et attend que tu entres avant de la lâcher. Je trouve que c'est bien* ». Chao un jeune serveur chinois dira par ailleurs, concernant les commerçants chinois: « *Sont aimables? Oui. Mais moins que les Français* » (Picquart, 1999). En Chine même, le contact avec des Occidentaux ou des Asiatiques de la diaspora ne va-t-il pas, de la même façon, transformer les pratiques que nous avons observées? La résolution progressive de la crise du logement, qui se traduit dès aujourd'hui par la destruction sans états d'âme de l'ensemble des quartiers traditionnels, comme les *hutong*¹⁸ de Pékin par exemple, ne va-t-elle

pas également conduire à des modifications de postures et de façons de faire que véhicule déjà en partie la télévision?

Le travail exploratoire que nous avons présenté ici avait pour ambition d'introduire à la question des urbanités en Chine. L'analyse à venir devrait chercher, dans un premier temps et dans la mesure du possible, en particulier avec l'aide de collègues chinoises, à appréhender la survivance dans la société actuelle des principes de savoir-vivre traditionnels, et à étudier les liens qui s'établissent entre modes d'interaction et « jeux de face » dans l'espace urbain. Puis d'aborder la question des influences de l'ouverture de la Chine dans ce domaine, et plus généralement les hybridations entre la société urbaine chinoise et le monde occidental.

18. Les *hutong* sont des ruelles du vieux Pékin sur lesquelles s'ouvrent les lourdes portes, souvent rouges, des maisons aux cours carrées. Pittoresques ces cours ne sont plus carrées parce que encombrées de constructions plus ou moins précaires qui accueillent des locataires. A l'intérieur de la cour un étroit passage encombré d'un bric à brac impressionnant donne accès à ces « habitations ». On lave à l'unique robinet vaisselle et vêtements, ce robinet pouvant aussi être à l'extérieur conférant à cet emplacement un aspect semi-privé comme nous l'évoquons plus haut.

BIBLIOGRAPHIE

P. Bairoch, 1985, *De Jéricho à Mexico*, Arcades.

J. Bannister, 1993, « The Migration of Surplus Laborers in China », in *Migration and urbanization in China*, Pékin, New World press.

W. Benjamin, 1988, *Sens unique*, Maurice Nadeau.

J. Becker, 1999, *Les forçats de la faim dans la Chine de Mao*, L'Esprit frappeur.

R. Benewick, S. Donald, 1999, *Atlas de la Chine contemporaine*. 1949, 1989, 1999 : des révolutions en marche, Autrement.

G. Burgel, G. Chen, Th. Sanjuan sous dir., 1996, Villes chinoises, *Villes en parallèle*, n° 23-24.

J.-P. Cabestan, J.-L. Rocca, 1995, « Les conséquences administratives et politiques de la réhabilitation des villes chinoises », in Ch. Henriot, dir. *Les métropoles chinoises au XXème siècle*, Arguments.

M. de Certeau, (1980), 1990, *L'invention du quotidien*. 1. Les arts de faire, Gallimard.

D. Davis, 1995, « Transformations structurelles du lieu de travail en milieu urbain de 1952 à 1992 », in Ch. Henriot, éd., *Les métropoles chinoises au XXème siècle*, Arguments.

M. Douglas, 1981, *De la souillure. Essai sur les notions de pollution et de tabou*, François Maspero.

N. Elias, 1973, *La civilisation des moeurs*, Pluriel, Le livre de poche.

Fei Xiaotong et alii, 1986, *Small Towns in China - Functions, Problems and Prospects*, Pékin, New World Press.

Gao Shanquan, Chi Fulin, 1997, *The reform and development of China's rural economy*, Pékin, Foreign Language Press.

E. Goffman, 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne*, t. 1 La Présentation de soi; t. 2 Les Relations en public, Minuit;

E. Goffman, 1974, *Les Rites d'interaction*, Minuit;

E. Goffman, 1987, *Façons de parler*, Minuit;

E. Goffman, 1989, « Calmer le jobard: Quelques aspects de l'adaptation à l'échec », in *Le parler frais d'Erving Goffman*, Minuit;

E. Goffman, 1988, *Les moments et leurs hommes*, textes recueillis et présentés par Y. Winkin, Seuil/Minuit;

E. Goffman, 1989, « Réplique à Denzin et Keller », in *Le parler frais d'Erving Goffman*, Minuit.

Y. Grafmeyer, I. Joseph 1979, *L'Ecole de Chicago*, Champ Urbain.

U. Hannerz, 1980, *Explorer la ville*, Minuit.

Ch. Henriot, 1995 dir. (avec la coll. de Alain Delissen), *Les métropoles chinoises au XXème siècle*, Arguments.

F. Julien, 1996, « Un usage philosophique de la Chine », *Le Débat*.

Jung Chang, 1992, *Les cygnes sauvages*, Pocket.

R. Kraus, 1993, « The Reconstruction of urban Cultural Systems », communication à l'Association of Asian scholars, Los Angeles, mars.

Y.T. Lin, 1990, *Mon pays et mon peuple*, Wu guo wu min, Pékin.

S. Leys, 1998, *Essais sur la Chine*, Bouquins, Robert Laffont

E. Ma Mung, 1999, « Le secret des chinois » in *Secrets de l'étranger*.

Ma Xia, 1993, « Migration Pattern and Its Change in Urban China », in *Migration and Urbanization in China*, Pékin, New World Press.

D. Picard, 1995, *Les rituels du savoir vivre*, Seuil.

M. Pinçon, M. Pinçon-Charlot, 1990, *Les beaux quartiers*, Payot.

M. Roncayolo, 1990, *La ville et ses territoires*, Folio Essais.

B. W. Tuchman, 1972, *Stillwell and the American experience in China, 1911-1945*, Bantam Books.

Lihua Zheng, 1995, *Les Chinois de Paris et leurs jeux de face*, Logiques sociales, L'Harmattan.

LES VILLAGES DU DELTA DU YANGZI

Anne VALLETTE

Laboratoire MTG – UPRESA CNRS, Université de Rouen
anne.vallette@univ-rouen.fr

Le lac Tai, l'un des plus vastes de Chine, est situé à 80 km environ à l'ouest de Shanghai, au cœur du bas Yangzi. Mon sujet de thèse de géographie concerne les changements intervenus, entre 1986 et 1998, dans l'utilisation du sol au nord-est de ce lac. Cette présentation ne portera que sur le volet rural de mon analyse, qui comprend aussi un volet urbain. J'évoquerai l'exemple de trois villages différemment situés dans l'espace. Cependant, il ne semble pas possible d'analyser les changements intervenus dans les villages ces dernières années sans expliciter, en premier lieu, les différentes réformes économiques qui ont touché les campagnes depuis 1978.

Les préfetures de Suzhou et de Wuxi

Le delta du Yangzi (ou Changjiang) occupe le sud de la province du Jiangsu. La moitié sud du delta est considérée comme la zone la plus industrialisée et la plus riche de la province. C'est une zone favorable à l'implantation des industries, notamment en raison de ses voies d'eau (dont le Grand Canal) et de ses voies ferrées.

Le delta du Yangzi est aussi une zone très densément peuplée. Entre 1952 et 1978, les densités de population dans la préfeture de Suzhou sont passées de 415 à 596 habitants par kilomètre carré. Si l'on tient compte du lac (2 381 km² dans la zone administrative de Suzhou), les densités passent respectivement à 578 et 831. Pendant cette même période, la productivité

agricole n'a quasiment pas augmentée. Il s'en est suivi un appauvrissement paysan, les besoins alimentaires étant à peine couverts. Le cas étant général en Chine, l'État a donc dû engager des réformes, se rappelant que l'un des buts initiaux du régime avaient été la satisfaction du paysan.

Les différentes réformes de l'État en faveur des paysans

En 1978, l'État engage une réforme ayant pour but d'augmenter la productivité agricole, qui avait fortement chuté les années précédentes. Désormais, le bénéfice du paysan est lié à son travail. Il y a toujours des quotas de céréales à vendre à l'État au prix fixé par lui, mais le surplus de production appartient au paysan. En 1981, le paysan obtient l'autorisation de quitter le canton pour travailler. Des membres d'une famille peuvent donc aller chercher un revenu à l'extérieur, en ville par exemple. A partir de 1982, les excédents agricoles peuvent être transformés sur place et commercialisés et, en 1984, les paysans acquièrent le droit d'exercer une activité industrielle et commerciale. C'est le point de départ de l'essor de l'industrie en milieu rural.

Actuellement, le « paysan » (terme aujourd'hui utilisé pour désigner toute personne ne demeurant pas en ville) a différentes possibilités d'emploi. Il peut être cultivateur, ouvrier, artisan, chauffeur, chef d'entreprise, etc.

Tableau 1 : Densités de population dans les préfetures de Wuxi et Suzhou
(en habitants par kilomètre carré)

	Wuxi	Suzhou	Jiangsu
1952	537	415 / 578	364
1962	616	471 / 656	
1970	710	551 / 768	512
1978	785	596 / 831	569
1986	850	637 / 887	611
1992	912	668 / 930	674
1997	930	677 / 944	684

Le développement de l'industrie rurale

En 1978, l'État prit aussi conscience du sous-emploi de la population rurale, estimé à 30 ou 40 % dans la province de Jiangsu. Mais il avait par ailleurs décidé d'orienter ses efforts financiers vers l'industrie, et n'investissait pratiquement plus d'argent dans l'agriculture. Il a donc demandé aux autorités locales de développer l'industrie rurale. Avec une part des bénéfices des entreprises collectives, les autorités ont subventionné l'agriculture. Les activités industrielles locales ont absorbé une part de la population sous-employée. Les activités annexes induites (transport, distribution, etc.) ont absorbé le reste.

Entre 1986 et 1990, l'industrie rurale a contribué pour 66,4 % à l'accroissement de la production rurale (en valeur marchande) et pour 32 % à l'accroissement du revenu du paysan. En 1990, 65 % des actifs ruraux travaillent encore dans l'agriculture contre près de 90 % dix ans plus tôt.

Dans le tableau 3 nous remarquons que, depuis 1978, c'est l'industrie qui rapporte le plus. L'industrie rurale y contribue à hauteur de 30 % en 1994. Dans les années 80, l'industrie rurale du Jiangsu a connu les taux de croissance les plus élevés de Chine. Cependant, ce sont les districts de Wuxi et de Jiangyin (dans la préfecture de Wuxi) qui se sont le plus développés. Les tableaux en annexe montrent que la population de la préfecture de Suzhou est un peu moins agricole que

celle de la province (moins 6 points en 1994), mais un peu plus que celle de Wuxi (plus 12 points en 1994). Cependant, le chiffre de Suzhou continue de diminuer alors que celui de Wuxi stagne. C'est entre 1986 et 1992 que la population agricole de Wuxi a diminué le plus.

Les industries rurales sont orientées vers la transformation des productions agricoles locales : conserves de fruits, fruits séchés, confitures, biscuits de céréales en tous genres, alcool de riz ; mais aussi vers le textile. Accompagnant la production de soie, la tradition de la fabrication de tissus, de vêtements et de broderies est très présente depuis longtemps. De nombreuses industries de tissage (laine, coton) et de confection se sont donc installées dans le delta du Yangzi.

Les industries, très récentes, de transformation de produits végétaux et animaux pour la fabrication de médicaments de médecine chinoise sont particulièrement rentables, car cette médecine reste très en vogue en Chine. Les matières premières nécessaires sont produites dans les villages alentour.

Trois villages

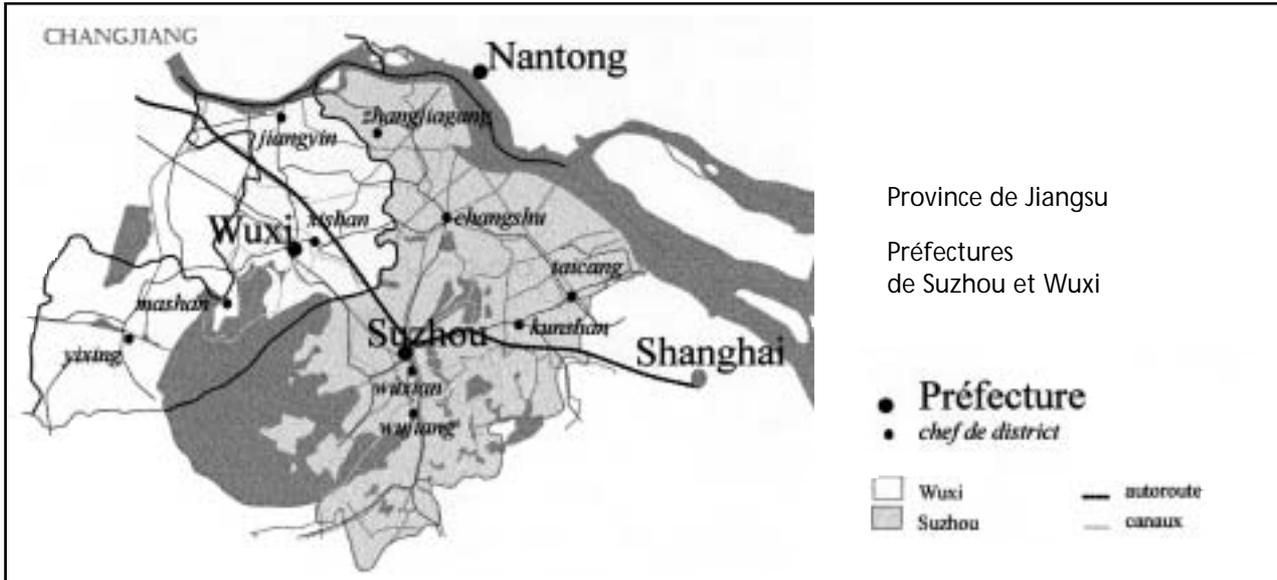
Les campagnes du delta du Changjiang ont considérablement changé d'aspect durant les vingt dernières années. Aujourd'hui, lorsqu'on emprunte une route, un chemin, nous ne voyons que des habitations récentes et modernes pour la plupart, à étages,

Tableau 2 : Les actifs ruraux du Jiangsu
en pourcentages par année

	Agriculture, pêche, forêt	industrie	construction	transport	commerce	autres services
1980	89,79	7,24	1,97	0,72	0,27	0
1990	64,32	19,53	7,36	2,66	2,13	4

Tableau 3 : Les productions dans la province de Jiangsu

	1949	1952	1978	1985	1993	1994
Production totale en 106 yuan	3.848	5.740	44.352	132.522	797.183	1.116.173
% Production agricole - / total	59	56	24	22	11	12
% Production industrielle - / total	41	44	76	78	89	88
% Production industrielle villageoise - / total			6	13	25	27
% Production industrielle villageoise - / industrie			7	17	28	30



fenêtres teintées bleu et carrelage blanc à l'extérieur. L'enrichissement des paysans a été le moteur de ce développement. Il faut entrer dans les villages pour retrouver les traces des habitations précédentes intégrées dans les nouvelles constructions. Les bâtiments les plus anciens sont devenus des abris pour les outils, les animaux, ou la cuisine.

Les trois villages étudiés sont situés différemment par rapport au lac. Sha Tan Li est localisé près de l'aéroport de Suzhou, à moins d'un kilomètre du lac. Feng Koan Chi est à huit kilomètres à l'est du lac et au sud-ouest de Suzhou. Ce village est au pied d'une montagne, à proximité de carrières de roches. Long Xin, au nord-est de Wuxi, est encore plus éloigné du lac. En revanche, il est à moins de deux kilomètres d'un nouveau district de développement, ainsi que de l'autoroute reliant Shanghai et Nanjing.

La structure des trois villages n'est pas la même. Les activités économiques des villageois sont également différentes. Mais un point commun est l'orientation vers le sud de toutes les maisons. C'est aussi le cas pour tous les autres villages. Une autre constante est que la plupart des grandes maisons récentes, de style moderne, sont vides de meubles. Les habitants ont économisé dur pour pouvoir les construire, et ont emprunté de grosses sommes pour pouvoir les achever. Tous travaillent très dur pour bâtir une belle maison, finalement trop grande pour eux.

Feng Koan Chi

Ce premier village n'abrite aucune activité industrielle dans son périmètre. Cependant, une usine

de fabrication d'alcool industriel se situe à moins de trois kilomètres. Les hommes ont un emploi dans cette usine ou dans d'autres, un peu plus loin. Certains sont chauffeurs de taxi ou entrepreneurs, d'autres sont ouvriers sur les chantiers de construction de Suzhou ou de Shanghai. Les femmes qui travaillent au village sont peu nombreuses. Elles brodent sur de la soie pour une entreprise de Suzhou qui exporte vers la Corée, ou préparent des repas pour les ouvriers des usines voisines. Les travaux aux champs sont une activité annexe. Les potagers sont cultivés par les retraités du village.

Sha Tan Li

Ce deuxième village est éloigné des deux grandes villes millionnaires. Tous les habitants travaillent au village, qui est spécialisé d'une part dans la fabrication de meubles (chaises, fauteuils, banquettes) en bois rouge importé de Birmanie, et d'autre part dans la broderie sur soie pour des vêtements à destination de la Corée. Quelques habitants vivent de leurs calligraphies et peintures sur soie.

Les femmes semblent apprécier particulièrement de pouvoir travailler à domicile, car elles peuvent ainsi s'occuper des enfants. Elles n'ont pas d'horaires, mais un tissu à broder qui leur rapporte environ 20 *yuan* par jour (600 *yuan* par mois si elles brodent tous les jours). C'est beaucoup plus que le salaire des ouvrières d'usine, excepté pour les usines de haute technologie.

Les anciennes habitations encore utilisées dans le village abritent des retraités. Certains travaillaient autrefois en ville, où ils vivaient. Mais leur pension de

retraite ne leur permettant pas de continuer à y vivre, ils sont retournés dans leur village d'origine où ils étaient propriétaires d'une habitation. L'absence d'ascenseurs dans les immeubles de la ville est une seconde raison de ces retours. Il y a aussi la rénovation des vieux quartiers urbains, la plupart du temps rasés au profit d'immeubles trop chers, non accessibles aux revenus d'un retraité.

Long Xin

Les habitants de ce troisième village travaillent dans les entreprises du nouveau district, ou dans d'autres usines. Après le travail, qui se termine à 17 h, ils vont travailler dans les champs. Il y a trois très petites usines au sein du village dont les activités sont la réparation et l'entretien des matériels agricoles et des véhicules. Long Xin doit être prochainement intégré dans le nouveau district, ce qui, à terme, peut aboutir à sa destruction au profit de nouveaux espaces industriels. Ce village possède pourtant une école et une autorité administrative.

Long Xin est voué, comme tous les villages à proximité des grandes villes, à leur être annexé. Mais les développements urbains des nouveaux districts et nouvelles zones d'activités sont planifiés, et les villages n'ont pas leur place dans ces schémas. Dans la plupart des cas, ils seront remplacés par des lotissements, des immeubles résidentiels, des grands magasins, ou des industries.

Conclusion

Les habitants des villages du delta du Changjiang se déclarent désormais heureux de leur vie, du moins ceux que j'ai rencontrés. Ils mangent à leur faim et de façon variée, sont bien vêtus. Dans les familles, presque chaque membre possède une belle maison et un travail qui rapporte. Mais la plupart de ces maisons neuves sont encore vides de meubles, leurs propriétaires étant lourdement endettés. La campagne a donc beaucoup changé durant les deux dernières décennies, mais de nouveaux problèmes y sont nés.

PIB et population du Jiangsu

	PIB (10 ⁶ yuan)				PIB par habitant	POPULATION		
	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total		Totale	agricole	% pop agricole
1952	2.549	853	1.439	4.841	131	37.390.000	31.880.000	85
1962	2.910	1.734	2.276	6.920	161			
1970	5.103	4.616	3.204	12.923	249	52.520.900	46.515.000	89
1978	6.871	13.109	4.944	24.924	430	58.343.300	51.062.200	88
1986	22.426	37.632	14.436	74.494	1.193	62.699.000	51.272.600	82
1992	39.382	111.926	62.294	213.602	3.097	69.112.000	54.061.800	78
1994	67.194	218.677	119.868	405.739	5.785	70.205.400	53.330.300	76

PIB et population de Suzhou

	PIB (10 ⁶ yuan)				PIB par habitant	POPULATION		
	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total		Totale	agricole	% pop agricole
1952	201	109	129	438	126	3.523.189	2.793.765	79
1962	297	240	178	715	180	3.996.505	3.160.161	
1970	626	616	262	1.503	325	4.680.237	3.928.415	84
1978	897	1.779	518	3.195	634	5.062.702	4.224.645	83
1986	2.179	6.164	2.063	10.406	1.935	5.403.685	4.191.319	78
1992	4.056	23.077	8.835	35.969	6.360	5.668.940	4.177.282	74
1994	6.846	44.289	20.955	72.090	12.639	5.714.296	4.094.514	72
1997	8.816	63.642	40.801	113.259	19.713	5.749.902	3.888.089	68

Les villages du delta du Yangzi

PIB et population de Wuxi

	PIB (10 ⁶ yuan)				PIB par habitant	POPULATION		
	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total		Totale	agricole	% pop agricole
1952	153	168	114	434	175	2.497.600	1.936.000	78
1962	173	253	151	577	203	2.866.200	2.179.300	
1970	261	638	204	1.103	337	3.303.000	2.702.900	82
1978	356	1.704	433	2.493	687	3.652.100	2.948.800	81
1986	1.262	6.029	1.610	8.901	2.264	3.954.600	2.898.600	73
1992	2.245	19.880	8.281	30.406	7.196	4.239.000	2.724.500	64
1994	3.476	37.413	19.835	60.724	14.206	4.283.200	2.583.600	60
1997	4.556	56.372	35.073	96.001	22.245	4.322.900	2.586.600	60

Répartition par secteur et par année (en %)

	Jiangsu		
	Primaire	Secondaire	Tertiaire
1952	53	18	30
1962	42	25	33
1970	39	36	25
1978	28	53	20
1986	30	51	19
1992	18	52	29
1994	17	54	30
1997			

	Suzhou		
	Primaire	Secondaire	Tertiaire
1952	46	25	29
1962	42	34	25
1970	42	41	17
1978	28	56	16
1986	21	59	20
1992	11	64	25
1994	9	61	29
1997	8	56	36

	Wuxi		
	Primaire	Secondaire	Tertiaire
1952	35	39	26
1962	30	44	26
1970	24	58	18
1978	14	68	17
1986	14	68	18
1992	7	65	27
1994	6	62	33
1997	5	59	37

Poids de Suzhou dans la province (en%)

	PIB				POPULATION
	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total	
1952	7.89	12.75	8.93	9.10	9.40
1962	10.20	13.82	7.83	10.30	
1970	12.26	13.34	8.17	11.60	8.90
1978	13.06	13.57	10.49	12.80	8.70
1986	9.72	16.38	14.29	14.00	8.60
1992	10.30	20.62	14.18	16.80	8.20
1994	10.19	20.25	17.48	17.80	8.10

Poids de Wuxi dans la province (en %)

	PIB				POPULATION
	Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total	
1952	5.98	19.70	7.89	8.97	6.70
1962	5.96	14.60	6.62	8.34	
1970	5.11	13.83	6.37	8.53	6.30
1978	5.18	13.00	8.76	10.00	6.30
1986	5.63	16.02	11.15	11.95	6.30
1992	5.70	17.76	13.29	14.23	6.10
1994	5.17	17.11	16.55	14.97	6.10

LE LAC TAI. UN PARC NATUREL EN PUISSANCE POUR SHANGHAI

Philippe JONATHAN
Jonathan Architectes
jonathan.architectes@wanadoo.fr

À contre-courant d'une évolution récente

Le lac Tai est situé à 100 km de Shanghai. Ce plan d'eau de 2 500 km², animé par 40 îles, constitue aujourd'hui la principale ressource en eau potable de cette région urbaine. C'était jadis le centre du Jiangnan, ce pays « au sud du fleuve », ancien royaume de Wu, pays de cocagne qui a laissé un patrimoine matériel et immatériel considérable. Shanghai n'était jusqu'au XIX^e siècle qu'une de ces nombreuses bourgades fluviales du bas Yangzi. En cent cinquante ans la situation a radicalement changée et depuis vingt ans, une mégapole est en cours de formation entre Shanghai et Nankin. Sur trois cents kilomètres — comme on peut s'en rendre compte en survolant le secteur — existe aujourd'hui une marqueterie de zones industrielles et de zones urbaines entrecoupées de champs et de rizières en cours de disparition.

Shanghai fait aujourd'hui partie du tout petit club des villes globales, au rang desquelles on compte New-York, Los Angeles, Tokyo, Londres... Ce cousinage avec les grandes métropoles crée une complicité autant qu'une rivalité. En Chine, nombre de grandes villes ont pris Shanghai pour exemple, que se soient les villes du littoral ou celles construites au bord du fleuve bleu comme Wuhan et Chongqing, la ville la plus peuplée de Chine. Shanghai a donc retrouvé son leadership de ville la plus moderne de Chine, qu'elle détenait déjà au début du XX^e siècle. La municipalité a fait dans les années 1980 des choix très marqués : forte densité, verticalité avec 3 000 tours, autoroutes urbaines suspendues au-dessus de la ville ancienne, métro, aéroport de forte capacité, port maritime off shore, bref tout ce qui est nécessaire au succès de l'activité économique.

Pourtant, Shanghai manque d'espaces vides et de nature. Ce manque de contact avec la nature est l'un des thèmes les plus forts dans le discours des habitants, au point qu'il pourrait bientôt suggérer une nouvelle dimension de la refondation de Shanghai. Après le 11 septembre 2001, les responsables de Shanghai ont commencé à s'interroger, mais pas au point de donner raison à Nietzsche qui, le premier, avait détecté dans

la « mutation de la société technico-scientifique » le risque de la ruine totale. Le philosophe donna quelques indications pour échapper à ce destin, comme « de ménager au cœur du monde de l'affairement, à savoir la grande ville, une place pour l'inhabité, un vide de l'habitation, où chacun peut se retirer¹ ».

Nous avons donc été amenés, au terme d'une réflexion originale qui est partie d'une commande sur le tourisme régional, à formuler les principes du « jardin planétaire de Shanghai ». A notre client, la ville de Suzhou, Gilles Clément et moi avons proposé cette idée : au bord du lac Tai, l'homme doit « vivre en jardinier ». Il doit changer radicalement d'attitude lorsqu'il pénètre dans ce territoire. Il peut ici réapprendre à vivre différemment, hors des contraintes de Shanghai.

Tropisme lacustre à trente lieues de la mer

En dépit de la signification du mot Shanghai (« sur la mer »), les habitants de cette ville fuient la côte maritime limoneuse du delta du Fleuve bleu. Le nouvel aéroport de Pudong, occultant le littoral, en est une preuve ultime. C'est donc vers l'arrière-pays que Shanghai regarde. L'antériorité, c'est Suzhou, la ville législatrice du goût chinois depuis la dynastie des Song au X^e siècle. Distante de 90 km de Shanghai, Suzhou a en réalité imploré il y a 10 ans ; elle fait maintenant partie de la mégapole shanghaienne. Pendant les années 1990 la ville historique de Suzhou, qui était pourtant protégée par un plan de sauvegarde placé sous l'autorité de l'État, n'a pas résisté à la modernisation accélérée ; même si certains quartiers sont encore préservés et que plusieurs jardins ont été classés au Patrimoine de l'humanité en 1998.

C'est donc le lac Tai qui, aujourd'hui, peut assumer ce rôle de référent historique, avec ses eaux calmes, ses montagnes, ses temples et ses pêcheurs, son artisanat, bref avec toute cette vie très ancrée dans le territoire de l'ancien royaume de Wu, qui a disparu dans la plupart des villes alentour, mais qui perdure ici.

1. Jean-Paul Dolle in *Ville contre-nature*, La découverte, 1999, Paris.

Trois raisons expliquent que ce territoire ait résisté à la modernisation industrielle :

- la population paysanne de ce pays, à l'identité très marquée, continue de développer une activité séculaire, comme l'élevage piscicole en bassins. Elle est très attachée à ce territoire ;
- la nappe du lac Tai est une réserve d'eau potable stratégique ;
- le Président de la République et le Premier Ministre y ont tous deux une résidence d'État, noyée dans une forêt de mandariniers sur la presqu'île de Dongshan.

L'origine d'un projet

Les dirigeants de Suzhou ont bien voulu nous confier une réflexion sur la manière d'aménager le territoire et d'en refonder les principes de développement. A l'origine, c'est toujours une rencontre entre des êtres humains qui entraînent la naissance de projets. Une rencontre avec l'ancien maire de Suzhou avait permis d'installer un rapport de confiance. Nous l'avons convaincu que nous étions capables de proposer des solutions aux problèmes très complexes rencontrés par cette région, que la modernisation place face à un nouvel enjeu de civilisation. J'ai proposé de former une équipe d'experts² dont la tâche serait de formuler une vision globale pour la mise en valeur du lac Tai.

Les urbanistes et ingénieurs chinois avec lesquels nous avons collaboré régulièrement — grâce à Internet — étaient très compétents et réellement désireux de parvenir avec nous à une vision cohérente à différents niveaux : aménagement du territoire, économie, lien entre l'agriculture et le paysage, politique de l'habitat, méthode de développement de l'offre culturelle, tourisme, etc. Ils nous ont fourni la plupart des données dont nous avons besoin pour mener à bien la première phase de cette étude.

Les dirigeants et les techniciens nous ont expliqué, avec une logique évidente, que leur trop forte implication dans les contraintes locales les empêchaient de prendre du recul et que, a contrario, notre regard extérieur libre et dégagé des pressions était un atout pour poser les problématiques de l'avenir. Tout n'est pas allé sans accroc : ainsi, lorsque nous disions l'urgence de stopper des projets destructeurs comme ceux de la ville nouvelle de Huzhou, au nord du lac,

dans la province voisine du Zhejiang, nous avons perçu que nombre d'experts chinois partageaient notre avis, mais que cette manière de mettre « les pieds dans le plat » leur semblait périlleuse. Sur cette lancée, nous avons été les premiers à formuler l'idée de constituer un établissement public, autonome par rapport aux provinces et aux grandes villes, avec pour vocation la protection et le développement du lac et de ses rives. Ce point de vue est aujourd'hui partagé.

La mise en route d'une collaboration

J'ai suggéré aux dirigeants de Suzhou et de Wuxian de constituer un groupe de travail limité à une quinzaine de personnes, comportant des experts chinois et des experts étrangers. Nos partenaires chinois ont formé une équipe composée de dirigeants politiques, d'ingénieurs, d'urbanistes, de paysagistes et de professeurs d'université. Deux membres de notre équipe, dont moi-même, parlent le chinois, et tous les autres l'anglais. La communication n'a donc pas posé de vrai problème.

Tous ensemble nous avons passé une semaine à visiter le lac, ses élevages piscicoles, ses îles et ses rives, à rencontrer beaucoup de gens dans les villes et les villages, à goûter la cuisine du terroir, ses vins et ses thés, à nous imprégner, à discuter. Notre écoute a été maximale. Il s'agissait de connaître le mieux possible les nombreux aspects de ce vaste site (500 000 habitants pour 2 500 km²). Et d'intégrer des objectifs stupéfiants, comme l'accueil de 10 millions de visiteurs annuels dans 10 ans.

Les urbanistes chinois ont travaillé à dossiers ouverts en nous présentant toutes leurs analyses, leurs doutes, les objectifs, les projets d'aménagement en cours de discussion. Nous avons dû digérer des centaines de pages de rapports techniques sur l'état de l'eau, les risques de pollution, la stratégie économique, analyser des dizaines de cartes. Nous avons ensuite condensé le contenu de ces documents en anglais afin de faire circuler l'information dans le groupe de travail.

A la suite de notre visite, nous avons écrit un texte à l'intention de nos partenaires chinois, exprimant notre compréhension des grands enjeux futurs. Nos partenaires du lac Tai nous ont encouragé à développer ces premières idées. Ils sont venus à deux reprises en

2. L'équipe est composée du paysagiste Gilles Clément, des urbanistes Bertrand Warnier, Michel Jaouen, Paolo Cekarrelli, de l'économiste Jacques Poirson, du géographe et responsable politique Claude Agnel, et de l'ingénieur général J.-C. Ralite.

France et en Europe pour visiter des sites en rapport avec leur problématique. Nous les avons emmenés dans le Parc Naturel Régional du Luberon, où ils ont pu découvrir un micro-musée animé par une demi-douzaine de personnes, des associations, des élus et des entrepreneurs.

Nous avons toujours exprimé nos convictions, que ce soit face aux contradictions des politiques locales en matière d'écologie ou qu'il s'agisse d'un programme insensé de tourisme hélicoptère, en rupture totale avec le besoin de silence identifié par ailleurs. Comme nous ne sommes pas des donneurs de leçon, nous cherchons toujours à comprendre le pourquoi de chaque situation rencontrée. On ne doit pas craindre de poser des problèmes sophistiqués. J'ai rapidement compris qu'à quelques dizaines de kilomètres de Shanghai, on devait se placer dans une problématique de pays développé, car il y a une véritable course contre la montre pour vaincre la pollution qui menace le lac Tai.

Le « Jardin planétaire » de Shanghai

Nous avons dénommé ce projet « le Jardin planétaire de Shanghai ». Comme je connaissais les travaux de Gilles Clément sur le jardin planétaire, je lui ai proposé de développer sa problématique de paysagiste planétaire dans cette région, où il devient urgent que l'homme se conduise en jardinier de la planète. Il existait un risque sérieux de ne pas être compris par nos interlocuteurs, qui pouvaient juger l'approche trop radicale.

Au départ, les dirigeants de Suzhou m'avaient demandé de travailler sur l'aménagement touristique des rives du lac Tai. Je leur avais expliqué que c'était trop réducteur de n'aborder les choses que sous l'angle de l'économie du tourisme, et je leur ai proposé de définir un projet basé sur l'économie du paysage, arguant de ce que le véritable capital de cette région était son paysage. D'autre part, sans craindre de bousculer le patriotisme de clocher, j'ai fait valoir que l'on devait se situer à l'échelle du grand Shanghai et que, compte tenu de la fréquentation actuelle du lac Tai (près d'un visiteur sur deux vient de Shanghai) et de la visée internationale du projet, il fallait le rattacher à Shanghai. C'est ainsi que l'on en est venu à la dénomination « le Jardin planétaire de Shanghai ».

Shanghai, c'est une population de plus de 15 millions d'habitants sur les 6 000 km² du territoire municipal, dont 10 millions pour l'agglomération. La municipalité de Suzhou (6 millions d'habitants) a une superficie légèrement supérieure, près de 2 500 km² couvrant le lac Tai. Shanghai a besoin de ce lac, de son eau potable, de ses paysages célébrés depuis des siècles par des générations de peintres illustres. Shanghai la moderne a besoin du patrimoine culturel et architectural de Suzhou et du lac Tai (des dizaines de temples, des villages fluviaux, de la gastronomie) qui constitue l'héritage identitaire des siècles passés. De son côté le lac Tai a besoin de Shanghai, de son pouvoir économique, de ses compétences techniques, de ses infrastructures de transport, de son autorité pour peser dans les grandes décisions sur la protection écologique.

Des propositions concrètes

Notre rapport écrit en langue chinoise comporte des cartes thématiques que nous avons dessinées. C'est donc par une économie basée sur la valeur paysagère que nous proposons d'assurer le développement économique du lac Tai, et de donner à chaque famille résidente un revenu équivalent à celui des habitants de Suzhou et de Shanghai. On a en Europe l'expérience des parcs naturels régionaux. Un parc naturel régional, cela n'exclut pas certaines activités industrielles non polluantes, comme un centre international de recherches sur l'eau, qui pourrait être construit sur le site de l'ancienne cimenterie-prison de l'île Xishan. Le savoir-faire des nouveaux métiers de l'environnement sera très recherché en Chine dans les prochaines années, et cette expertise peut devenir, pour les industriels du lac Tai, une nouvelle ressource.

Il y a un combat à mener pour sauver le lac de la pollution. Traditionnellement, dans cette région qui est connue en Chine sous le nom de « Pays de l'eau », il existe un rapport intime avec l'eau. L'eau a assuré la richesse de cette extrémité sud de la route de la soie, reliée à Pékin par le Grand Canal. Il existe un extraordinaire réseau de canaux, qui constitue la principale caractéristique paysagère du delta du fleuve bleu. Remarquablement maîtrisée, l'eau avait permis le développement économique du royaume de Wu, basé sur la culture du riz et la pisciculture.

Le rétrécissement du lac, dû à un envasement (environ 1 cm tous les deux ans), entraîne une montée

régulière des eaux et de terribles inondations. Des digues ont été construites à la périphérie du lac pour contenir les eaux. Mais elles contribuent à l'envasement, d'autant que les paysans misérables, qui assurèrent le dragage des boues jusqu'au début du XX^e siècle, ne font plus ce travail. On n'a pas mis au point de système mécanique capable de se substituer à ce lent travail des hommes. Mais une solution technique vient d'être proposée et son financement est en cours.

Quant à la dimension jardin et loisir du projet, on ne peut admettre qu'un flux massif de voitures pénètre dans les zones de silence du lac Tai. Si une majorité des consommateurs chinois est adepte des week-ends passés en bande avec nights-clubs et amusement-parks au programme, une partie de la population de Shanghai, fatiguée par le stress urbain, recherche la tranquillité. L'accès au calme et à une nature protégée fait partie de la nouvelle demande, une demande émanant de couches sociales qui, désormais, consacrent une part de leur revenu aux loisirs et à la culture.

Il s'agit donc de réaliser, autour du lac Tai, une organisation de l'espace qui permette d'atteindre ces nouveaux objectifs, qui sont parfois contradictoires. Les énormes besoins en terrain à bâtir doivent être

trouvés à distance du lac, dans des zones déjà urbanisées, comme à Mudu. Un nouvel urbanisme de faible hauteur, bien articulé avec les canaux, peut répondre aux nouveaux besoins. La question du style architectural, c'est-à-dire du contenu de l'écriture bâtie, reste entière. Le pavillon à l'européenne est en vogue comme la langue anglaise.

Une politique de transport radicalement nouvelle (une alternative au moteur à essence et à l'automobile individuelle) devient une nécessité. Par une renaissance de la navigation fluviale — rythme lent — le réseau de canaux construit par les hommes depuis des siècles permettrait à nouveau de relier les grandes villes avoisinantes, et en particulier Shanghai. Une nouvelle manière d'envisager le tourisme se fait jour. On pourra par exemple quitter Shanghai le vendredi soir sur un bateau de croisière, y dîner puis dormir dans sa cabine, se réveiller à proximité d'un village fluvial et passer le week-end chez l'habitant ou dans un hôtel de charme, au cœur du Jardin planétaire du lac Tai. Y découvrir les incroyables richesses léguées par le passé, mais aussi les nouvelles productions des artisans, créateurs et ingénieurs qui, attirés par ce nouveau mode de vie, seront venus s'installer sur l'une des quarante îles du Lac³.

Cours d'eau, voies routières et ferroviaires.

Source: © Philippe Jonathan 2000

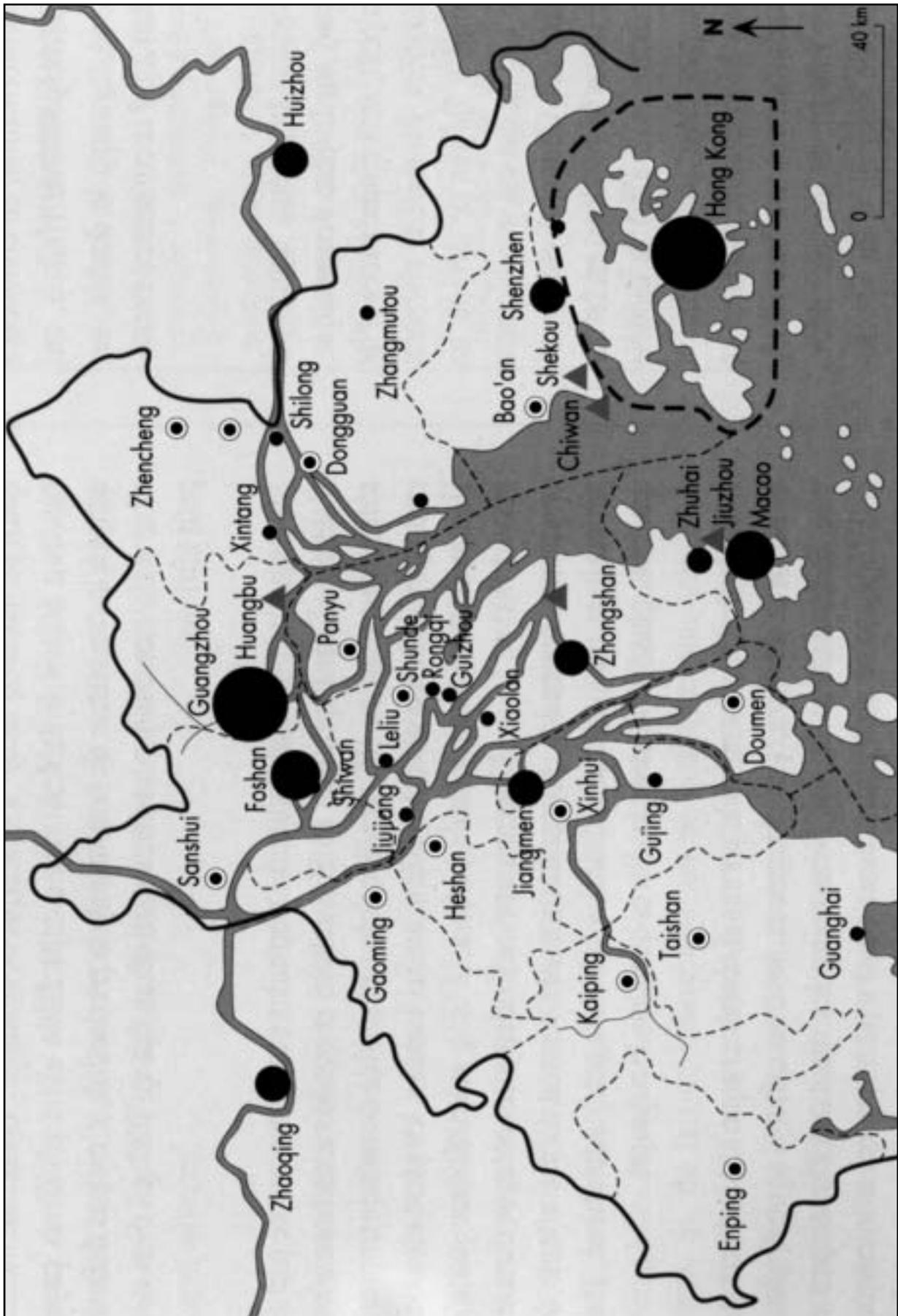


3. Voir aussi : Philippe Jonathan, "From garden to landscape in Suzhou", *World heritage review*, n° 13, 1999.

III

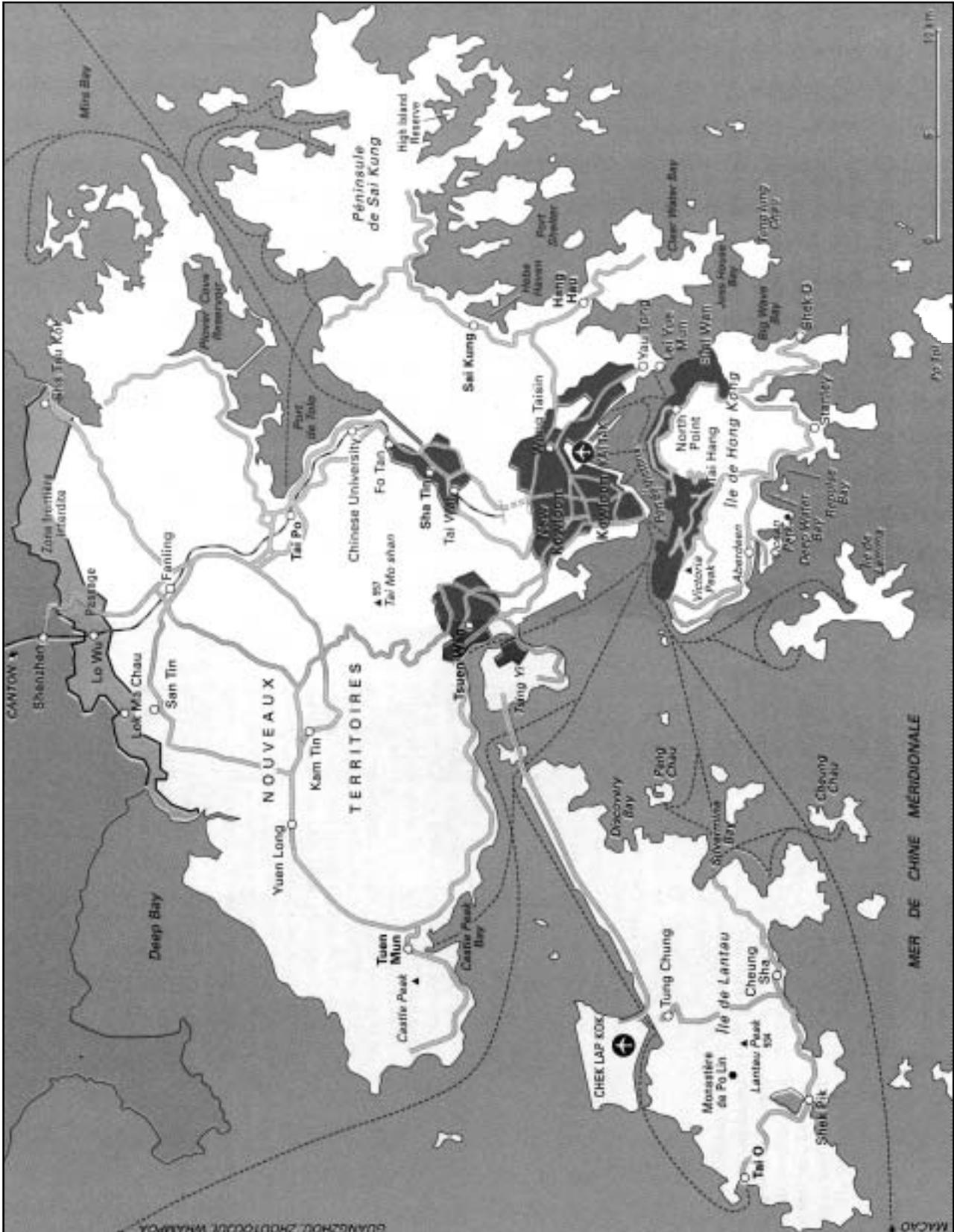
HONG KONG
et la rivière des perles

“ Votre chambre au cinquantième ”



Source : Pierre Gentelle, *Géographie Universelle, Chine*, Belin/Reclus, 1994

Hong Kong et les Nouveaux Territoires



Source : Guide Bleu Chine, Hachette Livre, 1998

VOTRE CHAMBRE AU CINQUANTIÈME

La grande curiosité que suscite aujourd'hui Hong Kong (6,7 millions d'habitants, 1800 multinationales) est de savoir ce qu'il advient de ce monument du libéralisme mondial, trois ans après la « rétrocession ». Comment la Chine encore communiste digère-t-elle ce morceau de choix qui l'insulte en même temps qu'il lui sert, objectivement, de modèle ou de défi ?

L'horizon 1997 avait suscité un certain effroi. Gens et capitaux étaient allés se réfugier en Colombie britannique, en Californie, dans d'autres places fortes de la diaspora chinoise. Ils étaient allés aussi (et surtout ?) s'investir dans la Chine continentale, comme pour devancer le destin. Puis le « passage » eut, finalement, un effet rassurant. Pour l'essentiel, tout pouvait continuer comme avant, ainsi que le traité l'avait prévu. Certains retours eurent lieu. Mais la crise asiatique s'abattit alors, si bien qu'on ne sait plus trop bien, dans la langueur qui s'empare de Hong Kong, ce qui est dû à l'une ou à l'autre cause.

Un formidable effort avait été consenti, dans la dernière décennie de la colonie, pour mettre en ordre et moderniser ce grand corps urbain, un peu comme ce que les capitales de l'Afrique française connurent dans les années 50 à 60. C'est aujourd'hui que les grands équipements nouveaux (les extensions portuaires, l'aéroport géant, le métro et autres dessertes régionales, les villes nouvelles enfin) donnent toute la mesure du redéploiement de Hong Kong à l'échelle des Nouveaux Territoires.

L'un des secrets de ce dispositif est l'alliance des politiques de transport et des politiques du logement. Cette étroite coordination est mise au service du parti pris qui fait toute l'image de Hong Kong, celui de l'hyper verticalité, ainsi que de son pendant beaucoup moins connu : la préservation de très larges espaces. Plusieurs chaînes de montagnes, nues ou forestées, quelques terroirs villageois, et l'interpénétration constante de la mer et des terres conservent à l'ex-colonie (dont la superficie est équivalente à celle de la Martinique, soit près de 1 100 km²) un environnement de choix.

Dans ce contexte aéré et aérien, les villes nouvelles s'égrènent au gré des stations ou des gares, comme les perles d'un collier. Si leurs brochettes de tours géantes sont sidérantes (la norme a été portée à une cinquantaine d'étages, ce qui est unique au monde en matière d'habitat), elles n'inspirent pas un sentiment d'étouffement. L'accumulation verticale libre en effet de vastes espaces dallés et/ou végétalisés. C'est le binôme de la tour et du podium. Sur plusieurs niveaux de commerces et d'équipements divers, toute la vie locale s'y décline dans une débauche d'air conditionné, mais aussi d'air marin.

Cette dernière couche de modernité ne peut faire oublier la sédimentation des strates précédentes sur les sites plus anciens, qu'il s'agisse de Victoria, l'hyper-centre fondateur, ou de Kowloon son énorme faubourg. Sédimentation héroïque et délectable sur le parcours du vieux tram de Victoria, plus vulgaire à Kowloon, dans les deux cas assourdissante. Les pesanteurs urbanistiques y sont lourdes, la vétusté y est parfois grande, surtout à Kowloon. Les prouesses architecturales des grandes compagnies (cf. le fameux skyline du front de mer) ne peuvent totalement cacher cela. Mais ce n'est pas d'aujourd'hui que Hong Kong a appris l'art de rebâtir « la ville sur la ville ».

... Le train qui, en 28 heures, conduit de Kowloon à Shanghai, permet de vérifier que l'effet de frontière est toujours là. Visa nécessaire, changement de monnaie. Mais aussi que cela n'empêche pas qu'une osmose se produise. Contrairement à Tijuana face à San Diego (sur le limes américain), Shenzhen affiche son ambition. Plus loin, Canton explose en projets

urbains. Entre les deux villes, la campagne de la Rivière des Perles est toute sens dessus dessous à force d'investissements croisés (5 millions d'habitants du Guangdong travailleraient pour des firmes de HK). Et au bout de la ligne, très loin, Shanghai s'affaire à donner à la Chine, sur ordre de Pékin mais avec beaucoup de capitaux et de savoir-faire hongkongais, sa deuxième global city.

Philippe Haeringer

** Présentation de la Journée du 22 mars 2000*



1. Les feux qui se reflètent la nuit, depuis la rive nord de l'île de Hong Kong, sur Victoria Harbour, disent toute la gloire de ce comptoir devenu, en un siècle, l'une des plus grandes places mondiales.

2. Derrière ce "Wall Street" oriental, les pentes abruptes de l'île accueillent tantôt des villas de rêve, tantôt des tours aériennes, comme on le voit ici depuis les toits-terrasses de Kowloon, la presque île d'en face.



3. Au milieu de cette modernité ambiante, l'antique tram à étage sur Des Voeux Road, mais aussi sur Queensway et sur King's Road, perpétue un goût très "british" pour l'archaïsme paradoxal.

4. La voie rapide bordière, piliers dans l'eau, qui court tout au long de l'île, rive nord, souligne pourtant le manque d'espace dont souffre ce front urbain, coincé entre mer et relief.



Hong Kong en 24 dias



5. Ce qui n'a pu trouver place sur l'île est à Kowloon, l'annexe de Hong Kong. Il en est ainsi de l'habitat de masse, plutôt bas de gamme, comme en témoigne cette ruche humaine dans un environnement minéral.

6. Le coeur de Kowloon conserve un tissu urbain compact, antérieur à la verticalisation extrême. Fortement rongé par la pollution, il est néanmoins porteur d'une activité commerciale particulièrement dense.



7. Nathan Road est l'axe principal de Kowloon. L'intensité de la circulation y est telle, dans un fond sonore inouï, qu'il n'est guère possible de la traverser. Les bus à étage y forment comme un mur continu.

8. Kowloon est aussi le lieu d'une vie nocturne trépidante, drainant des foules de jeunes vers des temples de la restauration de masse et du karaoké.



Photographies et légendes © Ph. Haeringer



9. Les Nouveaux Territoires offrent heureusement à Hong Kong et Kowloon près de 1000 km² supplémentaires, aux paysages montagneux et insulaires largement préservés, mais où des voies express irriguent un réseau de villes nouvelles.

10. Plus que la route, c'est un métro régional dernier cri qui rythme l'urbanisation nouvelle. La station de Kwai Fong illustre bien la synergie recherchée entre le rail et une hyper-verticalité imposée.



11. Le relais entre métro et bus donne lieu à de savantes gares routières, comme ici à Tsing Yi, où le parcours des usagers est soigneusement protégé contre le soleil et les pluies tropicales.

12. La construction sur une île du nouvel aéroport, dont on voit ici les immenses voilures, fut le point d'orgue de ce redéploiement urbain, et du considérable effort de modernisation entrepris dans la perspective de la "rétrocession".



Hong Kong en 24 dias

13. *Le relief et le parti-pris de la verticalité inspirent des formes surprenantes. On voit ici que l'empilement résidentiel n'est pas toujours synonyme d'hyper-densité, lorsqu'il permet une composition urbaine "aérée".*



14. *L'eau et la montagne ne sont jamais loin, malgré les nombreux programmes de récupération d'espaces sur la mer (reclaimed lands), qui atténuent l'extrême "ciselé" du territoire.*

15. *L'épaisseur urbaine est tout de même conséquente dans les villes nouvelles les plus importantes, comme Tsuen Wan (ici) ou Sha Tin.*



16. *On y retrouve, plus impressionnante encore, l'image de la ruche, mais sans le confinement qui émane de Kowloon. Les alvéoles/appartements paraissent être autant de capteurs d'air et de lumière.*



17. Les réalisations immobilières se présentent souvent en brochettes, surgissant d'un "podium" où sont rassemblés tous les équipements sociaux et commerciaux d'accompagnement (Tsing Yi).

18. Cette plateforme surmonte les étages d'un grand centre commercial. Elle permet de communiquer avec d'autres espaces (Diamond Hill).



19. Une large esplanade arborée, dévolue au sport, au cirque, etc., prend place au milieu des tours (Diamond Hill).

20. Dans des compositions paysagées qui se veulent à la fois amples et économes en espace, le recours aux traditions du jardin chinois est bienvenu, même lorsque les cheminements sont en béton et les pagodes en verre (Chai Wan).



Hong Kong en 24 dias



21. Malgré le soin apporté aux espaces extérieurs, il est indéniable que les espaces publics internes ont pris une importance considérable dans le nouvel ordre urbain. Ils sont conçus dans des dimensions généreuses. Le métro donne le ton (Tung Chung).

22. Les centres commerciaux lui emboîtent le pas, animant aussi les "podiums" du système résidentiel. Ces podiums communiquent souvent entre eux, constituant un vaste réseau de circulation piétonne et d'espace public "indoor" (Tung Chung).



23. Bannissant la notion de rue, cet espace public indoor, en réalité privé, tend à organiser l'essentiel de la vie sociale. La restauration, par exemple, y tient une place importante, notamment sous la forme de salles immenses (Kwai Fong).

24. Hong Kong étant sous les tropiques, son agora interne est puissamment climatisée, comme sont chauffées les villes du Nord. Mais les volumes sont tels que les entrées peuvent rester béantes, aussi monumentales soient-elles (Diamond Hill).



LES ENJEUX POLITIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DE LA QUESTION DU LOGEMENT À HONG KONG

Lionel BESSARD

Ministère de l'Équipement - lbessard@hotmail.com

Le logement est certainement l'une des principales préoccupations des ménages hongkongais. Les loyers et les prix d'achat sont tellement élevés, les appartements si petits, que se loger convenablement n'est pas chose aisée à Hong Kong. Par exemple, le loyer mensuel d'un appartement de 40 m² dans le District (zone centrale du Territoire, comprenant l'île de Victoria et Kowloon) est en moyenne de 7 500 dollars HK¹ dans le secteur privé et de 2 300 dollars HK dans le parc public². L'acquisition d'un appartement d'une taille équivalente revenait en février 2000 à 45 000 dollars HK/m² dans le District et à environ 30 000 dollars HK/m² dans les Nouveaux Territoires³.

Avant d'analyser les raisons de cette situation et ses conséquences économiques, sociales et politiques, nous nous intéresserons aux principales caractéristiques de l'habitat à Hong Kong. En commençant par la répartition entre secteur public et secteur privé, ainsi qu'entre la propriété et le locatif. Le tableau ci-dessous en décrit l'évolution depuis 10 ans (en % annuels).

	1987	1992	1997
Public locatif	45	41	38
Public accession	6	10	13
Privé locatif	16	12	13
Privé propriété	33	37	36

La première caractéristique est l'importance du secteur public. Elle est le résultat de la politique du logement conduite depuis 50 ans. En 1953, le gouvernement décida en effet de construire lui-même des logements destinés, dans un premier temps, à la location. L'objectif était davantage de résorber les nombreux quartiers de « squat » que de mener une véritable action sociale. Dans un deuxième temps, le gouvernement s'est engagé dans la construction de logements destinés à l'accession. La Housing Authority, organe semi-public en charge de la promotion des logements publics, est ainsi devenue le plus

grand promoteur au monde⁴. Cependant, la proportion de propriétaires reste relativement faible par rapport à celle que l'on rencontre dans des pays similaires. On recense ainsi un taux de propriétaires de 52 % en 2000 (ce chiffre stagne depuis 1995), alors que plus de 90 % des Singapouriens sont propriétaires de leur logement. Par ailleurs, les logements sont inégalement répartis sur le territoire. Une moitié (52 %) de la population se trouve dans le District, une autre moitié (48 %) dans les Nouveaux Territoires, qui représentent pourtant 80 % de la superficie totale. Mais le plus grand déséquilibre concerne la distribution des logements publics et des logements privés. Dans l'île Victoria, 80 % des logements sont privés, tandis que la proportion s'inverse dans les Nouveaux Territoires, où ils ne sont plus que 20 à 30 %.

Les logements hongkongais sont très exigus. L'espace disponible est de 8 m² par personne, la norme étant de 7 m² pour les logements publics. La taille moyenne des appartements est de 52 m² dans le privé

alors qu'elle est de 34 m² dans le public, et de 44 m² en moyenne générale⁵. Or ces moyennes ne progressent pas aujourd'hui, compte tenu de l'augmentation de la population d'une part, de la faiblesse du rythme de construction d'autre part. En 1999, 150 000 personnes ont émigré vers Hong Kong, essentiellement en provenance du continent chinois⁶. Dans le même temps le rythme de construction n'a pas été soutenu en proportion, puisque la part de PIB consacrée à la construction de logements a été trois fois moindre en 1999 qu'en 1981. Rapporté au PIB, en 1997, l'effort fut trois fois moins important qu'au Japon, neuf fois moins qu'à

1. Un dollar HK = 0,86 FF en février 2000.

2. Source: Hong Kong Government, Housing Bureau, *Facts and Figures*, 1er semestre 1999.

3. Voir *South China Morning Post*, Property, Facts and Figures, mars 2000.

4. D'après la politique affichée par le gouvernement, il est prévu que la Housing Authority construise 50 000 logements par an.

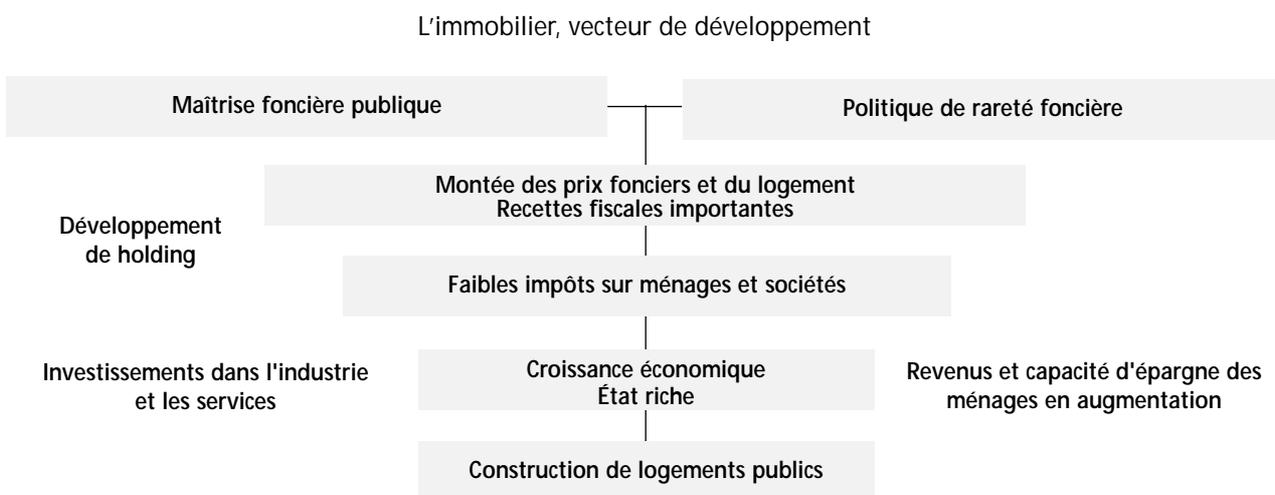
5. *South China Morning Post*, 23 mars 1998.

6. *Hong Kong Statistics/Population*, mars 2000.

Singapour et trente-deux fois moins qu'en Chine Populaire⁷. Les standards de l'habitat hongkongais ne sont donc pas sur le chemin de l'amélioration. Pourquoi une telle situation ?

Toutes ces caractéristiques (cherté, exigüité, déséquilibre des densités) sont en grande partie le fait du système foncier en vigueur, et des filières de développement qui en ont découlé au cours des dernières années.

L'accord sino-britannique de rétrocession du territoire de Hong Kong à la Chine stipulait que le gouvernement britannique, pendant les dernières années de sa présence, ne vendrait pas davantage que 50 hectares de terrain par an pour un usage résidentiel. Les autorités chinoises craignaient que les Britanniques ne vendent des baux à profusion afin de quitter Hong Kong « les cales pleines ». Cet engagement accentua la rareté foncière, ce qui conduisit à une flambée du prix des terrains (qui bénéficia finalement à l'État), mais aussi des logements, aggravant une



Le poids économique de l'immobilier

L'immobilier fut pourtant l'un des vecteurs du formidable développement économique du Territoire de Hong Kong pendant les 15 dernières années. Le schéma ci-dessus montre l'implication de ce secteur dans la croissance.

Le premier élément de cette chaîne est la maîtrise du foncier par l'État. Ce dernier est l'unique possesseur du sol. Des baux emphytéotiques d'une durée variant de 50 à 99 ans, vendus aux enchères à des personnes ou organismes privés, permettent de jouir du droit de construire sur un sol, dans des limites et conditions fixées⁸. En sus du prix de vente, ces baux donnent lieu au versement à l'État d'une rente annuelle, liée à la valeur de la construction érigée. Enfin, si un promoteur souhaite réhabiliter ou transformer une construction, il doit s'acquitter d'une taxe proportionnelle à la différence de valeur entre l'ancienne construction et la nouvelle. Cela rend le renouvellement urbain très difficile et financièrement inintéressant pour les investisseurs privés.

situation déjà difficile. En revanche, les abondantes recettes publiques ont permis de limiter l'imposition du revenu des ménages et celle du bénéfice des sociétés, plafonnées respectivement à 17 et 16 %⁹.

Compte tenu du coût du foncier, seuls quelques holdings immobiliers ont pu se maintenir sur le marché. Ils ont profité de la spéculation en parvenant à des retours sur investissement dépassant fréquemment les 100 % au plus fort de la flambée des prix. La faible fiscalité a permis à ces holdings de prospérer, et de contribuer au développement de Hong Kong en investissant leurs formidables gains dans divers secteurs économiques du Territoire. De son côté, l'État, riche de sa maîtrise du foncier et des revenus qu'il en tire, a accompagné ce développement en investissant massivement dans les logements publics. Les effets conjugués du développement économique et du logement social ont augmenté les revenus et les capacités d'épargne des ménages hongkongais. Certains ont pu investir dans l'immobilier et participer ainsi à cette spirale de développement.

7. *South China Morning Post*, 4 février 2000.

8. Voir une explication du système foncier hongkongais dans Ling-Hin Li, *Development Appraisal of Land in Hong Kong*, Hong Kong University, 1997

9. Hong Kong Government, Finance Bureau, *Public Finance Sheet*, 1999

Les résultats de ce processus sont éloquentes. La croissance moyenne du PIB de Hong Kong a été de 5 % entre 1985 et 1995. Le nombre d'emplois a crû de 2,8 % par an en moyenne entre 1987 et 1996¹⁰. Enfin, le revenu mensuel moyen des ménages est passé de 5 000 dollars HK en 1986 à 10 000 dollars HK en 1991, pour atteindre 17 500 dollars HK en 1996 et environ 20 000 dollars HK en 2000, alors que dans le même temps l'inflation est restée modérée : moins de 5 % par an en moyenne entre 1988 et 1999¹¹. Les principaux bénéficiaires de cette considérable expansion économique ont donc été l'État, qui a pu vivre confortablement, les grandes entreprises du Territoire, qui ont prospéré, ainsi qu'une partie des ménages, qui ont profité de la croissance ou de la spéculation. Cependant, ce cycle économiquement vertueux s'est enrayé avec la crise financière asiatique à la fin de 1997. La crise de confiance qui a déferlé sur l'Asie du Sud-Est n'a pas épargné Hong Kong. Elle a fait éclater la bulle spéculative : les prix de l'immobilier ont chuté de 40 % en deux ans. Des ménages en pâtissent. L'État est budgétairement déficitaire. Les entreprises s'en tirent mieux, conservant des retours sur investissement de l'ordre de 25 %¹².

Quoi qu'il en soit, ce système de développement a donné à l'immobilier un poids déterminant. En 1997, les activités immobilières (promotion, location et gestion de parc) participaient à 12,5 % du PNB et les loyers engrangés par des particuliers à 12,7 %. Plus de 25 % du PNB de 1997 était donc lié à l'immobilier. A titre de comparaison, la part du secteur financier était de 10,6 % et celle du secteur commercial de 17,1 %¹³. La contribution de l'immobilier à la croissance du PNB et des revenus avait été de 22,2 % entre 1985 et 1990 et de 31,5 % entre 1990 et 1995. Dans le même temps, le commerce avait contribué pour 17,5 et 19,6 %, et la finance pour 7,5 et 15,7 %.

Un autre indicateur de cette prédominance est la part des actifs immobiliers dans la richesse globale du Territoire. En 1995, ils représentaient 302 % du PNB alors que 217 % du PNB étaient placés sur les marchés boursiers. Et la capitalisation boursière est composée à 60 % de holdings immobiliers. Enfin, dernier chiffre, les ventes de terrains et les taxes connexes ont contri-

bué, ces dernières années, à environ 30 % du budget de l'État. La faible fiscalité qui subsiste sur le territoire est par conséquent directement dépendante de l'importance des revenus fonciers de l'État.

Les dimensions sociales de l'immobilier

Le poids de l'immobilier dans le développement économique a aussi des conséquences politiques et sociales. Le coût du logement et le rôle que l'État a pris dans le secteur locatif ont positionné ce dernier en ligne de mire. De nombreux ménages attendent qu'il les logent dans un appartement public locatif. La *Waiting List*¹⁴ compte en effet quelques 150 000 ménages, ce qui correspond à environ 7 ans d'attente une fois que l'on est reconnu comme éligible. Le logement public est le produit principal, voire unique, de la politique sociale de l'État. Celle-ci est d'autant plus délicate à mener qu'elle est au cœur de l'économie, alors que le logement est un besoin social très spécifique. Les très nombreux locataires de l'État sont aussi des citoyens, des citoyens clients. Un lien particulier existe ainsi entre le gouvernement promoteur et la population du Territoire.

D'autre part, le système immobilier du Territoire a conduit à la création de deux marchés. Coexistent ainsi un marché « public » réservé à un certain nombre de gens et un marché libre privé. Les critères d'éligibilité au logement public portent principalement sur deux points : le salaire mensuel et le patrimoine du ménage demandeur¹⁵. Des plafonds sont fixés pour ces deux critères, provoquant un phénomène de seuil. Et les différences de prix (acquisition ou location) sont si importantes entre le public et le privé que si l'on est proche du plafond, il vaut parfois mieux refuser une augmentation de salaire de 20, 30 ou même 40 % que de cesser d'être éligible pour un logement public. La conséquence de cela est une relative « démotivation salariale » des cadres moyens, mais surtout une inégalité face au logement. Les accédants aux logements publics paraissent mieux lotis que nombre de ménages obligés de dépenser, sur le marché libre, plus de 50 % de leur revenu pour se loger¹⁶.

10. *South China Morning Post*, 17 février 2000

11. *Census and Statistics*, Hong Kong Government

12. Les promoteurs avaient plutôt tendance à annoncer des marges de 10 % alors que des études officielles assuraient que des marges pouvaient encore atteindre 35 % à cette époque.

13. Voir l'article de Jean-François Huchet et Jean Jaulin dans *Perspectives Chinoises*, n° 47, mai-juin 1998.

14. Il s'agit de la liste où figurent les ménages qui attendent d'être logés dans un appartement locatif de la Housing Authority.

15. Par exemple, pour un ménage de 4 personnes, il ne faut pas percevoir plus de 17 700 dollars HK par mois, ni avoir un patrimoine de plus de 470 000 dollars HK (critères d'éligibilité de 1999).

16. Le loyer d'un logement locatif public est fonction du revenu du ménage qui l'occupe et de sa situation géographique. Jadis, le loyer s'élevait à peu près à 9 % du revenu mensuel. Il est désormais à 15 ou 18 % selon la taille du logement. Voir *Ming Pao Daily News*, 1^{er} février 1997.

Des inégalités sociales et territoriales

La rareté foncière et les difficultés inhérentes à la réhabilitation ont rendu le parc locatif privé assez délabré. Aucun promoteur ne s'intéresse sérieusement à la réhabilitation compte tenu de son faible rendement en comparaison de la construction neuve. Du reste, la demande restant forte, il existe toujours des ménages prêts à louer n'importe quel appartement, même insalubre.

Des quartiers entiers de Hong Kong sont ainsi remplis d'immeubles en piteux état, logeant des populations relativement pauvres dans des petits appartements vétustes. Les conditions de vie de beaucoup de gens sont par conséquent difficiles. Même les locataires du public, soumis au standard de 7 m² par personne, ne sont pas véritablement au large¹⁷. La densité interne au logement s'ajoute à la densité urbaine générale.

Un autre problème social résulte d'une ségrégation spatiale sur l'ensemble du Territoire. Du fait de la différence opposant les marchés public et privé du logement, mais aussi en raison de la politique foncière et urbaine, les quartiers de logements publics sont distinctement dissociés des quartiers de logements privés. Dans la zone la plus anciennement urbanisée, c'est-à-dire à Kowloon et dans l'île Victoria, les quartiers ont été en majorité développés par le privé. En revanche, les villes nouvelles, excentrées, sont essentiellement composées d'ensembles d'origine publique. Les populations les plus défavorisées ont ainsi tendance à se déplacer depuis les quartiers vétustes du centre vers les villes nouvelles, tandis que les populations les plus aisées restent dans les beaux quartiers centraux. En règle générale, beaucoup de quartiers sont donc habités par des populations socialement homogènes en termes de revenus.

Il y a là un phénomène auquel l'État ne s'oppose pas. Il peut paraître regrettable que, sur un territoire où le foncier est parfaitement maîtrisé par la puissance publique, on ne soit pas parvenu à un équilibre spatial, d'autant que le déséquilibre concerne aussi la répartition entre résidences et activités. Les villes nouvelles, sites privilégiés de l'urbanisation publique, ne sont pas auto-suffisantes. Les plus éloignées du District ne sont que des zones dortoir.

Cette dissociation habitat/emploi engendre évidemment un coût transports important, dont sont notamment victimes les ménages qui, sur la liste d'attente depuis plusieurs années, ont accepté le premier appartement proposé, se retrouvant brutalement fort éloignés de leur lieu de travail. On observe d'ores et déjà, dans certains lotissements publics, un phénomène de « ghettoïsation », voire les signes d'un début de crise des banlieues.

Tous ces enjeux sociaux appellent une réforme de la politique du logement qui, en résumé, aurait à relever trois défis. Le premier est de loger dans le parc locatif social les ménages les plus démunis, qui demeurent encore en grand nombre dans le locatif privé insalubre. La population en provenance du continent ne cesse d'affluer. En conformité avec la politique conduite depuis les années 50, le gouvernement se doit de loger, transitoirement, cette tranche de population dans du locatif public.

Le deuxième défi est celui de la mixité sociale, c'est-à-dire la correction des deux processus ségrégatifs que sont la poursuite de l'urbanisation publique en périphérie et le maintien des logements privés insalubres dans le centre. Le troisième défi, plus général et englobant les deux premiers, est de construire davantage afin d'améliorer, pour tous, des conditions de vie qui ne sont pas en adéquation avec le niveau de développement du Territoire. Cet objectif rejoindrait celui de la lutte contre la spéculation immobilière.

Les butoirs économiques d'une réforme

Si l'on se place d'un point de vue économique, un autre défi pour Hong Kong serait de déconnecter l'immobilier du système économique. Cela passerait par la lutte contre la spéculation et par la mise en place de conditions telles qu'elle ne réapparaisse plus. Si les capitaux privés n'affluaient plus vers les biens immobiliers, cela permettrait de réorienter les investissements du Territoire vers des secteurs plus productifs, porteurs de plus de dynamisme et de valeur ajoutée. Depuis le milieu des années 80, les capitaux privés ont été en grande majorité engloutis dans le logement ou les bureaux, tandis que des secteurs liés au commerce, à la banque ou encore aux hautes technologies ont été relativement délaissés. En dépit des flux financiers en provenance des holdings immobiliers, ces secteurs

17. En 1998, une enquête réalisée pour le compte du Planning Department montrait que 54 % des ménages habitant dans un logement locatif public étaient satisfaits de leur appartement. Elle indiquait par ailleurs que 33 % de l'ensemble des ménages préféreraient ce type de logement, alors que 18 % des ménages souhaitaient habiter dans un logement public destiné à l'accession et 48 % dans un logement privé. Voir *South China Morning Post*, 25 mars 1998.

n'ont pu bénéficier des investissements nécessaires à leur développement sur le Territoire. La spéculation immobilière a non seulement nui à la compétitivité de Hong Kong en rendant l'accès au logement extrêmement cher, mais elle s'est faite aux dépens d'activités plus mobiles.

Pour faire front à la spéculation immobilière, la meilleure solution serait paradoxalement d'augmenter l'offre de logements, la demande ne risquant pas de s'essouffler. L'État pourrait influencer sur l'offre de deux manières. Il pourrait d'une part construire plus de logements publics, notamment destinés à la vente, faisant ainsi concurrence au secteur privé. Mais l'État est déjà le premier promoteur public au monde, ce qui lui vaut des critiques virulentes de ses détracteurs les plus libéraux. Augmenter la construction publique aurait certes pour effet de rendre le gouvernement maître du marché de l'immobilier, mais aussi de l'identifier comme unique responsable de la situation de l'habitat. Cette option est pourtant celle qui prévaut à Singapour, où le gouvernement n'a laissé une place au privé que sur le segment des logements luxueux. Et cela semble fonctionner. La situation de l'habitat y est en tout cas bien meilleure qu'à Hong Kong et l'économie y est au moins aussi florissante.

L'État pourrait d'autre part lâcher du lest dans le domaine du foncier. L'augmentation des surfaces destinées à la construction résidentielle aurait certainement pour effet direct de favoriser la promotion privée. La solution la plus aboutie serait de libéraliser le système foncier lui-même, c'est-à-dire d'accorder un plus libre accès au droit d'usage des terrains à bâtir et de réduire les taxes afférentes. Mais une telle mesure aurait pour conséquence une forte diminution des revenus publics. C'est là un deuxième butoir et un deuxième défi.

De même que l'économie est fortement liée à l'immobilier, l'État est dépendant de ses revenus fonciers. C'est le principal obstacle à tout véritable changement en matière de logement à Hong Kong. Les citoyens hongkongais sont habitués à payer au prix fort leur logement et à être faiblement imposés. Une profonde réforme du système fiscal et foncier — dans le sens d'une libéralisation de ce dernier — leur permettrait à moyen terme de payer leur logement moins cher, mais augmenterait à court terme leur imposition. Il y aurait donc un passage délicat à négocier socialement, économiquement et politiquement. Mais Hong Kong peut-il y échapper ?

Comme le développement de la construction, la mixité sociale et résidentielle pourrait aussi passer par une libéralisation du foncier. En favorisant la réhabilitation, en permettant l'implantation de petits ensembles immobiliers, en mélangeant les logements publics locatifs et les logements publics destinés à l'accession, en diversifiant ainsi le choix offert aux ménages, on rééquilibrerait socialement des ensembles aujourd'hui ségrégués.

La stabilité sociale : un enjeu politique important

L'État doit aussi s'efforcer de ne pas déstabiliser les classes moyennes. Cela signifie qu'il doit rassurer les propriétaires privés quant à la pérennité de la valeur de leur bien immobilier. Beaucoup de ménages ont acquis leur logement au prix fort et des mesures allant dans le sens d'une plus grande offre, donc d'une baisse des prix de l'immobilier, seraient très mal vécues par ces classes moyennes. Le jeu est donc assez difficile et l'équilibre entre l'objectif de loger mieux et la nécessité de ne pas démoraliser ceux qui sont déjà bien logés est politiquement et socialement délicat à appréhender.

Politiquement, le gouvernement de la Région Administrative Spéciale de Hong Kong, sous tutelle du gouvernement central de Pékin, a comme priorité la stabilité. Cette obligation est d'autant plus prégnante que la démocratie hongkongaise est encore très jeune (les premières élections ont eu lieu en juin 1998).

L'un des facteurs de stabilité concernant le secteur du logement est le taux de propriétaires. L'expérience de Singapour, État similaire à Hong Kong par de nombreux aspects, montre qu'une population de propriétaires est plus stable qu'une population de locataires. Favoriser la propriété et diminuer le poids de l'État-propriétaire bailleur serait donc une option intéressante pour stabiliser le pays socialement.

Le programme gouvernemental de 1997

Le 8 octobre 1997, Tung Chee-Hwa, chef du gouvernement, a annoncé les objectifs de son gouvernement en matière de logement. Premier objectif : 85 000 logements par an seront construits en moyenne pendant dix ans, dont 35 000 par le privé et 50 000 par le public. Le deuxième objectif majeur du gouvernement est d'atteindre un taux de propriétaires de 70 % d'ici 2007. Le troisième et dernier objectif, certaine-

ment le plus social, est la diminution du temps d'attente pour accéder à un logement public locatif. Actuellement, le temps d'attente sur la *Waiting List* est de sept ans et le gouvernement envisage de la réduire à trois ans d'ici 2007.

Mise en place en pleine crise financière, cette politique n'a fait qu'accroître les effets économiquement dévastateurs de la récession, que la région a connue à partir du printemps 1998. Depuis cette période, les décideurs économiques du Territoire montrent le gouvernement du doigt, et le rendent responsable de la plongée des prix de l'immobilier et de ses conséquences sur l'ensemble de l'économie.

Aujourd'hui, les esprits ne sont pas encore apaisés. Les journaux critiquent toujours autant une politique qui n'a jamais été véritablement adoptée par l'opinion publique. Des propriétaires qui ont vu fondre la valeur de leur bien défilent dans la rue avec les opposants politiques au gouvernement. Pourtant, la prospérité revient. Mais elle n'est plus due à une flambée immobilière. Le territoire s'efforce de développer le plus rapidement possible le secteur des nouvelles technologies de l'information et de la communication, nouvel eldorado des investisseurs. L'ère de l'économie immobilière semble être révolue.

Que souhaitait le gouvernement ?

Apparemment, le gouvernement souhaitait répondre aux enjeux que nous avons identifiés. L'accélération du rythme de construction de logements permet d'améliorer globalement les conditions de vie des hongkongais, et de lutter contre la spéculation immobilière en même temps. L'incitation à l'accession à la propriété est corrélée à une recherche de stabilité sociale et politique. La résorption de la *Waiting List* doit permettre de résoudre en partie la question du logement social.

Mais cette politique était difficile à appliquer en période de crise. Il s'agissait en effet d'une réorientation conséquente, et une période de récession n'était a priori pas un moment propice. En outre, le gouvernement n'a pas clairement affirmé les enjeux de son programme. Son discours n'a cessé d'être ambigu, et sa politique n'a donc jamais été acceptée. Pour accentuer cette confusion, le gouvernement a gelé la vente de terrains en 1998, cédant à la pression des grandes entreprises. Il a ainsi freiné ses propres objectifs en

souhaitant ménager les promoteurs. Ces derniers sont sans doute ceux qui souffrent le moins de la situation économique du Territoire.

Hormis cette incohérence politique, ce qui peut être reproché au gouvernement est qu'il n'a pas engagé une réforme de fond de la question de l'habitat. Il n'a toujours pas entamé la transformation du système foncier, alors que de nombreux analystes considèrent que c'est le principal frein à la construction et, à terme, à la croissance du Territoire. Il est vrai qu'il est difficile de passer d'un système où les taxes sont minimales à un système où les particuliers et les entreprises devront s'acquitter de taxes plus consistantes. La concurrence est âpre dans la région (avec Singapour notamment, mais aussi avec la Chine intérieure du côté de Shenzhen) et la fiscalité est l'un des arbitres de cette concurrence.

Mais la libéralisation du foncier permettrait de prévenir toute flambée des prix, d'améliorer les standards du logement, de rendre l'État indépendant du marché immobilier tout en lui conservant le pouvoir de favoriser l'accession à la propriété et le logement des plus démunis. Non plus en construisant lui-même, mais en adoptant des dispositifs d'aide à la pierre et à la personne comme cela existe en France (et désormais en Angleterre). Un tel système, plus souple, serait peut-être aussi plus juste. Il bénéficierait en outre au développement de la promotion immobilière privée.

Au lieu de cela, le gouvernement va encore plus clairement séparer les plus pauvres du reste de la population. Les logements publics locatifs ne seront plus destinés qu'aux seuls nécessiteux, car les dispositions annoncées en octobre 1997 prévoient, dans certains quartiers, la vente des appartements publics à leurs occupants. On va assister à la résidualisation des logements publics locatifs. L'augmentation du loyer des appartements publics, associée à ce programme de vente¹⁸, va faire migrer les classes moyennes vers la propriété et, dans le même temps, pénaliser les plus défavorisés. Une telle action risque de mener à la disparition d'une mixité sociale dont la faiblesse est déjà problématique aujourd'hui, les plus démunis restant seuls dans les lotissements locatifs publics¹⁹. Mais la vente des logements publics locatifs à leurs occupants est dans l'air du temps, notamment en Chine Populaire. Cette similitude aussi est un enjeu politique...

18. Afin d'encourager les ménages à devenir propriétaire, l'Etat a en effet engagé un mouvement d'augmentation des loyers des logements publics pour arriver à un loyer représentant environ 18 % du revenu du ménage-occupant.

19. Voir un article de l'auteur dans *Perspectives Chinoises*, n° 47, mai-juin 1998

LA VRAIE POLITIQUE DE DENSITÉS DE HONG KONG. UNE DÉCONCENTRATION CONCENTRÉE

Vincent FOUCHIER

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), Paris
Vincent.Fouchier@equipement.gouv.fr

« Hong Kong est un paradigme pour sa densité croissante, un paradigme qui ne peut et ne doit certes pas être adopté en tout point, mais qui doit être étudié finement dans ses maladroites et ses réussites, pour profiter de l'exemple de ses ombres et ses splendeurs »¹.

Les caractéristiques géographiques, foncières et socio-économiques de Hong Kong ont produit un tissu urbain extrêmement dense. Le gouvernement de ce territoire a mis en place un ensemble de mesures pour contrôler et orienter l'évolution des fortes densités, selon le principe de la « déconcentration concentrée » : il tente ainsi de gérer une pénurie foncière.

C'est une *déconcentration*, car elle vise à freiner le développement quantitatif de la zone urbaine principale (île de Hong Kong, Kowloon et New Kowloon), et à y diminuer globalement les densités nettes dans les quartiers denses et dégradés. Parallèlement, c'est une *concentration*, dans la mesure où elle oriente la croissance urbaine vers des villes nouvelles situées dans les Nouveaux Territoires, dont les densités doivent être élevées. Il s'agit bien d'une coordination entre, d'un côté, une volonté de dédensifier les zones centrales et, d'un autre côté, l'ambition de construire des villes nouvelles denses. Pour comprendre les fondements de cette politique de « déconcentration concentrée »² et sa mise en œuvre, il convient d'en présenter séparément les deux volets.

Les fortes densités de Hong Kong s'expliquent d'abord par une géographie peu favorable à l'urbanisation. Le territoire de Hong Kong se décompose en trois principales régions aux caractéristiques différentes. L'île éponyme, d'une superficie de 80 km², est très montagneuse et n'est urbanisée que sur une étroite bande côtière : elle contient notamment le quartier d'affaires *Central*, au nord. La péninsule de Kowloon, faisant face à l'île de Hong Kong, représente une superficie de 48 km² presque entièrement urbanisée ; le bâti y est très compact, mais d'une hauteur réduite en raison des limitations de sécurité dues à l'ancien aéroport (Kai Tak). Plus au nord, les Nouveaux Territoires couvrent 943 km² peu construits, montagneux. Les paysages sont encore en partie vierges, forestiers, hormis quelques villages. Les Nouveaux Territoires sont cependant progressivement urbanisés par des villes nouvelles.

Au total, on le voit, le territoire de Hong Kong est peu urbanisé, puisque moins de 13 % du sol a une affectation urbaine.

Avec 5,7 millions d'habitants, Hong Kong présente une densité moyenne de 53 habitants par hectare. Plus significative, la densité urbaine du territoire, calculée pour les seuls espaces urbains, est de 410 hab/ha. Cette moyenne est un quart plus élevée que la densité de Paris *intra-muros* et appliquée à une surface trois fois supérieure.

Tableau 1 : Population, superficie et densité brute des trois grandes zones de Hong Kong en 1991

	POPULATION		SUPERFICIE	DENSITÉ BRUTE
Nouveaux Territoires	2 374 820	42 %	943 km ²	25 hab/ha
Kowloon	2 030 680	36 %	48 km ²	423 hab/ha
Ile de Hong Kong	1 250 990	22 %	80 km ²	156 hab/ha
Total	5 674 110		1071 km ²	53 hab/ha

Source : d'après Hong Kong Census, 1991.

1. LAMPUGNANI, Vittorio M. (sous la dir.), « Hong Kong: the aesthetics of density », Hong Kong: Prestel, 1993, p. 11.

2. FOUCHIER, Vincent, « Maîtriser l'étalement urbain: une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong Kong) », 2001 PLUS, Paris, Ministère de l'Équipement (DRAST), n° 49, septembre 1999, 59p.

Si l'on ne prend en compte que l'île de Hong Kong et Kowloon, dont la superficie urbaine est de 20 % inférieure à celle de Paris, la densité urbaine est de 852 habitants/ha, soit 2,6 fois supérieure à celle de Paris. A l'échelle des quartiers, la verticalité n'est pas toujours synonyme de densité. Les quartiers les plus denses sont en effet les plus anciens et dégradés³. Ils se caractérisent par une absence totale d'espaces verts, des rues étroites, des immeubles qui ne dépassent pas 7 ou 8 niveaux et un entassement extrême dans les logements. Les quartiers populaires de Kowloon, tels Mongkok, Sam Shui Po ou Yau Ma Tei, correspondent à ce profil. Leurs densités brutes dépassent 1 000 habitants/ha.

Un *Métroplan* pour dédensifier les zones urbaines anciennes

Afin de préparer l'avenir urbain de Hong Kong et d'organiser les développements futurs, le gouvernement du territoire s'est doté en 1991 d'un outil spécifique: le *Métroplan*⁴. C'est un schéma directeur d'aménagement couvrant uniquement l'aire urbaine (île de Hong Kong, Kowloon et New Kowloon). La croissance de la population y avait été de 565 000 habitants en 10 ans et, bien que ralentie par rapport aux tendances antérieures, elle nécessitait que l'on mène une politique de construction active. La réduction de la taille moyenne des ménages, 3,4 en 1991 contre 3,9 en 1981, ne fait que renforcer la demande.

Les principaux objectifs assignés au *Métroplan* à l'horizon de 2011 sont les suivants:

- offrir la possibilité de satisfaire les besoins en logements, en fonction des capacités financières de la population et des localisations préférentielles;
- atteindre une répartition mieux équilibrée entre les développements résidentiels et les activités, reliés entre eux par des réseaux de transport aisés;
- proposer un cadre pour une utilisation du sol susceptible de créer un environnement urbain plus acceptable. Ceci devrait impliquer de déplacer les activités génératrices de nuisances, de réduire les densités de population grâce aux nouveaux polders et à une rénovation du tissu urbain, enfin de construire de nouveaux équipements de proximité.

Tout ceci doit corriger une situation héritée d'un développement non coordonné, qui s'est traduit par des densités excessivement fortes, d'où la pollution et la congestion, ainsi que le manque d'espaces « ouverts » et d'équipements publics dans certaines parties de la zone du *Métroplan*. Les densités d'emploi et de population qui figurent dans le *Métroplan* visent à:

- maximiser les densités aux points de bonne accessibilité, en particulier ferrée, et les limiter ailleurs;
- réduire les densités dans les quartiers souffrant de problèmes sévères de congestion ou d'environnement;
- limiter le développement aux endroits où il aurait un effet visuel négatif⁵.

L'objectif démographique pour la zone couverte par le *Métroplan* est de stabiliser la population à son niveau de 1991. Les zones urbaines existantes devraient voir leurs emplois diminuer. L'objectif concernant les emplois de Kowloon est une réduction nette, de près de 20 %, passant de 1 099 000 à 908 000 emplois de 1991 à 2011. Or, si les règles nationales d'urbanisme continuaient à s'appliquer sans autre restriction, l'emploi total de la zone atteindrait 1 208 000, soit un gain de 10 % par rapport à la situation initiale et de 33 % supérieur à l'option retenue à terme par le *Métroplan*⁶. Ce sont les emplois industriels qui devraient subir une forte réduction à Kowloon, de 356 000 à 187 000 entre 1991 et 2011, soit une baisse de 47 %. Mais cet objectif est vite apparu très difficile à atteindre, que ce soit par modification des réceptivités ou par un nouveau zonage, car l'industrie reste profitable pour le secteur privé⁷. Pour les emplois de bureaux, le *Métroplan* envisage une croissance de 6 % environ à Kowloon (de 239 000 à 253 000 emplois entre 1991 et 2011), mais avec une répartition spatiale en faveur des nouvelles poldérisations: 22 % des emplois en 2011 devraient se trouver dans des zones nouvellement urbanisées.

La majeure partie couverte par le *Métroplan* est déjà construite, mais le département de l'urbanisme du gouvernement estime à 3 270 ha les surfaces qui pourront être développées ou redéveloppées d'ici 2011, dont 1 250 ha de poldérisations (cf. infra). Ce chiffre est très bas, en regard des besoins de construction, et impose que l'on renouvelle la ville existante à un rythme soutenu et que les densités soient fixées dès la programmation des opérations: le *Métroplan* indique

3. FOUCHIER, Vincent, « Hong Kong: l'extrême densité », *Urbanisme*, n° 284, septembre-octobre 1995, pp.12-20.

4. HONG KONG GOVERNMENT, « *Métroplan: the selected strategy* », Hong Kong: Secretary for Planning, Environment and Lands, 1991, 75p. + annexes.

5. Ne pas masquer la montagne de l'île, vue depuis Kowloon, par exemple.

6. SHANKLAND Cox, *Review of building density and height restrictions in Kowloon and New Kowloon*, Hong Kong: Planning Department, 1993, pp.154-159.

7. *Ibidem*, p. 158.

les niveaux de densité admis en fonction des zones qu'il définit. Trois types de zones sont distinguées par le Metroplan :

- zones urbaines principales (type 1),
- Tsuen Wan/Kwai Tsin (type 2),
- grandes opérations de développement ou de rénovation⁸ (type 3).

Les directives de densité sont exprimées en nombre de logements par hectare ; les coefficients d'occupation du sol (COS) sont déduits des hypothèses de taille des ménages. La densité devient alors un préalable ; elle n'est plus seulement une résultante de facteurs multiples. Le Metroplan reconnaît qu'il ne peut rien imposer en termes de densités et que ses directives doivent être regardées comme des orientations, jusqu'à ce que des plans d'urbanisme plus précis renforcent leur poids réglementaire.

Les projections de population effectuées par le gouvernement conduisent à planifier pour une population globale, dans l'aire métropolitaine, comprise entre 4,01 et 4,2 millions d'habitants en 2011 (et 2,12 millions d'emplois, quelle que soit l'option). Ces projections varient selon différentes options de densité, c'est-à-dire avec différentes nouvelles surfaces à urbaniser. La densité globale prévue varie ainsi, selon les options, de 440 à 460 personnes par hectare, impliquant une surface urbanisée totale de 9 090 à 9 170 ha.

D'un côté, le Metroplan cherche à réduire les densités à travers les rénovations et les poldérisations, ce qui risque de compromettre la rentabilité de certains transports collectifs (à la fois existants et en projet) qui sont typiquement dépendants des très fortes densités. D'un autre côté, de nouvelles opportunités vont être créées par le souci du Metroplan de s'appuyer beaucoup plus sur le chemin de fer, et sur les constructions nodales autour des principales stations d'interconnexion.

Réduire les densités internes

Historiquement, les premières actions du gouvernement en matière de politique de densités ont d'abord été de les diminuer, afin d'éviter les problèmes sanitaires posés par les conditions d'entassement dans les logements et par le sous-équipement de certains quartiers, notamment les bidonvilles. Le directeur de l'urbanisme de Hong Kong explique : « *S'il y a quelque chose, dans l'environnement physique qui provoque des problèmes, c'est l'entassement. Ce n'est pas le résultat direct d'un développement de fortes densités : l'entassement peut se produire même en faible densité*⁹, par exemple dans un bidonville, alors que des conditions de vie spacieuses peuvent être offertes en forte densité ». La question de l'entassement, dont nous avons dit qu'elle explique aujourd'hui encore les plus fortes densités urbaines de Hong Kong, a constitué très tôt une importante préoccupation du gouvernement de la colonie.

L'évolution de la densité interne dans les immeubles les plus courants à Hong Kong (les « Mark 1 » sont les immeubles de relogement de l'après-guerre, les « Massifs » sont des immeubles privés habituels à Hong Kong, et les tours « Trident » sont du logement social) montre que :

- le partage des logements entre plusieurs familles a pratiquement disparu ;
- la taille des ménages a fortement diminué ;
- l'espace par personne a augmenté, mais relativement lentement.

Comme le dit Stuart Gilchrist, « *la vie en forte densité semble plus facilement acceptée socialement par les personnes ayant connu des conditions de vie bien pires, comme dans les quartiers informels. Les Hongkongais ont connu un important contraste dans leurs conditions de vie et leurs conditions sociales sur une période relativement courte (deux ou trois décennies)* »¹⁰.

Tableau 2 : Mesures de la densité des formes urbaines courantes à Hong Kong

	Maisons en bande	5 étages	Mark1	Massifs 20 étages	Tours Trident
	Boutique				
Familles/logement	3-10	3-10	1,02	1,9	1,1
Personnes/logement	30	30	6-10	7	4
m ² /personne*	< 2	< 2	2,23	< 3,2	7
Personnes/ha brut	2 280	2 280	5 000	9 400	2 400

* toilettes, cuisine et balcon exclus

Source : d'après B. Y. Sullivan, 1994

8. Poldérisations par exemple.

9. PUN, K.S., « Planning for constraints against balanced development in new urban areas in Hong Kong », Adélaïde, contribution au *World Planning and Housing Congress*, 1986, p. 242.

10. GILCHRIST, Stuart, « Urbanisme des fortes densités à Hong Kong », in : V. Fouchier et P. Merlin (sous la dir.), « *Les fortes densités urbaines : une solution pour nos villes?* », Hong Kong : Consulat Général de France, janvier 1994, pp.42-49.

Reloger les habitants des bidonvilles

On pourrait dire que les bidonvilles ont été un mal endémique à Hong Kong. Ils s'étaient déjà multipliés à cause des destructions des Japonais, puis les flux de réfugiés, dans les années 1950, les ont fait s'accroître considérablement jusqu'à représenter près de 25 % de la population¹¹. A la fin des années 1960, on comptait 130 sites de bidonvilles, certains de petite taille (29 personnes à Tai Tam), d'autres très grands (40 000 personnes à Hok Lo ou Sai Tau, proches de zones industrielles)¹².

Un comité *ad hoc* proposa en 1953 de construire de nouveaux quartiers denses, non seulement pour reloger les victimes du grand incendie de Shek Kip Mei¹³ (Noël 1953), mais aussi les autres habitants du bidonville, de manière à pouvoir libérer les sites qu'ils occupaient et à les utiliser pour des développements plus profitables. On dénombrait 470 000 personnes dans les bidonvilles en 1963¹⁴. Aujourd'hui, le nombre d'habitants des bidonvilles reste important puisqu'il est évalué à 290 000 personnes.¹⁵

La poldérisation : un moyen de créer de l'espace pour dédensifier

Pour compenser la pénurie d'espaces urbanisables centraux, le gouvernement crée de l'espace par poldérisation. Ce n'est pas une politique nouvelle, puisque le premier projet connu de « *land reclamation* » à Hong Kong date de 1855. Au total, ce sont 21 km² d'espaces urbains nouveaux qui auraient été créés de cette manière, transformant radicalement le relief et le contour des côtes maritimes.

Les avantages des poldérisations, en termes de densité, sont donc doubles : les espaces créés sont de bonne qualité environnementale, et ils accueillent une partie de la dédensification des zones urbaines congestionnées. Dans cet esprit, la plupart des poldérisations ont d'abord concerné des extensions de quartiers centraux, élargissant la bande littorale urbanisée du côté nord de l'île de Hong Kong et des deux côtés de la péninsule de Kowloon¹⁶.

Les matériaux pour la poldérisation sont généralement extraits de carrières de roches décomposées, tendres, qui sont déversées dans la mer ou en bord de mer. Cette technique produit de l'espace urbain aux deux extrémités, et pas seulement du côté des polders ; en effet, les sites d'extraction sont souvent convertis ensuite en zones à urbaniser¹⁷. Les poldérisations offrent également le grand avantage de minimiser les coûts d'achat de terrain à proximité de zones à valeur foncière élevée.

Le *Metroplan* a lancé de nouveaux projets de poldérisation, dont la plupart sont prévus en extension de Kowloon et de l'île de Hong Kong, où le foncier est le plus cher : « *les nouvelles poldérisations offrent le meilleur moyen de restructurer la ville* »¹⁸. Le projet le plus vaste se situe à l'ouest de Kowloon, pour une superficie de 334 ha : il accueillera une voie rapide et un métro reliant Hong Kong à son nouvel aéroport, et 90 000 personnes devraient y trouver un logement. Bien que la majeure partie couverte par le *Metroplan* soit déjà construite, le département d'urbanisme du gouvernement estime à 3 270 ha les surfaces qui pourront être développées ou redéveloppées (tableau 3).

Finalement, les poldérisations se sont vu assigner deux objectifs en même temps : créer de nouveaux équipements et de nouveaux espaces verts à proximité des quartiers sous-équipés, et accueillir des populations et des emplois avec des densités soutenues. Cela devrait permettre d'améliorer les conditions des quartiers concernés, de stabiliser la population de l'aire du *Metroplan* malgré la dédensification des quartiers anciens, et de proposer des opérations financièrement réalisables.

Une densité minimale dans les baux emphytéotiques

Le sol de l'ex-colonie, après avoir été propriété de la Couronne Britannique, a été transféré au gouvernement chinois du territoire. Il est mis aux enchères (puis urbanisé), selon un rythme et un volume entièrement contrôlés par la puissance publique. Il n'est cependant pas vendu, mais cédé par baux emphytéotiques (de 50

11. WONG, Luke S.K., « *A geographical study of squatter areas in Victoria-Kowloon* », Hong Kong : University of HK, thèse non publiée, 1969.

12. WONG, L.S.K., op. cit., p. 204.

13. qui provoqua la mise en place d'une politique de construction de logements volontariste de la part du gouvernement.

14. WONG, L.S.K., op. cit., p. 290.

15. source : « *Hong Kong : the facts* », mars 1992.

16. l'aéroport de Kai Tak et son remplaçant de Chek Lap Kok sont eux-mêmes des polders.

17. Les dépôts marins sont de plus en plus utilisés également comme matériaux de poldérisation, en raison de la vitesse d'extraction et des risques environnementaux considérés moindres.

18. HONG KONG GOVERNMENT, op. cit., 1991, p. 13.

Tableau 3: Superficies (en hectares) disponibles pour l'urbanisation, estimées par le *Metroplan*

Nouveaux polders	1 250
Nouvelles zones urbanisées	740
Sites sous-utilisés, appartenant au gouvernement	300
Rénovation de logements publics	300
Rénovation de logements privés	260
Site de l'ancien aéroport Kai Tak	230
Total	3 270

ans généralement). Les baux emphytéotiques indiquent une densité minimale¹⁹, et pas seulement une densité maximale. Les promoteurs qui se portent acquéreurs des terrains mis en enchère ont donc une constructibilité fixée dans une fourchette de densités. La pratique est de fixer la constructibilité minimale à 60 % de la constructibilité totale du site. L'objectif, du point de vue du Département Foncier du gouvernement hongkongais, est d'être sûr que le promoteur investira un certain montant d'argent dans le projet. La logique de la densité minimale dépend essentiellement du Département Foncier et non du Département Urbanisme, parce qu'il a une relation directe avec les promoteurs et que son rôle financier est important au sein du gouvernement: les recettes tirées des baux constituent une manne financière stratégique.

Les limitations de constructibilité sont pénalisantes pour les recettes de primes dont bénéficie le gouvernement. Le niveau des primes dépend en effet du C.O.S. figurant dans les baux; les promoteurs sont souvent prêts à payer, puisque chaque m² supplémentaire de droits à construire équivaut pour eux à un profit potentiel. En fixant des C.O.S. bas, le gouvernement se priverait donc de revenus substantiels, ce qui explique aussi son parti-pris en faveur des fortes densités.

Il faut reconnaître que le gouvernement hongkongais n'accorde pas une très grande importance à la densité minimale. Celle-ci ne sert que de « sécurité » en cas de comportement irrationnel d'un promoteur. « *C'est une évidence que les promoteurs construisent le maximum autorisé par les différents règlements, à Hong Kong. Et si des amendements sont apportés, ils en tireront profit immédiatement* »²⁰. Une étude des permis de construire autorisés dans le territoire, entre 1981 et 1988, a confirmé cela²¹. Seules des conditions de sites

particulières (présence de pentes, d'infrastructures gênantes, etc.) viennent expliquer certains écarts entre C.O.S. autorisé et C.O.S. réalisé.

A Hong Kong, les densités sont donc contrôlées à deux niveaux: un niveau donnant un pouvoir discrétionnaire au gouvernement et laissant place à la négociation (les baux) et un niveau réglementaire (les directives et les plans d'urbanisme). Le premier niveau fixe des densités minimales, alors que le second ne le fait pas.

Des sur-densités autour des stations de transports publics

Nous venons d'expliquer que le *Metroplan* vise à dédensifier l'aire urbaine ancienne de Hong Kong. Mais la démarche est plus complexe: si l'objectif général est bien une dédensification, il est aussi d'augmenter les densités dans les lieux les mieux desservis. Deux critères de densités sont mentionnés: les coefficients d'occupation du sol (C.O.S.) par types d'affectation (résidentielle ou non) et les densités de logements par types de statut (locatif public, accession aidée secteur libre).

On voit que les C.O.S. résidentiels sont moindres que les C.O.S. pour les commerces ou les bureaux: ils sont près de deux fois moins élevés, quelle que soit la distance à la station de métro. Les C.O.S. sont dégressifs lorsque la distance à la station augmente. L'écart est de près de 40 %, tant pour les immeubles résidentiels que pour les autres, entre la tranche la plus proche d'une gare et la tranche la plus éloignée. Il y a donc une forte incitation à densifier autour des gares. Pour s'assurer que les densités seront élevées dans les secteurs les plus accessibles, le gouvernement confie parfois l'aménagement des sites à sa compagnie de métro

19. FOUCHIER, Vincent, « Vers des planchers de densité? », *Etudes Foncières*, n° 81, hiver 1998, pp.24-29.

20. BRISTOW, Roger, « *Land-use planning in Hong Kong* », Hong Kong: Oxford University Press, 1991 (deuxième édition), p. 159.

21. TOWN PLANNING OFFICE, « *Study of average domestic plot ratio and flat size of the private housing sector* », Hong Kong: T.P.O., 1989, 20p.

Tableau 4 : C.O.S. autorisés selon la distance du site à la station de métro (opérations de type 3 : développement ou rénovation importante)

Distance à la gare	C.O.S. résidentiel	C.O.S. commercial et bureaux
- 200 m (R1)	5 - 6,5	12
200 - 400 m (R2)	4 - 5,5	10
+ de 400 m (R3)	3,5 - 4	8

Source : d'après le Metroplan, appendice VIII, annexe A et C

(M.T.R.C.). Celle-ci a tout intérêt à encourager la fréquentation de ses infrastructures, en construisant des ensembles pluri-fonctionnels de très forte densité.

Huit villes nouvelles denses en croissance

Puisqu'il était souhaité, à travers le Metroplan, de stabiliser la population de l'aire urbaine centrale, il a fallu développer une offre alternative pour répondre à la croissance démographique et aux besoins en logements (immigration, décohabitation, etc.). C'est dans ce but que des villes nouvelles furent planifiées dans les Nouveaux Territoires, au nord.

Parler de villes « nouvelles » à Hong Kong paraît certes étrange, dans la mesure où la ville de Victoria (premier établissement colonial sur l'île de Hong Kong, *ndlr*) n'a elle-même guère plus de 150 ans. Mais le gouvernement de la colonie a entrepris une importante politique de villes nouvelles, dont le rôle en termes de stratégie de densités est déterminant. Nous en analyserons d'abord les motivations, et nous en ferons ensuite un bref bilan.

Le gouvernement a promu les villes nouvelles pour « réduire la forte densité dans les zones urbaines et pour qu'elles offrent de meilleures conditions de logements à une population croissante » (Hong Kong Government, 1981). Nous avons montré les mesures prises dans les zones urbaines anciennes pour en réduire les densités. La politique de villes nouvelles de Hong Kong visait donc à déconcentrer la population des zones centrales, jugées surpeuplées et dégradées. Mais comment ces objectifs ont-ils été formulés ? Ont-ils évolué ? Comment se sont-ils traduits dans la programmation des villes nouvelles ?

Le principe des villes nouvelles

Il est apparu, à la sortie de la Seconde Guerre Mondiale, que Hong Kong avait besoin d'organiser et de planifier son développement. En 1947, le gouverneur fit appel à Sir Patrick Abercrombie²², qui resta six semaines à Hong Kong et rendit son rapport en 1948. Ses propositions visaient à limiter la population de l'aire urbaine à deux millions d'habitants, à y améliorer les conditions de vie par la reconstruction, et à « faire des transferts entre les zones surpeuplées et de nouveaux quartiers ».

L'arrivée de nouvelles vagues de réfugiés a très vite rendu caduques ces propositions à trop long terme : il fallait répondre rapidement à cette immigration, et cela avec des moyens réduits en raison de l'embargo lié à la guerre de Corée. Le gouvernement se tourna donc vers les choix les plus simples à mettre en œuvre, les plus rapides et les moins chers : les projets de reconstruction furent écartés au profit des projets de nouveaux quartiers dans les zones rurales²³.

C'est le 3 mars 1954 que le gouverneur annonça officiellement la possibilité de développer des villes nouvelles dans les Nouveaux Territoires, encouragé en cela par les acteurs économiques : « De nombreux immeubles de logement et de bureaux pourront y être édifiés avec une plus grande hauteur, sans conséquence préjudiciable. [...] Tous les efforts doivent être faits pour s'assurer que ces sites seront développés au maximum de leurs capacités »²⁴. Dès 1954, le gouverneur demande que des plans soient préparés pour Tsuen Wan, Kwai Chung, Shatin, Sai Kung, Yuen Long, Tai Po et Fanling. Kwai Chung fut la première opération de ville nouvelle à Hong Kong, lancée cette même année. Il s'agissait plutôt d'une cité-satellite industrielle, pour une population totale de 50 000 personnes.

En février 1963, le gouverneur s'inquiétait : « La croissance démographique rapide dans les zones urbaines et les maux associés (entassement et surcharge des ser-

22. Le même qui planifia le « Grand Londres », peu auparavant.

23. BRISTOW, Roger, « Land-use planning in Hong Kong », Hong Kong : Oxford University Press, 1991 (deuxième édition), 328p.

24. discours de C. Blaker

vices publics) rendent encore plus impératif le développement des villes satellites ». Le programme de trois villes nouvelles était alors en préparation (Tsuen Wan, Tuen Mun et Shatin), dans l'objectif d'accueillir un grand nombre de nouveaux logements. Le vocabulaire, dans les publications du gouvernement, montre l'évolution du projet: nouveaux centres, villes-satellites, satellites industriels, quartiers industriels, villes nouvelles.

A partir du milieu des années 1970, la croissance démographique a encore motivé la création de quatre autres villes nouvelles, car les trois premières, bien que densifiées, ne pouvaient répondre à la demande quantitative. Cette seconde génération, dont la taille devait être moindre, comprend Tai Po, Fanling/Sheung Shui, Yuen Long, Junk Bay et Tin Shui Wai.

L'évolution des densités dans les villes nouvelles

Le programme des huit villes nouvelles a fait preuve d'une grande adaptabilité face aux changements des attentes quantitatives du gouvernement. Les évolutions de l'immigration, particulièrement peu prévisibles, ont entraîné d'importantes évolutions dans les besoins de constructions. Les villes nouvelles ont été mises à contribution pour accueillir les flux de populations venus de Chine. L'exercice de prospective pour estimer les besoins en équipements et les superficies nécessaires pour chacune des villes nouvelles a toujours été délicat, car il était souvent remis en cause par un changement brusque dans les rythmes de l'immigration²⁵.

Dans la plupart des cas, les évolutions conduisaient à accroître la capacité des villes nouvelles: les densités brutes (nouveaux quartiers) et les densités

nettes (plus grande hauteur et emprise au sol plus importante, notamment) étaient alors augmentées. Parfois aussi, les recensements faisaient apparaître un ralentissement de l'immigration: certaines villes nouvelles ont ainsi réduit leur programme et bénéficié de normes spatiales plus généreuses, simplement parce qu'elles se construisaient à une époque de moindre croissance démographique.

Yuen Long, Fanling/Sheung Shui et Tai Po, situées au nord des Nouveaux Territoires, étaient considérées à l'origine comme des villes-marchés qui devaient croître pour atteindre 300 000 habitants au total. Mais le recensement de 1976 a mis en lumière la nécessité de les renforcer pour qu'elles accueillent au total près de 500 000 habitants: 95 000 pour Yuen Long, 170 000 pour Fanling/Sheung Shui et 220 000 pour Tai Po. Leurs plans furent modifiés en conséquence²⁶. Le gouvernement désigna finalement les villes-marchés comme villes nouvelles en 1979. Cette même année, en raison de l'afflux de nouveaux immigrants (100 000 environ en 1978, et davantage en 1979), le programme des villes nouvelles fut étendu. Les projections de population, appuyées sur les plus récentes estimations, laissaient penser que Hong Kong compterait 6,87 millions d'habitants en 1996, alors que la projection précédente prévoyait 5,81 millions²⁷. Pour répondre à la demande estimée, le programme de Shatin fut complété par une nouvelle extension de 133 600 habitants: Ma On Shan. Dans le même temps, des propositions étaient faites pour lancer la septième ville nouvelle, à Junk Bay, pour une population de 300 000 personnes. Mais comme on pensait que ces nouveaux développements seraient terminés au début des années 1990, il fallut rechercher d'autres sites pour la suite.

Tableau 5: Date de création des villes nouvelles de Hong Kong

	Date de création
Tsuen Wan	1960
Tuen Mun	1965
Shatin	1965
Yuen Long	1978
Tai Po	1979
Fanling/Sheung Shui	1979
Junk Bay (phase 1)	1982
Tin Shui Wai	1982

Source: d'après le gouvernement de Hong Kong, 1992

25. Les périodes inter-censitaires sont normalement de 10 ans, à Hong Kong, depuis le début du siècle (1911, 1921, 1931,...). Depuis les années 1960, le gouvernement a jugé très utile de procéder à un recensement intermédiaire (*by-census*), tous les cinq ans, afin de mieux répondre aux évolutions démographiques rapides.

26. BRISTOW, Roger, « *Hong Kong's new towns. A selective review* », Hong Kong: Oxford University Press, 1989, p. 262

27. *ibidem*, p. 265.

Toutes les villes nouvelles hongkongaises se sont adaptées aux projections démographiques changeantes, avec des gonflements et dégonflements successifs de leur programme. La capacité de réponse des urbanistes à de tels changements quantitatifs fut impressionnante. On peut dire que les densités ont servi d'amortisseur des hausses et des baisses de l'immigration, sans que la structure des projets en soit profondément remise en cause. De fait, la politique de villes nouvelles de Hong Kong peut « être regardée comme le résultat de réactions cumulatives aux événements »²⁸. Il est actuellement estimé que la capacité à terme des villes nouvelles devrait être de 3,5 millions d'habitants. En 1993, elles en comptent 2,5 millions.

(Rappelons qu'une zone R1 correspond à un rayon de moins de 200 m autour des stations de métro ou des gares, une zone R2 à un rayon de 200 à 400 m, une zone R3 à un rayon de plus de 400 m, cf. tableau 4).

Les villes nouvelles procèdent donc bien d'une déconcentration concentrée. La dédensification des zones centrales de Kowloon et du nord de l'île de Hong Kong n'est donc pas un rejet en soi des fortes densités, mais un rejet des caractéristiques de ces densités: emprise au sol du bâti trop importante, encombrement de la voirie, immeubles dégradés, paupérisation, surcharge des transports en commun, etc. En encourageant des densités plus élevées dans les villes nouvelles

Tableau 6 : Densités brutes de population admises pour des projets résidentiels. Comparaison entre villes nouvelles et autres secteurs

	R1			R2			R3
	3 ha	5 ha	15 ha	3 ha	5 ha	15 ha	-
Ile de H.K.	2 000	1 750	1 700	850	850	800	350
Kowloon	2 500	2 200	2 100	850	850	800	350
Tsuen Wan/K.T.	2 400	2 100	2 000	1 500	1 500	1 300	500
Villes nouvelles	2 600	2 250	2 200	1 450	1 450	1 250	500
Autres zones	1 100			500			-

Source : d'après Shankland Cox, avril 1994

Les règles actuelles de densité pour les villes nouvelles

Les règles d'urbanisme (Hong Kong Planning Standards and Guidelines: H.K.P.S.G.) ont défini des normes de densité spécifiques aux villes nouvelles. Comme pour les autres secteurs, les C.O.S. maximums sont réglementés selon un zonage de densité et varient en même temps que l'emprise au sol du bâti. Le C.O.S. maximal autorisé en zone 1 est ainsi de 8,0 pour une emprise au sol maximale de 33 %²⁹.

Les densités de population autorisées dans les villes nouvelles sont supérieures à celles des autres secteurs. Pour des sites de taille comparable, les villes nouvelles ont des densités brutes de population supérieures de 30 % environ à celles autorisées dans l'île de Hong Kong, dans les zones R1, et de 71 % dans les zones R2. La différence avec les densités autorisées à Kowloon est moins importante dans le cas des zones R1, mais elle est identique dans les zones R2.

tout en justifiant les villes nouvelles par la nécessité de dédensifier les zones centrales, le gouvernement montre qu'il reste intéressé par les fortes densités, essentiellement pour l'économie d'espace et pour la desserte en transports en commun.

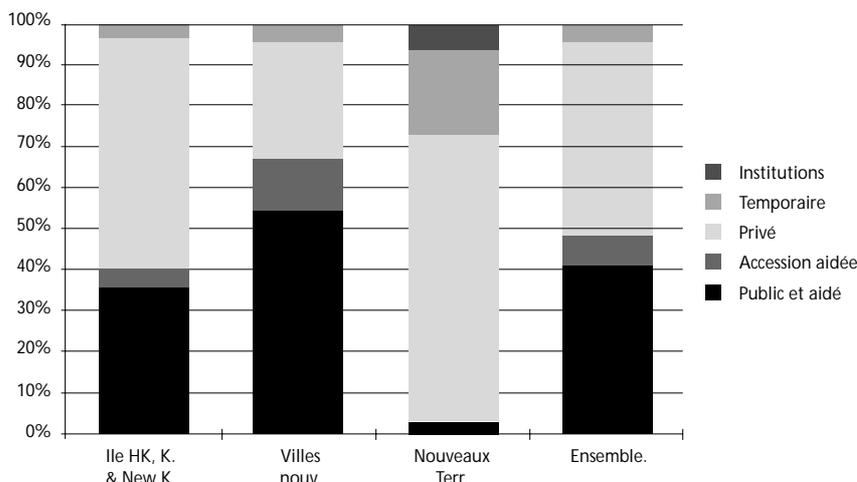
Une part élevée de logements publics

La politique de logements publics a joué un rôle essentiel dans la réalisation des villes nouvelles. Depuis le milieu des années 1950, le gouvernement a construit un parc de logements publics considérable, représentant actuellement près de la moitié de l'ensemble des logements du territoire, si l'on y inclut les logements en accession aidée. 40 % de la population hongkongaise vit dans un logement public ou aidé, 8 % dans un appartement en accession à la propriété aidée (Home Ownership Scheme), 48 % dans un logement privé, 4 % dans un logement de type provisoire.

28. ibidem, p. 252.

29. Ce C.O.S. ne doit pas être comparé au C.O.S. maximal de 10, autorisé dans la zone 1 de l'aire urbaine, qui concerne spécifiquement les sites de classe C.

Répartition de la population de HK selon le statut du logement, par secteur en 1991



Source : d'après HK Government, 1991

Les villes nouvelles ont accueilli une part importante des programmes de logement public. Elles abritent 48 % des logements locatifs sociaux de Hong Kong et 64 % des logements en accession aidée du territoire.

Les densités des quartiers de logements sociaux ont beaucoup évolué depuis le lancement de cette politique. Il faut souligner le fait que, généralement, les opérations de logements publics portent sur des quartiers entiers, dont la densité dépend beaucoup des caractéristiques de l'immeuble-type qui y est reproduit. Les évolutions de densités dans les quartiers de logements publics ont ainsi dépendu de l'évolution dans la conception des immeubles. Une meilleure connaissance technique, un meilleur contrôle des coûts, et la nécessité de répondre à des besoins quantitativement importants, ont justifié le recours à des immeubles toujours plus hauts. Des « générations » d'immeubles-types, reproduits par dizaines, se sont succédé avec des hauteurs croissantes. Du fait de la construction répétitive du même immeuble, la standardisation des quartiers domine, plutôt que l'individualisation. Seul l'aménagement des espaces collectifs et des centres commerciaux peut apporter une certaine identité aux quartiers.

Un C.O.S. net de 5 à 7 pour les quartiers de logements sociaux ou d'accession aidée est généralement jugé acceptable, combinant efficacité foncière et qualité urbaine. Cette variation entre 5 et 7 permet les adaptations aux contraintes des sites, en fonction de la forme, de la desserte, du relief, etc., le C.O.S. « normal » étant théoriquement de 6.

Le logement social a joué un rôle essentiel dans l'évolution des densités des villes nouvelles. Il a eu l'avantage de pouvoir répondre très rapidement aux changements dans les objectifs de construction. En cas de nécessité de densités accrues, le département du Logement³⁰ adaptait ses plans-masses pour les nouveaux quartiers, augmentant l'emprise au sol des bâtiments et/ou la hauteur des immeubles.

Le dernier recensement, en 1996, a mis en évidence une nouvelle pénurie de logements, confirmée par la hausse des prix immobiliers. Le gouvernement a aussitôt décidé d'augmenter les densités des nouveaux quartiers de logements sociaux, pour faire en sorte qu'ils atteignent plus souvent le C.O.S. maximal autorisé (C.O.S. de 7), quelles que soient les contraintes du site. La diminution de l'espace effectivement disponible pour l'urbanisation incite les urbanistes à coloniser des terrains à la topographie accidentée, qui n'ont pas des caractéristiques très favorables. De tels terrains ne permettent pas aisément des densités urbaines très élevées. La volonté d'atteindre plus systématiquement le C.O.S. maximal de 7 se traduira alors vraisemblablement par des coûts supérieurs.

La conception des immeubles-standards de logements sociaux a donc cherché d'une part à permettre une meilleure adaptation à des sites diversifiés, et d'autre part à ajouter quatre étages aux constructions, les faisant passer de 36 à 40 étages. Les responsables de l'urbanisme des villes nouvelles ne semblent pas avoir de poids quant à la détermination de la densité des quartiers de logements sociaux : ils doivent adapter leurs plans aux décisions du département du Logement et de l'Autorité du Logement.

30. Une équipe entière de ce département traite des questions de densités. Elle est dirigée par Amélia Lam, urbaniste, que nous avons rencontrée à plusieurs reprises et qui nous a aidé à comprendre les enjeux.

Tableau 7 : Densités autorisées dans les villes nouvelles

Type de projet	Densité moyenne retenue en habitants/hectare résidentiel
Locatif social	2 700 ou 3 000
Accession aidée dans un programme locatif	2 700 ou 3 000
Accession aidée (H.O.S., P.S.P.S.)	1 740
Projet privé	1 740

Source : d'après H.K.P.S.G.

Les villes nouvelles aujourd'hui

Au total, les huit villes nouvelles comptent 2,1 millions d'habitants, soit 37 % de la population de Hong Kong, ce qui est considérable. Shatin est la ville nouvelle la plus peuplée, avec 506 000 habitants.

Grâce à la construction des villes nouvelles, la population totale des Nouveaux Territoires est ainsi passée de 1,33 million à 2,37 millions entre 1981 et 1991, alors qu'elle a diminué de près de 500 000 habitants à Kowloon et New Kowloon, où les densités, parfois excessives, tendent à se réduire. Le desserrement par décohabitation et les rénovations expliquent cette dédensification : ces quartiers, paupérisés et dégradés, où l'entassement est extrême, sont progressivement rénovés. De ce fait, et en raison de l'évolution socio-économique, les densités internes s'y réduisent. Tous les districts de Kowloon et de New Kowloon ont vu leur population diminuer, notamment Yau Tsim et Mongkok. Grâce à ces mouvements de population, les densités extrêmes de Mongkok, certainement parmi les

plus élevées du monde, sont passées de 1 756 personnes par hectare en 1981 à 1 165 en 1991, soit une diminution d'un tiers. La population de l'île de Hong Kong, en revanche, est restée à peu près stable, avec 1,25 million d'habitants.

L'analyse de la mobilité résidentielle apporte une confirmation claire de ce mouvement : 56 % des personnes installées dans les villes nouvelles entre 1986 et 1991 habitaient précédemment à Kowloon et à New Kowloon. Il y a donc eu une réelle « déconcentration concentrée ».

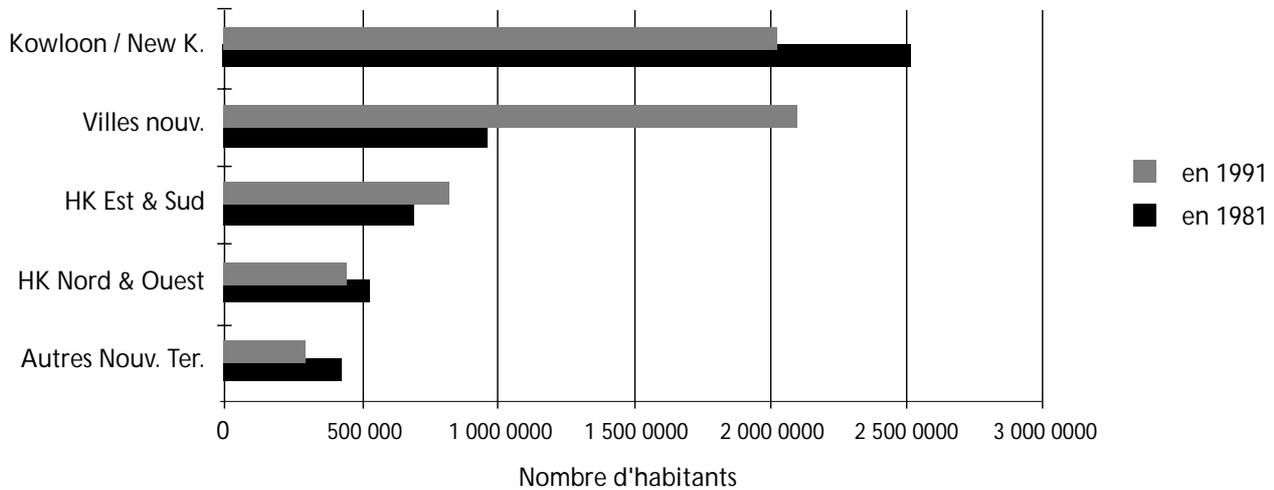
Les chiffres de densité brute des huit villes nouvelles sont très divers. Mais cette variation des chiffres tient surtout au découpage des périmètres, serrant plus ou moins les zones construites, ainsi qu'à un degré d'avancement variable³¹. Nous avons vu, en effet, que les villes nouvelles ont suivi les mêmes règles en matière de densité. Cependant, hormis Tai Po et Tseung Kwan O (dont le développement ne fait que commen-

Tableau 8 : Population, superficie et densité brute des villes nouvelles de Hong Kong en 1991

	Population	Superficie en ha	Densité brute en habitants / ha
Sha Tin	505 970	3 453	146,5
Kwai Tsing	440 798	2 000	220,4
Tuen Mun	363 820	2 086	174,4
Tsuen Wan	269 857	1 175	229,6
Tai Po	192 600	3 039	63,4
Fanling/Sheung Shui	124 558	782	159,4
Yuen Long	117 651	552	213,3
Tseung Kwan O	86 569	1 762	49,1
Sous/total. Villes nouvelles	2 101 823	14 849	141,5
Ile Hong Kong, Kowloon et New K.	3 281 676	12 175	269,5
Autres Nouv. Territoires	272 995	77 999	3,5
Ensemble (hors eau)	5 656 494	105 023	53,9

Source : d'après Hong Kong Census, 1991

Évolution de la population de Hong Kong par secteur entre 1981 et 1991



Source: d'après H.K. Census 1991

cer), toutes les densités brutes sont égales ou supérieures à 150 habitants/ha. Il n'en reste pas moins que la proportion moyenne d'espaces verts dans les villes nouvelles est de 41 %, ce qui montre que le souci de conserver des espaces non bâtis de proximité a prévalu.

Conclusion

La gestion stratégique des densités hongkongaises se caractérise par la multiplicité et la complexité des outils utilisés: articulation entre réglementations et *Metroplan*, zones de densités différentes, classes de sites (en fonction de la desserte), sur-densités, distinction entre densités brutes et densités nettes, types d'opération (rénovation, poldérisation ou urbanisation), baux emphytéotiques, etc. C'est un ensemble complexe mais explicite: les documents justificatifs sont publiés et accessibles à tous.

En matière d'urbanisme, nous avons vu que le gouvernement est très interventionniste (à moins qu'il ne soit « non-interventionniste positif »³²), que ce soit

par son contrôle réglementaire des densités, sa gestion foncière (à visée financière), ou sa politique de logements sociaux. Grâce à cela, il lui a été possible de répondre aux fluctuations imprévisibles de l'immigration, qui augmentaient ou réduisaient brusquement les besoins en logements: ouvrir davantage d'espaces à l'urbanisation, accroître les densités autorisées, produire des immeubles de logements sociaux plus hauts et des quartiers nouveaux plus denses, sont autant de moyens dont le gouvernement dispose pour adapter aisément l'urbanisme à la demande.

La construction de huit villes nouvelles dans les Nouveaux Territoires a bien permis de réaliser une déconcentration concentrée: d'une part, leurs densités sont élevées mais avec un urbanisme bien conçu (équipements, desserte, espaces verts) et, d'autre part, une large proportion des personnes qu'elles ont accueillies sont originaires des zones urbaines centrales que le gouvernement voulait dédensifier et requalifier. Finalement la planification des densités, à Hong Kong, sert d'amortisseur aux évolutions démographiques d'un espace contraint.

31. Nous ne disposons malheureusement pas des chiffres de superficies urbanisées pour chacune des villes nouvelles, qui auraient permis de comparer l'intensité de leurs développements.

32. MINERS, Norman, « *The government and politics of Hong Kong* », Hong Kong: Oxford University Press, 1991 (cinquième édition), p. 47.

LES PODIUMS DE HONG KONG. L'INSULARISATION DES LIEUX DE VIE DANS LES VILLES NOUVELLES

Élisabeth PACOT

IPRAUS, École d'Architecture de Paris-Belleville
elisaco@wanadoo.fr

Traditionnellement, dans la zone « métro »¹ de Hong Kong, l'espace public s'apparente pour l'essentiel à la rue et à quelques parcs. Aujourd'hui, dans les quartiers neufs et les villes nouvelles, les espaces publics se trouvent surtout inclus dans des podiums. Les derniers modèles de podiums² tendent à ôter à la rue l'essence de sa vitalité, transposant son rôle social et fonctionnel vers des espaces intériorisés et artificiels. Le nouvel urbanisme hongkongais ne sera-t-il qu'un tissu de masses infranchissables?

Par l'adoption de cette forme urbaine, les urbanistes de Hong Kong semblent avoir cherché à éviter radicalement, pour les villes nouvelles³, les problèmes de congestion et d'empiétement sur les espaces publics qui sont le quotidien de la zone métro, comme le montre cette vue plongeante sur une rue.



Si, avec la construction des premiers gratte-ciel, les États-Unis furent à l'avant-garde du concept de *City within a city*, Hong Kong semble être la première à en appliquer pleinement les principes, en ayant systématiquement recours à la forme du podium dans l'aménagement des villes nouvelles. De la Grande-Bretagne, Hong Kong a reçu en héritage le concept d'*unité de voisinage*, permettant l'identification de l'habitant à son quartier. De la pratique du *Feng-Shui*, toujours vivante, Hong Kong tient un certain respect envers la nature. Pourtant, la nature sauvage qui



entoure Hong Kong tend à être domestiquée plus ou moins artificiellement de jour en jour, et il semble que les espaces publics de la ville le soient tout autant.

Le concept de « la ville dans la ville » prend, dans la composition des podiums hongkongais, toute son ampleur. La parcelle abrite un monde autonome dans une unité verticale, mais un lien horizontal peut s'établir entre podiums voisins lorsque leurs diverses strates sont reliées par des passerelles piétonnes, une analogie d'activités pouvant alors s'observer strate par strate. On aboutit ainsi à un zonage vertical des fonctions de la ville. Le podium a donc profondément transformé, à l'échelle de la ville, les rapports urbains et environnementaux. Mais il a lui-même évolué au cours des années.

Les premiers podiums ont introduit une dualité entre une autonomie verticale et une unité fonctionnelle horizontale ; ceux de la dernière génération soulèvent la question de l'insularité, organisant une ville

1. On appelle « zone métro » de Hong Kong, le nord de l'île de Hong Kong et la péninsule de Kowloon. Cet ensemble porte également le nom de « zone urbaine principale »

2. Le nom chinois pour dénommer le Podium est *pin-tei*. Cela signifie une forme plate ayant une épaisseur, un plateau tridimensionnel.

3. Au nombre de neuf, ces villes nouvelles logent aujourd'hui 35 % de la population.

formée d'une succession de blocs immenses, occupant de larges parcelles, reliés ou non par des passerelles piétonnes et sur lesquels se dressent des tours de trente étages. La forme urbaine originelle du podium, issue de la recherche d'un compromis pour le bien-être de tous, se transforme en une succession d'espaces réservés. Les parcours emmènent le piéton, de passerelles climatisées en passages souterrains monumentaux, enjambant ou longeant des voies rapides, dans des centres commerciaux grandioses et similaires.

Depuis 1960, trois générations de villes nouvelles se sont succédé à Hong Kong, reflets de l'évolution des politiques économiques, de la situation sociale, des modèles urbains. Le podium sera lui aussi décliné en trois générations.

La première génération de podiums. Vers une stratification des flux

Le contexte de l'urbanisation nouvelle

Les différentes vagues d'immigration provoqueront, dans les années 50, un phénomène croissant de congestion urbaine. Ne trouvant plus de logement, les nouveaux arrivants vivent partout où les espaces sont disponibles dans l'île de Hong Kong ou sur la péninsule de Kowloon, et des bidonvilles s'implantent en périphérie. L'un des déclencheurs de ce qui va suivre est l'incendie d'un de ces bidonvilles – Shep Kip Mei – dans la nuit de Noël 1953. Plus de 50 000 personnes se retrouvèrent sans abri. Réagissant vivement, le gouvernement de Hong Kong lança un programme de relogement, concentrant ses efforts sur la production de logements d'urgence et bon marché, où toutes les commodités (toilettes, cuisines) sont partagées. Ces ensembles sont dépourvus de commerces, d'équipements, de services de ramassage des ordures.

Lorsque Hong Kong réorienta son économie à la fin des années 1950, passant du commerce pur à la production manufacturière, les réfugiés furent appréciés en tant que main-d'œuvre. La colonie s'engagea simultanément dans deux politiques urbaines: continuer le relogement des sans-abri et décongestionner la zone métro en créant de nouveaux centres industriels, puis des villes nouvelles. Après l'urbanisation ratée de Kwun Tong (1958-1963), à

proximité de Kowloon, vint le tour de Tuen Mun et de Sha Tin, deux villes nouvelles conçues sur des sites quasi vierges, hors zone métropolitaine. Sha Tin, sur laquelle porte cette étude, fut la première à être aménagée au-delà de la montagne de Beacon Hill, au nord-est de Kowloon.

Avant l'introduction des podiums: Kwun Tong (1958)

Avant les villes nouvelles hors zone métropolitaine, Hong Kong avait fait l'expérience d'un nouvel aménagement non loin de Kowloon. Kwun Tong avait été conçu comme un nouveau centre industriel où les travailleurs seraient logés soit par les entreprises, soit dans les cités de relogement de la *Housing Society*⁴. Des travaux de viabilisation étaient prévus, mais l'orientation définitive de la ville était incertaine. Les immigrants étant encore exposés à l'illégalité en raison des quotas d'immigration, le gouvernement pensait que l'aménagement de Kwun Tong et Tsuen Wan pourraient servir à résorber la congestion de la zone métropolitaine.

Pour Kwun Tong, le plan d'occupation des sols consistait en une simple division des nouveaux terrains en parcelles, permettant au secteur privé de construire les bâtiments industriels et ceux des activités liées. La première intention était d'organiser la répartition fonctionnelle selon le principe du « mauvais voisinage ». Le parcellaire et le réseau des voies s'établissaient au fur et à mesure des besoins, et peu de considérations étaient faites sur la manière dont la ville devait fonctionner. Le manque de finances du gouvernement ne permettait pas la construction concomitantes des équipements et certaines infrastructures n'étaient pas assurées lors de l'emménagement des familles. Dans ce contexte, des problèmes tels que l'afflux de marchands de rue – les commerces étaient interdits dans les zones d'habitation –, de circulation ou d'accès aux services, ne tardèrent pas à survenir. Le gouvernement, qui avait décidé de confier une grande partie des aménagements au secteur privé, commençait à comprendre qu'un engagement plus important était nécessaire pour un développement plus équilibré, et ceci dès la phase initiale de l'établissement.

Le principe de la mixité des activités, qui était celui du centre de Hong Kong, n'avait plus cours à Kwun Tong. On avait voulu décongestionner, nettoyer, mais le phasage des opérations n'avait pas prévu

4. Dans des logements de type H, Mark 1 et 2, ou bien dans des logements de type « compartiment chinois » de cinq étages. Pour une description précise de ces types de logements, voir Luke S. K. Wong, *Housing in Hong Kong, A multi-disciplinary study*, Heinemann Educational Books (Asia) Ltd, Hong Kong, pp. 99 à 103.

l'autosuffisance des habitants dès lors qu'ils emménageraient. Les populations étaient certes relogées, mais privées d'un mode de vie et d'une micro-économie pourvoyeuse de moyens de subsistance. Au manque d'équipements s'ajoutait ainsi un changement radical, par rapport à la zone métropolitaine, dans l'organisation de la société.

L'invention du podium à Hong Kong : Tsuen Wan (1963)

Un plan à long terme à l'échelle du Territoire prenant forme, il fallait que les villes nouvelles à venir ne répètent pas les erreurs de Kwun Tong, conçu dans l'urgence, sans réelle structure, et sans l'ambition (ou les moyens) d'en faire une ville.

Ainsi, c'est à Tsuen Wan que fut proposé pour la première fois à Hong Kong la construction d'un podium. « *Il est proposé qu'un schéma complet incluant un contrôle tridimensionnel, une ségrégation entre les zones de stationnement d'une part et le trafic automobile et piéton d'autre part, soit préparé.*⁵ » Après l'échec de Kwun Tong, ce fut le début d'une conception urbaine intégrant une mixité fonctionnelle dans les ensembles résidentiels.

Le plan du nouveau centre de Tsuen Wan devait être composé d'équipements commerciaux et administratifs. « *Le point principal est un podium commercial d'un étage surmonté de blocs résidentiels, conçu pour incorporer une circulation piétonne élevée donc séparée du trafic automobile et apportant la plus directe relation entre les zones résidentielles à l'ouest, le centre commercial et la zone industrielle à l'est. Le podium est utilisé comme espace ouvert à la fois public et privé ou pour fournir un deuxième front de commerce quand cela est nécessaire*⁶ ».

Introduction de la pluri-fonctionnalité : Wah Fu Estate (1968)

Construit en 1968, Wah Fu Estate, près d'Aberdeen (sur la côte sud de l'île), fut le premier développement global et intégré de Hong Kong, introduisant pour la première fois une volonté d'indé-

pendance en matière de services et d'équipements. Des magasins couverts, des équipements communautaires, d'éducation, de loisirs et de transport local étaient aménagés sur un même site. Seules les activités liées au travail étaient exclues de la composition⁷. La conception du logement public arrivait ainsi à maturité, et cet acquis fut reconnu dans le *Colony Outline Plan* de 1969 : « *En raison des hautes densités qui doivent être admises à Hong Kong, une forme urbaine a été créée qui équivaut à « une ville dans la ville »... Ceci orientera une nouvelle approche de l'aménagement et de la planification spatiale, permettant un plus grand degré d'intégration verticale des fonctions urbaines qui [...], dans de nombreux districts, coexistent sous des formes hasardeuses. Ce modèle de développement permet de répartir la charge du trafic, encourage l'usage économique des services publics, stimule la croissance des entreprises industrielles et commerciales, et améliore la qualité de la vie urbaine* »⁸.

Ce plus grand choix d'équipements et de commodités devait permettre de remédier aux hésitations à déménager hors de la zone métro. Compte tenu des emplois fournis, cela revenait à créer des communautés indépendantes à chaque stade de développement des villes nouvelles.

En 1972, le gouverneur Sir Murray Maclehoze faisait part de ses directives concernant l'aménagement des villes nouvelles : « *Le logement dans les villes nouvelles doit être accompagné de tout ce qui est essentiel à la vie moderne : les soins médicaux, les aménagements pour l'éducation primaire et secondaire, des parcs et des terrains de sports, des commissariats, des marchés, des casernes de pompiers et des stations d'ambulance, des centres communautaires et beaucoup plus [...]. Il doit y avoir du travail ainsi que des sites réservés aux développements commerciaux privés et aux développements résidentiels. Ces villes, en fait, doivent être construites comme un tout* »⁹.

Les débuts de Sha Tin (1971)

En 1971, Sha Tin fut divisée en cinquante zones d'aménagement dont chacune allait faire l'objet d'une esquisse. L'objectif de population était de 475 000 per-

5. Planning Division, *Tsuen Wan and District Outline Development Plan — Statement to accompany Plan N°LTW/75*, Government Printer, Hong Kong, 1963, cité dans R. Bristow, *Hong Kong's New Town*, op. cit., p. 83.

6. Land Development Planning Comitee, Paper n° 43, 28 février 1964 (28-BL 4/5282/60II, Buildings and Lands Registry, Hong Kong), cité dans R. Bristow, *Hong Kong's New Town*, Oxford University Press, Hong Kong, 1989, p. 273.

7. Multi-Level Centre for Hong Kong Estate, *Far East Architect and Builder*, Février 1966, pp. 47-51, cité dans R. Bristow, *Hong Kong's New Town*, op. cit., p. 257.

8. Colony Outline Planning Division, *The Colony Outline Plan: Book 3, Vol. 1 – Concepts and Outline Proposals*, Crown Lands and Survey Office, Hong Kong, 1969, cité dans R. Bristow, *Hong Kong's New Town*, op. cit., p. 234.

9. Legislation Council, 18 octobre 1972, cité dans *Hong Kong's New Towns*, Sha Tin, New Territories Development Department, Public Works Department, Hong Kong, 1978.

sonnes, dont 68 % seraient logées dans des logements publics avec une densité nette de 2 471 personnes par hectare. Le quota d'espaces ouverts était de 8 à 9 hectares pour 100 000 personnes. La surface allouée au centre-ville fut réduite, conséquence directe de la décision d'ajouter des « centre-villes de quartiers » à chaque opération résidentielle. Ces « centre-villes de quartiers », conçus comme des unités de voisinage, étaient reliés entre eux par un réseau piéton haut et bas séparé des véhicules. Ils pouvaient être vus soit comme une amélioration des standards, soit comme le début du désengagement du gouvernement à fournir les équipements de base. En effet, les équipements deviendront de la responsabilité des promoteurs, hors ceux se rapportant à l'emploi, à l'éducation, à la santé.

En 1974, Maunsell Consultants Asia, travaillant sur le centre-ville de Sha Tin, soumettent leur proposition : un podium continu est nécessaire pour fournir une séparation verticale, relié au reste de la ville par une circulation piétonne haute.

Dans son rapport de 1978¹⁰, le New Territories Development Department présentait le plan de Sha Tin comme devant offrir, d'ici 1985, de nouvelles opportunités de logements, de commerces, d'emplois et de loisirs pour environ 500 000 personnes, le tout dans un environnement séduisant supporté par un réseau piétonnier, assurant une mobilité facile et sûre vers les différentes zones de la ville. Pour cela, le Plan prévoyait la construction d'une série d'entités de différentes tailles, compactes et pourvues d'équipements, reliées entre elles à l'intérieur d'une plus grande entité, celle de la ville. « *La ville nouvelle sera aménagée et développée en une série de communautés indépendantes, chacune à l'intérieur de zones urbanisées de différentes tailles. Chaque zone aménagée aura ses propres commerces, écoles, crèches, terrains de jeux, espaces ouverts, dispensaires et autres facilités communautaires. Aucun logement ne sera terminé sans que ses occupants ne soient assurés de ses aménagements essentiels* ¹¹ ».

Le podium comme aménagement intégré : Lek Yuen Estate (1975)

Les deux premiers « *estates* » de Sha Tin furent programmés pour loger près de 53 000 personnes sur une surface de 24 hectares. Construits avant le centre-ville, ils intégrèrent dès l'origine les éléments requis pour une composition urbaine d'ensemble. Le premier, Lek Yuen Estate, construit par le département des Travaux Publics, terminé en 1975, inclue des jardins

publics, des équipements sportifs, des écoles, cliniques, dispensaires et espaces communautaires. Le corps de cet ensemble résidentiel, constitué de sept barres de 7, 14 et 20 étages, s'organise autour d'une dalle occupant presque l'ensemble de l'îlot, et dont l'accès est public. Sur les plans cadastraux, ce socle est appelé *podium*. Dans ce cas, le podium renferme au rez-de-chaussée un parking et accueille, sur la dalle, le marché, les boutiques et un centre commercial. L'entrée des immeubles se fait à partir de cette dalle. Les petits étalages de produits frais qui accompagnent le marché sont situés au centre de la dalle. Il n'y a pas d'espace vert, mais des bancs y sont installés, ce que les personnes âgées semblent particulièrement apprécier. La dalle est, en somme, le point de rassemblement de toutes les activités de proximité, et l'espace resté libre devient une grande place publique, place de village, centre d'une communauté indépendante mais participant à la ville.

La circulation piétonne est double : d'une part au niveau du sol, le long des voies automobiles et des espaces verts ; d'autre part surélevée, par un système de passerelles piétonnes couvertes. Ces passerelles relient le podium aux ensembles résidentiels voisins. Pour rejoindre le niveau du sol et les transports publics, on emprunte des escaliers internes au podium. La passerelle piétonne qui permet de traverser l'*estate* (ou cité, ou domaine) enjambe le podium au niveau R + 2, rencontrant le deuxième niveau du marché. Ce n'est qu'en empruntant les escaliers situés dans ce marché que l'on peut se rendre sur la dalle (située à R + 1). Ce schéma de circulation confère au marché un rôle d'espace privilégié en même temps que de passage quotidien.

Le podium comme espace public : Wo Che Estate (1979)

La deuxième opération immobilière de Sha Tin, dont la première phase fut terminée en 1979, diffère de Lek Yuen Estate avec laquelle elle forme pourtant un ensemble. Wo Che Estate devait loger 34 000 personnes sur 14 hectares, dans deux groupes de trois bâtiments. Chaque bâtiment est un couple de tours carrées d'une vingtaine d'étages, évidées et collées l'une à l'autre par la cage d'escalier et d'ascenseur. Les tours sont posées sur des murs porteurs, le rez-de-chaussée restant un espace vide. Ces deux ensembles résidentiels, ainsi que les écoles (primaires et secondaires) et autres équipements s'organisent autour d'un centre commercial de deux étages.

10. New Territories Development Department, *Hong Kong's New Towns*, Sha Tin, op. cit.

11. *Ibid.*

Le podium prend ici une autre signification. Il s'agit d'une structure poteau/poutre ouverte dont la toiture sert à la fois de couverture pour les parkings, de niveau d'accès principal aux bâtiments, et de lieu de transition avec les passerelles piétonnes couvertes venant de Lek Yuen Estate. Elle est plantée de petits arbres et des bancs organisent l'espace public en lieu de détente ou de flânerie. Aucun commerce ou équipement n'est associé à ce podium.

Les flux de la ville se répartissent donc selon des strates. La circulation automobile et les parkings sont au rez-de-chaussée. Sur la toiture (dalle) des podiums s'effectue la circulation piétonne principale, reliant les entrées d'immeubles aux commerces. Les équipements qui ne sont pas de proximité se trouvent à l'extérieur de l'ensemble logements/podium.

Les points communs de ces podiums de la première génération sont donc les suivants: 1. une construction d'un seul niveau, dont la toiture est un espace public accessible à tous (habitants des ensembles résidentiels et passants), espace de vie où se greffent espaces végétalisés, commerces, équipements; 2. une passerelle piétonne couverte, accès principal à la dalle et principal canal de la mobilité urbaine.

Pourquoi le podium dans les premières villes nouvelles?

Le podium fut une réponse formelle aux lacunes des opérations de relogement et aux problèmes de gestion urbaine, comme nous l'avons vu ci-dessus. Ce concept est aussi la transcription culturelle d'un mode de vie. Ainsi, si la forte densité est la caractéristique la plus évidente des villes nouvelles de Hong Kong et de leur forme, la multitude d'usage préconisée par le *Colony Outline Plan* de 1969 et illustrée par la formule « une ville dans la ville » en est une autre.

Les podiums de la première génération sont donc le résultat de la mise en place d'une urbanisation à l'échelle du territoire. Le doute sur les perspectives de population des villes nouvelles, et les problèmes de phasage qui en découlaient, ont conduit à créer des ensembles d'emblée indépendants et autonomes. Cette forme est donc moins le produit d'une véritable pensée urbaine que celui d'un découpage « économique » de la ville nouvelle. Le vaste maillage d'un tel découpage, appelant une mobilité motorisée, ne pouvait marier le piéton et le véhicule. D'où l'idée de les séparer. Cette option rejoignait bien, en outre, les réflexions inspirées par les urbanistes anglais et par le Mouvement

Moderne. La dalle du podium était alors une place piétonne toute trouvée, nouveau concentré urbain apte à éviter aux habitants de trop longs déplacements.

La deuxième génération de podiums. Vers une stratification fonctionnelle

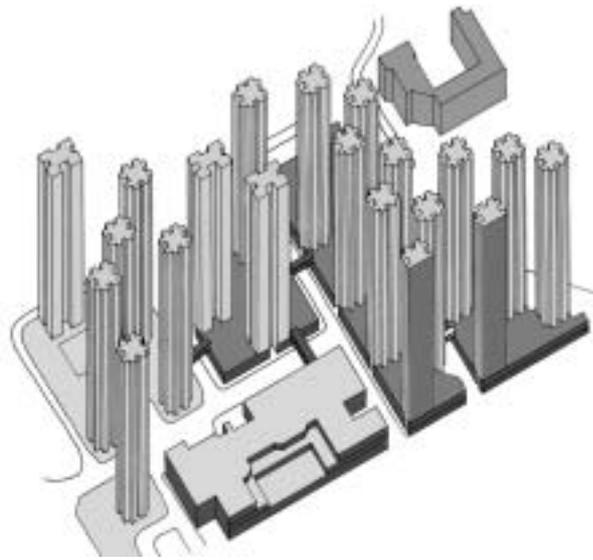
La deuxième génération de podium à Sha Tin fait suite aux opérations de Lek Yuen Estate et de Wo Che Estate, au cours de la seconde phase d'aménagement de la ville.

Introduction de la promotion privée: City One Estate (1973/1984)

Avant le milieu des années 70, les développements résidentiels du secteur privé à Hong Kong étaient caractérisés par des maisons individuelles, construites sur des petites parcelles distribuées sur une trame linéaire. Avec le lancement de la ville nouvelle de Sha Tin, de larges parcelles de terrains furent disponibles, permettant des programmes résidentiels de plus grande envergure. Le projet de City One, premier développement privé de logements à Sha Tin, marque une transition dans l'évolution des podiums.



City One comprend 52 tours résidentielles de 27 à 34 étages, réparties sur 16 hectares exploités avec un COS de 5, et contenant un total de 10640 appartements, soit une densité nette de 2500 personnes à l'hectare. Le projet contient toutes sortes d'équipements tels que galeries commerçantes, écoles, crèches, marchés, centres médicaux, centres communautaires, zones de loisirs (piscine, terrains de jeux) et jardins. Dix-neuf immeubles sont posés sur trois podiums qui occupent la totalité de la surface constructible de la parcelle. Ces podiums sont, comme ceux de la première génération, composés de parkings, mais cette fois-ci sur deux niveaux. Les podiums n'accueillent aucune activité commerciale, l'essentiel des besoins de



proximité étant fourni par deux centres commerciaux, situés au milieu de la composition. L'ensemble de l'estate est entouré de voies primaires de circulation, et les îlots que constituent les podiums, délimités par des voies secondaires, forment des blocs infranchissables. Sur ces podiums, l'espace ouvert entre les tours est entièrement aménagé en jardins. Par ailleurs, un système de passerelles permet de relier ces îlots résidentiels aux deux complexes commerciaux, aux équipements communautaires, aux parkings et aux jardins. Cette double circulation piétonne (interne aux podiums d'une part, intra-urbaine d'autre part) crée une hiérarchisation dans les déplacements. Seuls les habitants des tours utilisent vraiment les dalles des podiums, bien qu'elles soient publiques, ce qui introduit un processus de privatisation des espaces.

Le centre-ville de Sha Tin

Le centre ville de Sha Tin est avant tout un centre d'activités et de communications sur une surface de 22 hectares. Un centre commercial (New Town Plaza), un centre culturel, un complexe de bureaux/hôtel, le tribunal, la station de KCR (train de banlieue) et la gare routière forment le centre de la composition. Tout autour de cet ensemble se dressent, posées sur leurs podiums, des tours résidentielles de 25 à 35 étages. On observe une similitude d'usage par niveau. Au rez-de-chaussée, outre l'accès aux équipements qui viennent d'être énumérés, on trouve des podiums entièrement consacrés au parking. Les espaces ouverts sont paysagers et accueillent chemins piétonniers et pistes cyclables. Au niveau R + 1, dans la partie résidentielle,

on remarque la présence de commerces dans les podiums. L'accès à ces commerces, qui sont majoritairement des restaurants, se fait par de larges coursives extérieures. Véritables « balcons » paysagers, elles servent de promenade commerçante. Directement relié à un marché par des passerelles piétonnes, ce niveau R + 1 des podiums forme un lieu d'échanges quotidiens. La réussite de cet espace se mesure à sa fréquentation. Outre sa fonction commerçante de proximité à l'échelle du podium, c'est sa fonction de lieu public relié à l'ensemble de la ville qui est important.

En arrivant à Sha Tin par la gare, on se retrouve naturellement au niveau R + 2 du New Town Plaza. Porte d'entrée de la ville, ce centre commercial à vocation régionale est directement relié aux ensembles résidentiels des alentours par les passerelles piétonnes du niveau R + 1, qui s'étirent jusqu'à Lek Yuen Estate et Wo Che Estate, puis vers toute la partie nord-est. Ce réseau de circulation n'est pas unique mais il est assurément le plus fréquenté. La volonté de faire participer ces podiums à l'espace public de la ville est évidente. La présence des commerces ne fait que renforcer cet objectif.



Le mouvement principal des piétons s'effectuant au niveau R + 1 des podiums, les dalles/toitures de ceux-ci, en R + 2, changent de statut. Les entrées des tours résidentielles, accessibles à ce niveau, contraignent les habitants à transiter par le niveau commercial (R + 1). La dalle est aménagée en jardin et les passerelles connectant les toitures sont plus rares.

Contrairement aux podiums de la première génération, présents ici et là dans la composition, les parcelles et les podiums sont, ici, de taille variable, et sont toujours ceinturés d'une voie de circulation. Une ville faite de ce type de podiums n'est pas un assemblage de zones aux fonctions spécialisées. Le découpage fonctionnel se fait verticalement, par strates, produisant naturellement une hiérarchisation des espaces. L'espace au sol est un espace de déplacement

de véhicules, et parfois de piétons lorsque sont aménagés parcs et jardins ; le niveau R + 1 est le siège de la circulation piétonne principale, commerçante, celle qui irrigue la ville ; quant au niveau dalle (R + 2), il devient essentiellement résidentiel, bien qu'ouvert au public.

Paysagisme et circulation

Le système « *Development Packages* », créé par le *Public Works Sub-Committee* en 1973, est une méthode de regroupement des terrains porteurs de projets individuels d'aménagement. Ce regroupement s'attache surtout aux contraintes spatiales et d'infrastructures, et permet de diviser les grands programmes en programmes plus petits et plus faciles à gérer. La promotion privée s'investissant dans l'aménagement des villes, il fallait cordonner les différentes opérations, sur le plan architectural et programmatique. Les promoteurs étaient désormais responsables de la construction de commerces et d'équipements intégrés aux ensembles résidentiels. Un « guide architectural » fut établi à leur intention par les urbanistes, afin d'assurer une homogénéité quant à la dimension des bâtiments, leur maintenance, leurs liaisons avec les autres opérations, les matériaux et l'environnement paysager.

La ville étant constituée d'îlots compacts (les podiums), il fallait soit en aménager les toitures (dalles), soit tirer parti de cette densité pour réserver des espaces paysagers ouverts. Ainsi, à Sha Tin, le paysagisme fut associé à la conception des déplacements. Les passerelles piétonnes reliant les toitures de podiums étant désormais à la charge des constructeurs, la crainte d'une mauvaise coordination entre les podiums a conduit les urbanistes à prévoir un espace de circulation au niveau du sol, séparant piétons et vélos des automobiles et transports en commun. Associé à de nombreux espaces paysagers, ce dispositif devint l'emblème d'une qualité de vie inconnue en zone métropolitaine.

Les enjeux du paysagisme et de la circulation ont donc été mêlés, ce qui permettait de contrebalancer un urbanisme cloisonné en îlots qui, sans passerelles, n'aurait été que de grands blocs infranchissables. Bien que la promenade du bord du canal de Sha Tin soit également fréquentée, c'est surtout le réseau créé par ces passerelles qui constitue le principal support des déplacements piétons. Ces parcours paysagers adoucissent un urbanisme qui, au niveau du sol, pouvait être ressenti comme très dur.

Le podium est devenu un « modèle urbain ». Malgré sa singularité, seules des réglementations formelles (hauteur, coefficient d'occupation des sols, liaisons, etc.) semblent exister. Les urbanistes semblent plus préoccupés par le phasage des opérations, leur rentabilité, l'enveloppe architecturale, le schéma d'ensemble, que par l'impact du podium et de sa répétition sur la ville, et sur la stratification de l'espace public.

La troisième génération de podiums Vers une stratification « relationnelle »

Le podium de la troisième génération est la forme la plus extrême que l'on rencontre aujourd'hui à Hong Kong. Son évolution risque, à moyen ou à long terme, de poser quelques difficultés. Pour en comprendre les enjeux, on prendra comme exemple l'une des dernières villes nouvelles de Hong Kong : Ma On Shan. Cette extension de Sha Tin, située à l'embouchure de la rivière Shing Mun, loge une population d'environ 170 000 habitants. 260 hectares de terrains ont dû être créés par des terrassements et des poldérisations sur le Tolo Harbour. En 1981, l'augmentation des normes de COS a permis la construction de tours toujours plus hautes. On obtint ainsi une meilleure rentabilité des infrastructures, et davantage d'espaces verts. La zone de développement de Ma On Shan comprend actuellement environ 820 hectares, dont 45 en espaces ouverts.

L'intériorisation des espaces publics : Ma On Shan

Le centre-ville de Ma On Shan est le cœur des activités commerciales, le point de rencontre des



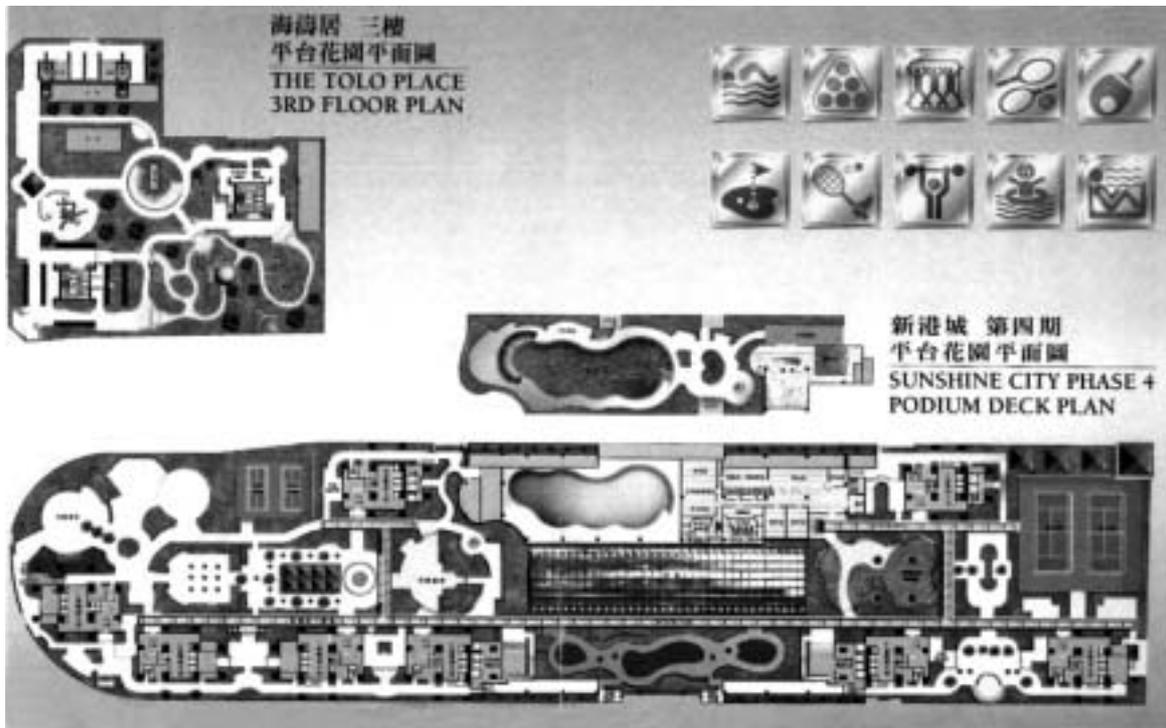
transports, des voies piétonnes et cyclistes qui traversent les espaces paysagers ou, le plus souvent,

longent les voies principales. Mais aucune composition d'ensemble de circuit piétonnier surélevé, reliant les différentes opérations de logement, n'a été prévue.

Ce centre ville est un centre compact, constitué de deux séries de podiums de différentes tailles réparties de part et d'autre d'une route principale. Malgré une faible fréquentation, cette route peut, par son gabarit, être considérée comme une autoroute (2 fois 3 voies, séparées par une large bande plantée). Les deux séries de podiums, sur lesquels se dressent des tours de plus de trente étages, associent des podiums de deuxième et troisième génération toujours mitoyens, formant chacune un ensemble compact de près de 450 mètres de long et 100 mètres d'épaisseur. Au niveau du sol, ces blocs sont infranchissables.

Outre les parkings, ils abritent de véritables centres commerciaux auxquels peuvent être associés des cinémas, des clubs associatifs, des salles de gymnastique et parfois des crèches. Ces podiums n'offrent que de très rares vues sur l'extérieur. Les patios et atriums, s'ouvrant vers le ciel par de grandes verrières, sont devenus les nouveaux espaces publics. Ils peuvent être plantés, agrémentés de fontaines, accueillir une scène où sont organisées des animations. Deux usages de l'espace sont possibles : un usage pratique et un usage de loisir ou de détente.

Ma On Shan n'ayant pas de système de circulation piétonne globale au niveau R + 1, les niveaux commerçants de ces podiums ne sont plus des espaces de transition, mais des destinations. La plupart des



Si les podiums de la deuxième génération comportent deux niveaux sur rez-de-chaussée (toiture comprise), ceux de la troisième en comptent quatre. L'imposante masse est traitée non plus comme une simple superposition de dalles avec coursives extérieures mais comme un bâtiment à part entière, massif, orné de décors de façade. Dans la génération précédente, le podium avait l'aspect d'un socle, aujourd'hui il est le bâtiment principal.

L'un des éléments déterminants, pour la plupart des podiums de cette génération, est leur contenu.

déplacements à Ma On Shan se font au niveau du sol ; seuls les podiums du centre sont reliés entre eux. Aussi, contrairement à ce qui se passe à Sha Tin, la majorité des accès se situent au rez-de-chaussée. Le podium n'est plus une rue commerçante surélevée, mais un temple complexe, compact, grandiloquent, protégé et artificiel. Qu'importe que cet espace soit un espace intérieur, on recrée une « extériorité » factice : il n'est pas rare de voir dans ce succédané de centre-ville, clos et climatisé, des personnes s'attarder sur des bancs comme l'on pourrait le faire dans un parc.

Pour comprendre l'enjeu de cette transposition des espaces publics, il nous faut regarder ce qui se passe sur la toiture de ces nouveaux podiums. L'accès à cette dalle se fait, depuis le rez-de-chaussée ou les autres niveaux du podium, par des liaisons verticales desservant directement les immeubles d'habitation et dont l'usage est strictement réglementé. Les dalles de toiture sont particulièrement soignées. Elle accueillent de grands jardins paysagers, des clubs sportifs, des aires de jeux pour les enfants, des piscines... Ce sont de beaux espaces qui font la fierté des habitants comme des promoteurs: la composition de la toiture est devenue un argument de vente et de promotion immobilière.

Ces toitures résidentielles ne sont, bien sûr, pas connectées entre elles. La toiture n'est plus un espace public, c'est un espace privé résidentiel. Plus la stratification fonctionnelle du podium devient complexe, plus la stratification « relationnelle » se hiérarchise. La rareté « visuelle » des espaces verts au niveau du sol dans le centre-ville est compensée par le jardin de la toiture du podium. L'espace vert comme lieu de rencontre, même si cela n'est pas très courant dans les villes de Hong Kong, est relégué au niveau des toitures. Cette forme urbaine ressemble à une caricature.

Les opérations récentes de logements privés situés à la périphérie du centre-ville, comme Villa Athena, reproduisent ce schéma: dix tours de plus de trente étages sont posées sur deux podiums de trois niveaux. Aucune liaison du type passerelles n'est prévue entre cet ensemble et la ville. Le podium n'est composé que de parkings, sa toiture de jardins. Le très haut standing de cette opération se mesure à son identité de forteresse et à son insularité.

Existe-t-il une loi imposant le podium ?

A Hong Kong, tout est standardisé: le COS par classe de terrain, le CES, la hauteur des bâtiments, le nombre de logements par hectare, le nombre d'habitants par équipement, la superficie d'espaces ouverts par habitant... On comprend donc aisément que les éléments construits puissent être assez répétitifs. Les tours de logements sont la traduction formelle de ces différentes réglementations, conjuguées avec une recherche de rentabilité maximale.

Bien qu'il participe de ce paysage répétitif, le podium semble être quasi absent de ces réglementations. Il n'y a, en tout cas, aucune loi imposant le podium. Il n'existe que quelques restrictions et

recommandations le concernant: la *Building Planning Regulation 20 (3)* limite à 15 mètres la hauteur d'un podium non-domestique occupant la totalité d'un site. Mais des dérogations peuvent être admises en fonction de la programmation, des contraintes du site, de l'impact sur l'environnement, de l'intérêt public: par exemple lorsqu'un terminal de bus est aménagé, lorsque le but poursuivi est d'améliorer l'aspect esthétique ou environnemental (!), ou encore lorsque le bâtiment est d'une conception ou d'un usage particulier. Dans ces cas, la hauteur maximale est portée à 20 mètres, sans que l'on puisse excéder 4 niveaux. Le podium est aussi cité dans les *Hong Kong Planning Guidelines* sur l'environnement, comme étant une forme adaptée à la diminution des émissions sonores. Enfin, les promoteurs bénéficient de surfaces constructibles supplémentaires si des équipements sportifs ou communautaire sont aménagés dans les podiums.

Quel devenir pour les podiums de Hong Kong ?

On ne saurait dire si le recours au podium, qui est à la base de l'urbanisme hongkongais, est une pure recherche de rentabilité ou s'il correspond à une réelle volonté d'amélioration fonctionnelle et environnementale. S'il est incontestable que les normes appliquées à Ma On Shan ont amélioré les prestations spatiales et architecturales, il n'est pas interdit de se poser des questions quant à la qualité de ces espaces publics, essentiellement guidés par la fonction commerciale et la rentabilité. On peut d'ores et déjà constater que, mis à part l'agrément d'un parcours climatisé dans un pays tropical, la transposition des éléments vivants d'une ville au sein des podiums, selon un zoning vertical, conduit à une monotonie horizontale. L'introduction du paysagisme dans la composition des villes nouvelles a été une étape importante pour l'amélioration du bien-être des habitants, mais la fragmentation et la hiérarchisation de ces nouveaux espaces peut être un problème. Il semble que les hongkongais se satisfassent de ce type de ville car, aujourd'hui, elle symbolise la modernité, l'individualité, le haut standing. Mais, à l'avenir, que deviendra la ville si elle n'est composée que d'immenses blocs insulaires ?

La mixité évolutive de la rue « classique », génératrice d'événements, et la mixité fonctionnelle et relationnelle des premiers podiums, font place à une répétition de séquences sans surprise. Un nouveau zoning mono-fonctionnel de strates superposées,

reliées entre elles par des escaliers mécaniques ou des ascenseurs, ne laisse plus à la rue qu'une place résiduelle, limitée à la circulation automobile.

Ce n'est pas tant le podium en soi qui nous fait poser la question de la viabilité de cet urbanisme. Celui-ci n'a, en réalité, que transposé et adapté un mode de vie qui existait auparavant dans le vieux Hong Kong, caractérisé par la densité, la congestion, une vie commerciale très intense sur un minimum de surface. La fonction est identique, mais la forme modifie les sensations. Si la solution du podium paraît a priori raisonnable pour un quartier congestionné tel que Central, il faut reconnaître que le gigantisme de Ma On Shan porte un goût d'utopie.

Il semblerait cependant que Ma On Shan représente la formule extrême de ce type d'urbanisme. Des réalisations plus récentes, dans des villes nouvelles comme Tung Chung, aménagée conjointement à la création du nouvel aéroport de Chek Lap Kok, ou comme Tseung Kwan O, montrent que si les toitures de podium restent privées et sont encore plus grandioses (12 000 m² dans l'opération La Cité Noble à Tseung Kwan O), on recule tout de même en matière d'insularité, en fractionnant le podium en deux pour faire place à une traversée publique en rez-de-chaussée. L'ensemble préserve son intimité résidentielle au niveau des toitures, reliées par une passerelle paysagée, mais l'impact visuel est amélioré par la création d'espaces verts publics et par la présence de quelques commerces au rez-de-chaussée. On gagne en urbanité et en convivialité. Ces opérations annoncent-elles un tournant dans l'évolution du modèle ?

UN AÉROPORT ET UNE VILLE NOUVELLE. LA TRANSFORMATION PROGRESSIVE DE HONG KONG AU GRÉ DES ENJEUX GLOBAUX ET LOCAUX

Marie Hélène ORSAY-LAM

Office public d'HLM de la communauté urbaine du Mans - orsay.lam@wanadoo.fr

Le projet du nouvel aéroport international de Hong Kong et les dix programmes d'infrastructure et d'urbanisation qui l'accompagnaient ont été le phare de la politique urbaine de la dernière décennie à Hong Kong.

Or, bien plus qu'une démonstration du savoir-faire de l'ancienne colonie britannique à la veille de la rétrocession du Territoire de Hong Kong à la Chine, ces projets semblent s'inscrire dans une évolution structurelle de l'urbanisation hongkongaise. Ils en sont le point d'orgue et pas seulement une singularité attenante à l'événement exceptionnel qu'est la construction d'un aéroport international.

En effet, découlant de la politique « d'équipement de la croissance » amorcée dans les années 80, cette transformation progressive de l'urbanisation va être déterminée par la construction d'infrastructures majeures imposant un mode de fabrication de la ville, une nouvelle manière de concevoir et de produire la ville, tant en termes de forme urbaine qu'en termes de montage de projet.

Ce changement d'échelle, lié aux nouveaux enjeux de la mondialisation de l'économie, va permettre également de repenser la planification de l'ensemble du Territoire, offrant des solutions alternatives aux besoins d'urbanisation croissante de Hong Kong, à la difficulté de trouver des terres urbanisables.

Ainsi, un élément de réponse aux problèmes de surcharge résidentielle est donné très clairement à Hong Kong par l'établissement de projets d'infrastructures supra-nationales.

Intégrée à l'ouverture du plus grand projet d'infrastructure et d'urbanisation conçu au monde, l'*Airport Core Programme* (ACP, voir planche suivante), la neuvième ville nouvelle de Hong Kong, Tung Chung, va être construite sur la côte nord de l'île de Lantau. Elle est en train de prendre forme. Déjà la deuxième phase de sa construction est bien avancée.

La naissance de cette ville est intimement liée à la relocalisation de l'ancien aéroport international de Kai Tak; de ce fait, Tung Chung est, dès son origine une ville d'exception dans l'urbanisme de Hong Kong.

Conçue comme support du nouvel aéroport, c'est aussi une ville qui va marquer un tournant dans l'urbanisation du Territoire.

En effet, à bien des égards, Tung Chung est une ville qui a permis de mettre en œuvre les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisation en maturation depuis quelques années à Hong Kong. Elle est, en quelque sorte, un chantier-témoin des grandes orientations urbanistiques qui se mirent en place à Hong Kong dans les années 80. C'est en effet le premier projet, né de ces réflexions, à voir le jour.

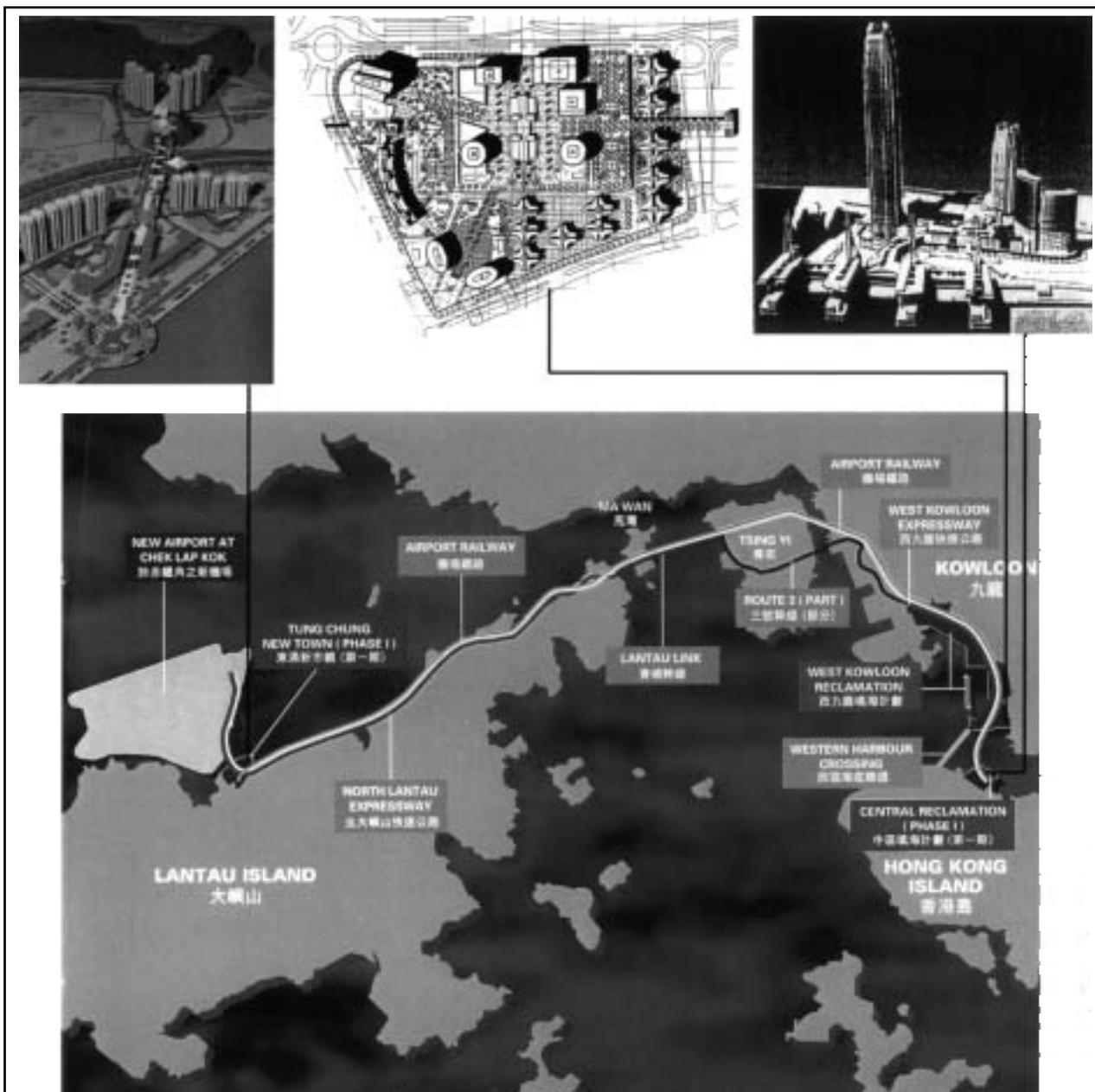
La première phase de construction de Tung Chung est en ce sens très riche: elle concrétise dix ans de réflexion et manifeste la volonté politique de maintenir Hong Kong à sa place de « global city ». Pour cela, deux éléments furent décisifs: la construction d'une ville autour de la réalisation d'une infrastructure de transports, et une maîtrise d'ouvrage capable de prendre en main un projet urbain de cette envergure.

Mais Tung Chung n'est pas seulement cette ville témoin des enjeux globaux, elle est également « historiquement » une ville de transition entre le gouvernement britannique et le gouvernement chinois. Elle relève d'enjeux plus locaux, liées notamment à la rétrocession et à la crise économique, et elle est en butte aux vives critiques de la population et des promoteurs immobiliers privés. La deuxième étape dans la construction de la ville reflète ainsi un changement de cap des politiques urbaines à Hong Kong, changement qui se traduit par une ouverture aux revendications de « retour au local ».

Le besoin d'« équiper la croissance » et la régionalisation des enjeux

Après les années 70, face à l'industrialisation rapide et à la croissance démographique, le gouvernement de Hong Kong décentralise population et activités vers les Nouveaux Territoires grâce à un vaste programme de villes nouvelles. Le début des années 80 est marqué

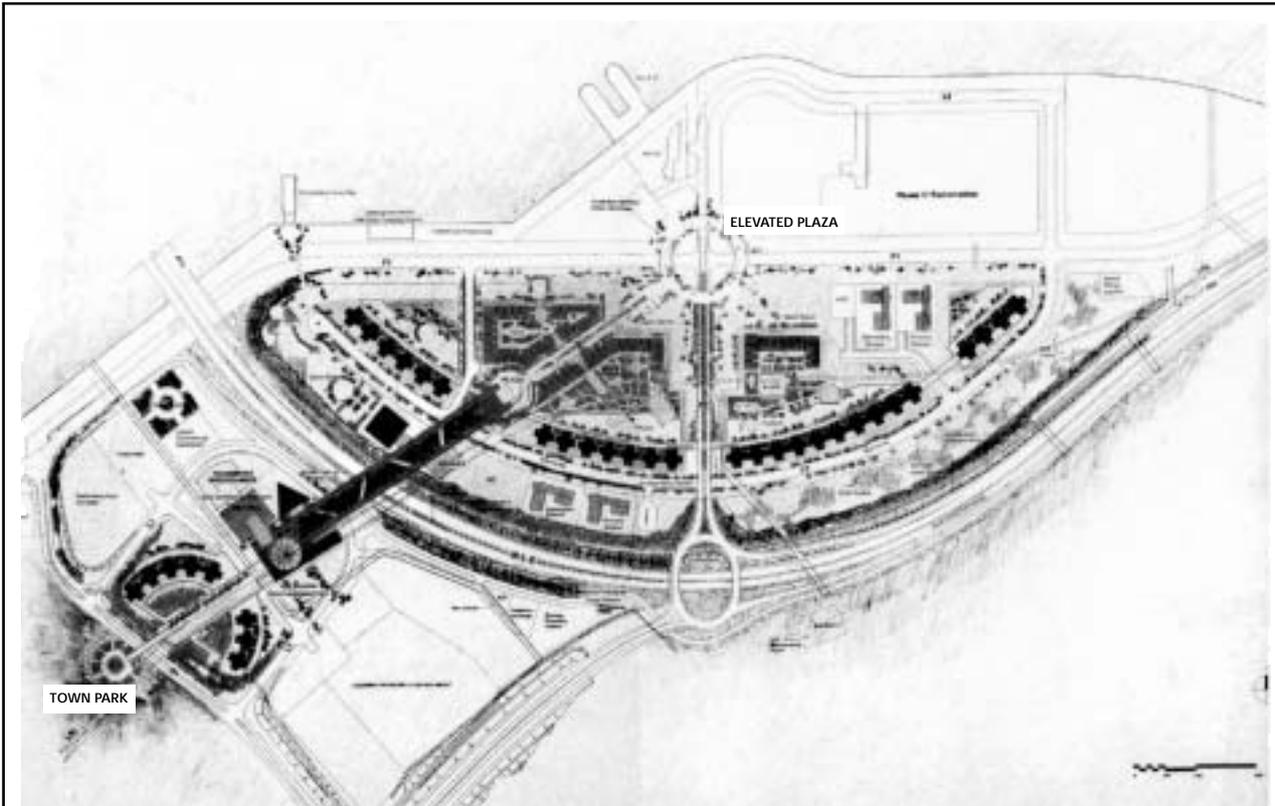
Les projets de l'Airport Core Programme (ACP)



L'ouverture du plus grand projet de génie civil au monde deviendra le principal accès de Hong Kong vers la Chine. De dimension régionale, ce programme comprend 10 grands projets d'échelle et de nature très différentes. Il forme cependant un ensemble qui va complètement restructurer le Territoire de Hong Kong dans sa globalité.

Il est constitué de :

- l'aéroport Chek Lap Kok
- la neuvième ville nouvelle construite à Hong Kong, Tung Chung face à l'aéroport
- une voie express, la North Lantau Expressway, reliant Tung Chung au Central Business District (CBD)
- une ligne de chemin de fer directe aéroport-CBD, l'Airport Railway
- une ligne ferroviaire, la Lantau Line, reliant Tung Chung à Central via 5 stations
- un projet urbain de poldérisation à Kowloon, permettant autour de la station de Mass Transit Railway (MTR) de restructurer toute la zone alentour
- un projet urbain de poldérisation à Central, permettant l'extension et la requalification du CBD
- un tunnel, le Western Harbour Crossing, permettant le lien entre l'île de Hong Kong et Kowloon
- une route, route 3, reliant l'ensemble du projet et les Nouveaux Territoires
- un pont suspendu, le Lantau Link, long de 3,5 Km reliant l'île de Lantau où se situe l'aéroport au reste du territoire.



Plan de masse du centre ville de Tung Chung



Coupe longitudinale le long de l'axe piétonnier

par une restructuration totale de l'économie hongkongaise, rendue possible par l'ouverture de la Chine aux capitaux extérieurs.

Hong Kong connaissait depuis longtemps des taux d'accumulation de richesse impressionnants, mais les ressources dégagées par la croissance avaient, jusque dans les années 80, avant tout servi des stratégies d'industrialisation. Sa croissance économique réservait donc une faible place aux infrastructures. A partir de cette époque, la situation change. En effet, progressivement, la quasi totalité des activités de production manufacturière de Hong Kong vont aller s'installer dans les Zones Economiques Spéciales chinoises, en raison de la présence d'une main d'oeuvre moins chère et de prix fonciers bien moindres, permettant ainsi au Territoire de se concentrer sur des activités de services beaucoup plus lucratives.

Le Territoire se lance alors dans de vastes programmes d'infrastructure. Les différentes raisons qui ont poussé à ces grands projets sont multiples, mais elles touchent toujours à une régionalisation des enjeux. Globalement, on peut dégager à Hong Kong trois raisons majeures d'« équiper la croissance » au début des années 80.

Tout d'abord, en termes économiques, les flux de marchandises augmentent considérablement à cette époque entre la Chine et Hong Kong. La colonie britannique devenant la vitrine commerciale et financière de son arrière pays chinois, des liaisons physiques importantes deviennent nécessaires.

Un deuxième facteur tient à l'effervescence due à cette réussite économique spectaculaire dans l'ensemble de la région, qui a fait foisonner des projets en toutes directions. La multiplicité des projets d'infrastructure dans tout l'arrière pays¹, même en l'absence d'une réelle structure régionale, et sans projet d'ensemble ni synchronisme, est considérée comme un atout, la concurrence étant forcément bénéfique. C'est donc bien un mouvement économique de la région entière qui incite chacune des parties à s'équiper, sous peine de rester à la traîne pour un bon moment.

Enfin, il faut prendre en considération la pression des populations qui, depuis leur ascension sociale dans les années 50, réclament une équité dans les transports, de bonnes liaisons centre-périphérie, et une amélioration des conditions de vie.

Différentes échelles, différents enjeux

Ces changements auront une incidence directe sur la manière de concevoir l'urbanisation du Territoire et les politiques de logement qui y sont liées. De la réalisation des villes nouvelles, commencée dans les années 60, sera conservée l'idée de la décentralisation, sur quoi vient se greffer celle d'une liaison indispensable entre ces villes et le centre, conduisant à la construction d'infrastructures pensées à grande échelle.

La nécessité « d'équiper la croissance » est née d'exigences régionales. Dès les années 80, les implications de ces infrastructures sur les enjeux locaux commenceront à être envisagées. C'est ainsi qu'apparaît cette dichotomie entre des terrains choisis pour leurs capacités locales et des sites choisis pour leur pertinence à l'échelle de Hong Kong, voire de la région. Cette réflexion à double échelle marque l'histoire du développement des villes nouvelles.

C'est à cette époque que fut annoncée la PADS (*Port and Airport Development Strategy*)², alors que dans le même temps le Metroplan fut approuvé, illustrant cette double préoccupation de jouer la décentralisation pour le logement, la centralisation pour les finances et le commerce, dans un centre-ville restructuré et attractif pour les hommes d'affaires.

Il semble que ce qui se passe à la fin des années 80 soit l'amorce de ce que l'on connaît aujourd'hui, avec la construction de Tung Chung comme exemple phare. Tous les éléments précurseurs au changement sont déjà en place: une planification du Territoire non exclusive, qui se base à la fois sur des processus de recentralisation et de déconcentration, une régionalisation des enjeux en même temps qu'une occasion de restructurer le territoire intérieur, l'ensemble étant rendu possible par le développement de projets d'infrastructures à grande échelle.

La région semble être ainsi devenue non seulement une dimension incontournable pour l'avenir de Hong Kong, mais aussi une donnée « intégrée » localement au Territoire. Les projets ne sont plus séparés en deux rubriques: régionale et territoriale, ils doivent servir les deux échelles simultanément.

Un des premiers exemples illustrant cette réflexion a été le choix du site pour le nouvel aéroport

1. BAYE E., « Le développement des infrastructures dans la zone Asie-Pacifique: mythes et réalités », 2001 PLUS, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Ministère de l'Equipement, n° 39, juillet 1996, 51 p.

2. *Hong Kong's Port and Airport Development Strategy: a foundation for growth*, Hong Kong, Territorial Development Department, 1989, 143 p.

de Hong Kong. Deux alternatives s'offraient au *Strategic Planning Unit*: soit maintenir l'aéroport international à Kai Tak, soit le relocaliser à Chek Lap Kok, un îlot proche de l'île de Lantau. Le choix de Lantau pour la construction d'un nouvel aéroport fut symptomatique: l'emplacement de l'aéroport d'échelle internationale est un site d'importance stratégique locale. Dans un contexte récurrent de pénurie foncière, Lantau représente depuis toujours un enjeu considérable. Deux fois plus grande que l'île de Hong Kong, cette île n'était jusqu'alors accessible qu'en bateau. Seul un projet d'envergure pouvait raisonnablement engendrer les infrastructures nécessaires à son urbanisation et à sa viabilité financière³.

Ainsi, pour la première fois, une ville nouvelle (Tung Chung) est conçue à partir d'un projet d'infrastructure. La priorité de l'accès au nouvel aéroport a engendré un corridor stratégique de transport, partagé entre des dessertes aéroportuaires propres et des liaisons urbaines.

Les infrastructures comme nouvelle identité

Cette relation étroite des infrastructures avec la construction de la ville a fait bien plus qu'engendrer une meilleure connection de la ville nouvelle au reste du territoire, notamment au *Central Business District*. Elle a également eu pour conséquence de développer une nouvelle identité urbaine liée à l'image de la ville, à la qualité de ses espaces publics et bâtis.

A Tung Chung, les infrastructures sont devenues un atout, une vitrine de la ville. Elles ne sont plus une coupure physique (comme à Tseung Kwan O par exemple⁴), mais font partie du paysage urbain, et donnent à la ville son identité. C'est elles qui prédéterminent la composition urbaine de la ville toute entière.

La recherche d'une identité forte est à l'évidence très présente dans toute la planification de Tung Chung, et cela à plusieurs niveaux. En termes de composition urbaine, la voie express *North Lantau Expressway* (NLE) a été voulue « majestueuse »: une courbe parfaite afin « de s'assurer que le nouveau développement donnera une forte empreinte au site, avec un centre commercial animé en cœur d'opération, construit autour de la gare ferroviaire »⁵. On retrouve aussi cette force à travers la trame urbaine, qui conver-

ge vers un point central en front de mer, point de départ d'une promenade et surtout des deux axes structurant la ville, tous deux piétonniers.

Aucune ville nouvelle, avant Tung Chung, n'a été conçue avec autant de soin formel, d'étude et d'application. La présence de l'aéroport et son image ne sont évidemment pas étrangères à cela. Mais il est aussi très clair que, depuis les années 80, Hong Kong ne se contente plus de faire des villes dans l'urgence pour absorber une population grandissante, mais essaie de plus en plus de tenir compte de l'environnement dans lequel vivent les habitants. Cependant, cet effort n'avait jamais été fait au niveau de la composition même de la ville. Tung Chung semble être pionnier en la matière, et faire école si l'on en juge par les opérations réalisées ou projetées à la suite des réflexions qu'elle a suscitées, notamment dans les autres projets ACP (autour de Kowloon Station, de Central Station), mais aussi sur l'ancien site aéroportuaire de Kai Tak.

L'effort consenti progressivement depuis les années 80 va aussi toucher les espaces publics et le traitement paysager, que ce soit à l'échelle de la ville ou à celle du quartier. Sur ce point également l'expérience de Tung Chung est innovante, la réflexion ayant été poussée jusqu'à l'intégration des formes bâties à ces espaces: « faire en sorte que les bâtiments puissent dialoguer avec les espaces ouverts, les espaces publics⁶».

A cet égard, on peut noter la grande originalité du plan de masse retenu à Tung Chung par rapport à l'implantation classique des logements dans les autres villes nouvelles de Hong Kong. Ici, tous les blocs sont répartis en une séquence linéaire le long de la *North Lantau Expressway* (NLE). Ces bâtiments sont néanmoins séparés de la NLE par une bande de 164 m d'épaisseur, distance requise pour la protection contre le bruit. Cette bande intègre des espaces publics et des équipements de proximité, protégés de la voie rapide par des talus et des plantations. La disposition des immeubles épouse la courbe géométrique de la voie express, et permet à tous les logements de bénéficier d'une vue dégagée, soit sur la mer soit sur la montagne.

Un complexe commercial est proposé dans la partie centrale de la ville, autour de la station de métro Tung Chung Station. Sur son toit, un espace paysager permet le passage de l'axe piétonnier à travers le centre-

3. MILLER, J. A., « Metropolis for the New Millennium », notes du discours donné à la *Citytrans Asia'97 Conference*, Singapour, septembre 1997.

4. Cette comparaison avec Tseung Kwan O est une référence courante, aussi bien chez les habitants que dans les discours des différents professionnels de la ville, tant la non-intégration des infrastructures au tissu urbain de cette ville nouvelle, construite juste avant Tung Chung, a été handicapante.

5. *Tung Chung town centre study: final report*, Mass transit railway corporation, Hong Kong, juin 1992, p. 8.

6. *ibidem*.

ville. De plus, une partie du centre commercial forme un pont au dessus de la NLE, qui symbolise une « porte d'entrée » à la fois pour la ville nouvelle et pour l'aéroport.

La connexion des rives ouest et est de la voie express est assurée par une voie piétonne qui, après avoir relié successivement, à l'ouest, le parc urbain, la station de métro et le centre-ville, enjambe la NLE par un pont-commerçant, avant d'aboutir aux dessertes piétonnes et paysagères des zones nord-est⁷. Cet axe central, principale artère piétonnière de la ville, est très important pour l'ensemble du projet de Tung Chung. Il soude physiquement et visuellement les zones résidentielles, commerciales et de services publics dans un cadre soigneusement articulé. Ses séquences incorporent, dans une cohérence d'ensemble, places publiques, cheminements piétons et espaces paysagers. Cet axe est également l'occasion de développer des formes architecturales intéressantes et particulières. Enfin, il a l'avantage de faciliter la flexibilité requise par le phasage de la construction de la ville.

La manière dont cet axe central est intégré au développement de la ville a également un effet considérable sur la façon dont les habitants perçoivent leur environnement. Cette colonne vertébrale n'est pas seulement destinée à accueillir des équipements et des services, mais aussi à créer, tout au long de son parcours, des contrastes et des variations. Elle permet de bien identifier l'« entrée » de la zone de commerces, de marquer les changements de niveaux, et d'intégrer des repères visuels qui ponctuent le cheminement, produisent des points focaux, nourrissent l'identité de la ville. En outre, elle assure diverses connections horizontales et verticales.

Au total on s'aperçoit que les éléments classiques des villes nouvelles hongkongaises ont bien été repris à Tung Chung : mixité de la population, cheminements piétonniers séparés des voies routières, souvent à un niveau R + 1, importance du centre-ville commercial et des espaces publics, composition urbaine intégrant la présence d'un parc et conçue en harmonie avec le paysage alentour. En revanche, les principes d'autonomie et d'autosuffisance qui ont pu être développés dans les villes nouvelles de Hong Kong à partir des années 60-70, ne sont plus d'actualité. Les nouveaux sites d'urbanisation, bien reliés au CBD et même à la région entière, n'abritent plus de zones d'emploi importantes qui permettraient à la population de tra-

vailler sur place. La politique de Tung Chung est claire dans ce domaine : la priorité est donnée aux liaisons faciles avec l'extérieur.

Tung Chung n'est donc pas globalement en rupture avec les principes qui ont prévalu dans les villes nouvelles précédemment construites. La ville s'inscrit bien dans une continuité de la planification urbaine à Hong Kong, mais avec une attention plus grande accordée à la qualité de vie et à la forme urbaine. Si la facilité d'accès est le premier atout de Tung Chung, la qualité urbaine en est le deuxième. On est loin des zones surpeuplées de Kowloon et même des premières villes nouvelles. La première phase de construction de cette ville offre des conditions de vie encore jamais égales. Un des critères les plus remarquables en la matière est la très faible densité construite⁸. Avec ses 400 logements par hectare (soit 1 400 hab./ha), on reste très en-deçà des coefficients d'occupation des sols usuellement pratiqués, même de ceux qui s'appliquent aux opérations de logements publics les moins denses, réglementées par le *Hong Kong Planning Standards and Guidelines*, et généralement compris entre 560 et 830 logements par hectare.

C'est surtout en ce sens que Tung Chung peut apparaître comme un exemple à suivre, un tournant dans la conception des villes. La population ne semble plus prête aujourd'hui à faire de nouvelles concessions sur ses conditions de vie : elle est devenue attentive à des normes urbaines et architecturales plus spacieuses, à des espaces publics plus nombreux, au respect de l'environnement naturel autour des villes... La « vitrine urbaine » exceptionnelle qu'est Tung Chung deviendra-t-elle une référence minimale de qualité pour les années à venir ?

Un montage de projet inédit

Au-delà de la forme urbaine, Tung Chung a également confirmé et accéléré une évolution, amorcée dès les années 80, des relations entre acteurs. Les rôles et les modes de financement ont changé. Le contexte de la mondialisation et de ses enjeux, la dimension des équipements réalisés et leur coût, l'ambition de qualité, la nécessité d'aller vite (par exemple pour livrer la première phase de la ville en même temps que l'aéroport), expliquent sans doute l'énorme part des études et des travaux délégués à la MTRC (*Mass Transit Railway Corporation*). Il semble bien qu'on assiste à un tournant dans la maîtrise d'ouvrage urbaine à Hong Kong.

7. *Fu Tung Estate and Yu Tung Court: the planning of the New Gateway to Hong Kong*, Housing Department, Planning Section, Hong Kong, octobre 1997, 4. p.

8. HYMAS K., « New town planning from a public housing perspective: a case study of Tung Chung/Tai Ho », in *Planning and Development, journal of the Hong Kong Institut of Planners*, vol. 13, n° 2, 1997, pp. 10-19.

Organisme public créé en 1975 pour assurer la construction et l'entretien du « métro » hongkongais, la MTRC a progressivement imposé une nouvelle approche de l'urbanisme, fondée sur les grandes infrastructures. Initialement simple constructeur de métro, cette société est devenue un acteur urbain majeur.

Derrière Tung Chung, c'est l'ensemble des projets de l'ACP, avec la construction des deux lignes reliant Lantau au CBD ainsi que les six stations de métro ponctuant leur trajet, qui consacre à la fois le tournant urbanistique de Hong Kong et l'influence de la MTRC dans ce type de projet⁹. La MTRC est plus que jamais impliquée dans le développement des nouvelles aires urbaines desservies par le rail, et plus précisément dans les opérations immobilières qui surmontent les stations de métro. Ces opérations représentaient 4 milliards de HK\$ en 1990¹⁰, soit un dégagement de profit équivalent à 15 % du coût de construction de la ligne conduisant à Tung Chung¹¹. Elles seront encore plus importantes pour la ligne menant à l'aéroport, puisque l'on arrive à un gain financier équivalent à la moitié du prix de la voie.

Les opérations immobilières dans lesquelles la MTRC s'engage sont de plus en plus complexes, mêlant logements, centres commerciaux, équipements divers, ce qui conduit à partager les frais avec des promoteurs privés. Le principe adopté est que la MTRC achète les terrains au gouvernement pour une durée de 70 ans (en général) et qu'elle passe des contrats avec des promoteurs. Les opérations sont conçues et évaluées par la MTRC, les profits partagés après la vente des appartements. En revanche, l'exploitation des centres commerciaux et la maintenance des lieux reviennent à part entière à la MTRC. Ces programmes immobiliers prennent une place de plus en plus importante dans l'activité et les profits de la société ferroviaire. Aujourd'hui elle gère trois centres commerciaux, 28 000 logements et 317 400 m² de bureaux et autres locaux professionnels, ce qui fait de la MTRC l'un des plus importants gestionnaires immobiliers de Hong Kong. Mais l'ensemble des projets qu'elle a pilotés le long de la ligne reliant Tung Chung à Central représente 3,3 millions de mètres carrés, et un investissement privé de 200 milliards de HK\$¹².

Ces expériences vont aussi s'appliquer à des quartiers anciens. A partir d'une station de métro, tout un

tissu urbain peut être redynamisé, avec une nouvelle centralité susceptible d'attirer des capitaux privés. On s'achemine ainsi vers une privatisation des opérations immobilières, même si le gouvernement conserve une forte présence décisionnelle. Et c'est au cours de cette évolution que s'est inscrit, au début des années 90, un ensemble de poldérisations qui ont permis de restructurer un CBD (à Kowloon et à Central) désormais trop étroit pour son rayonnement international.

Plus que de simples restructurations urbaines ponctuelles, ces projets ont la dimension de véritables « morceaux de ville », et doivent être appréciés à l'échelle de l'ample politique urbaine à laquelle ils participent. Leur complexité croissante explique que le gouvernement n'en assure plus toute la responsabilité. Une nouvelle manière de faire la ville s'impose progressivement, basée sur un esprit d'entreprise très éloigné des années 60, quand le gouvernement de Hong Kong supervisait et finançait la quasi totalité des villes nouvelles. Désormais, promoteurs privés et organismes publics se partagent les rôles et les financements. Le secteur public est essentiellement représenté par le *Housing Department* pour la construction des logements publics, et naturellement par la MTRC pour la construction des centres commerciaux et des logements privés au centre des opérations d'urbanisme, c'est-à-dire autour des stations de desserte ferroviaire. On a vu que le rôle de cet organisme s'élargit à celui de négociateur entre secteur public et secteur privé.

Vers une nouvelle génération de villes nouvelles

Une ville entre enjeux régionaux et contraintes locales

En 1997, trois éléments majeurs semblent avoir quelque peu ébranlé l'urbanisme globalisant de Hong Kong. Le premier est en partie une conséquence des événements de Tian An Men. En effet, une immigration grandissante de la population chinoise vers le Territoire, non prévue par les autorités hongkongaises, va totalement fausser les estimations démographiques et par conséquent celles des besoins en logements et en terrains urbanisables. Il faut rappeler que le gouvernement de Hong Kong est l'unique propriétaire terrien et

9. Les six gares (Tung Chung, Tsing Yi, Laiking, Olympic, Kowloon et Central) construites sur le trajet de l'*Airport Railway* forment les noyaux de nouveaux quartiers denses, liés entre eux par la ligne ferroviaire et composant ainsi une « ville linéaire » intégrée aux infrastructures.

10. 1HK\$ = 0,97 FF en 2001.

11. Les données brutes sont issues de: *Annual report 1997*, MTR Corporation, Hong Kong, 1998, 120 p, fig + annexes.

12. L'architecte Terry Farrell expliquant le montage du projet de la gare de Kowloon, dont il fut le maître d'œuvre, parle de « *Transport super City, total city making* », Terry Farrell and Partners, *Kowloon, transport super city*, Hong Kong, Pace Publishing Ltd, 1998, 112p., versions anglaise et chinoise.

qu'à ce titre il détermine, chaque année, la mise à disposition des terrains¹³. Or, le recensement de 1991 n'avait pas anticipé l'effet des événements de juin 1989 sur l'immigration en provenance de Chine continentale. Entre 1990 et 1996, on enregistra environ 273 000 nouveaux foyers à Hong Kong, tandis que seulement 163 000 logements étaient construits¹⁴. Ce déséquilibre de l'offre par rapport à la demande a été la source d'une spéculation grandissante, en particulier sur l'immobilier de luxe.

Le deuxième élément perturbant fut la crise financière asiatique de l'été 1997. L'effondrement de la bourse hongkongaise a donné un véritable coup d'arrêt à l'économie. L'éclatement de la bulle spéculative qui a suivi a eu pour conséquence une chute des prix de l'immobilier. Tung Chung, en cours de construction, est touchée de plein fouet, les opérations privées perdant énormément de leur valeur. La ville paraît, pour la première fois, plus fragile que les prédictions antérieures du marché pouvaient le laisser croire. A la lumière des révisions consécutives à la crise, la ville nouvelle a du mal à attirer des acheteurs pour ses logements. Les habitants du centre de Hong Kong, qui avaient été séduits par les prix relativement bas de l'immobilier à Tung Chung, s'en détournent en voyant les prix de la zone centrale chuter de plus de 30 %¹⁵.

Le troisième événement fondamental de cet été 97 est évidemment la rétrocession de Hong Kong à la Chine. C'est l'occasion de fixer de nouveaux objectifs face à la crise du logement. Ils sont annoncés dès juillet¹⁶, c'est-à-dire dès l'investiture de Tung Chee-Hua¹⁷. Pendant les dix ans à venir, 85 000 logements devront être construits chaque année, avec une répartition tout à fait remarquable pour Hong Kong : 50 000 logements seront produits par le secteur public, contre seulement 35 000 pour le privé, l'objectif étant de réduire le jeu de la spéculation. Le gouvernement se

donne aussi pour but d'atteindre un taux de propriétaires de 70 % d'ici 2007, en comptant à la fois les logements de la promotion privés et les logements publics en accession (*Home Ownership Scheme*, HOS, essentiellement)¹⁸. Or, étant donné que la part du secteur public n'est que de 23 %, c'est bien à l'Etat qu'il revient d'accentuer son programme d'accession à la propriété. Le troisième point du programme concerne également le secteur public, puisqu'il s'agit d'une diminution du temps d'attente des personnes ayant droit à la location d'un appartement public. Le gouvernement envisage de le réduire de sept ans à trois ans avant 2007.

Cet ensemble de mesures redonnent au gouvernement la prééminence, ramenant à terme la part du secteur privé de 50 à 40 %. Si ces taux sont effectivement atteints, le gouvernement retrouvera une influence déterminante sur le secteur¹⁹. La mise en application de cette politique va toucher en priorité Tung Chung et particulièrement les phases de planification postérieures à 2002. Ville nouvelle en cours de construction et d'élaboration, elle est par conséquent spécialement sujette à la flexibilité de ses objectifs. Ainsi, à la fin de 1997, le gouvernement proposait, comme participation aux nouveaux objectifs, que Tung Chung puisse accueillir une population de 320 000 personnes d'ici 2011, alors que la ville avait été planifiée pour 200 000 habitants²⁰. Cet ajustement représente pour la ville une réévaluation en logements de 60 % par rapport aux plans initiaux, et surtout une part de logements publics en nette augmentation.

Si la contribution de Tung Chung (mais aussi de Tai Ho²¹) continuera d'être essentielle²², toutes les villes nouvelles sont naturellement des sites privilégiés pour trouver les terrains nécessaires aux objectifs de la *Government's Long Term Housing Strategy* (LTHS) C'est ainsi que le *Territorial Development Department* (TDD) a été chargé de réfléchir aux potentialités de

13. YEH A., « Land leasing and urban planning: lessons from Hong Kong », in *Regional development Dialogue*, United Nations centre for regional development, Nagoya, vol. 15, n° 2, automne 1994, pp. 3-28.

14. *L'économie de Hong Kong, une fiche de synthèse annuelle*, Poste d'expansion économique de Hong Kong, mai 1997, 14 p.

15. SITO P., « Airport's gateway town sets new standards », in *South China Morning Post, Property*, 11 février 1998, p. 3.

16. *Tung Chee Hua Speech*, White Paper, Housing Department, Hong Kong, 1998.

17. Chef exécutif de la SAR (*Special Administration Region*), nommé par le gouvernement de Beijing en juillet 97 après la rétrocession de Hong Kong à la Chine.

18. Entretien du 21 mai 1998 avec Rebecca CHIU, professeur associée au *Centre of Urban Planning and Environmental Management*, Université de Hong Kong, spécialiste des questions de logement à Hong Kong.

19. Trois ans après l'annonce de cette politique, Tung Chee-Hua avoue que cet objectif de 85 000 logements par an n'a jamais été atteint, et que le pourcentage de logements HOS construits est resté à 53 % depuis 1997. Face à ce fiasco, le Chef de l'exécutif, pressé par le secteur immobilier privé, a dû abandonner ses ambitions durant l'été 2000 afin de redynamiser l'économie et de redonner confiance aux investisseurs. Ce recul pose aujourd'hui la question d'un retour à la spéculation, de la compétitivité économique de Hong Kong face à l'Asie du Sud Est, et des nouvelles mesures à prendre pour stabiliser le marché immobilier. Cf. les nombreux articles de presse écrits sur le sujet durant l'été 2000, particulièrement N.G. KANG-CHUNG., 14 juillet 2000, « Home Ownership target « unlikely to be met », in *South China Morning Post*, 14 juillet 2000, p. 6 ; Sin-Ming SHAW, « Homing in on reality », in *South China Morning Post*, 24 juin 2000, p. 16.

20. Entretien du 27 avril 1998 avec W. CHU, urbaniste au Planning Department, Sai Kung & Islands District Planning Office.

21. Tung Chung et Tai Ho sont deux villes nouvelles qui se jouxtent et forment la *North Lantau New Town*. Tai Ho devra être construite une fois Tung Chung achevée.

22. « The role of public housing in the development of Tung Chung/Tai Ho New Town », Planning section, Housing Department, octobre 1997.

chacune d'elles. Les plans de masse ne sont donc jamais figés, et ce sont les développements par phasage et « packages » qui permettent une maniabilité particulièrement remarquable à Hong Kong. Chaque ville nouvelle est divisée en zones (*Outline Zoning Plan*), chacune étant dotée d'un cahier des charges et passant des contrats indépendants avec promoteurs ou organismes publics.

L'adaptabilité des villes de Hong Kong en fonction des discours politiques ou du marché n'est pas une chose nouvelle, mais la flexibilité des plans de la *North Lantau New Town* (Tung Chung et Tai Ho) depuis les discours de Tung Chee-Hua est d'un autre ordre. A la dimension régionale que lui confèrent les infrastructures qui la desservent, s'est ajouté en quelques mois un rôle stratégique en matière de logement public.

Une prise de conscience des revendications locales

Les répercussions de cette nouvelle politique sur les tranches suivantes de l'urbanisation de Tung Chung seront une augmentation des densités²³ et une régression de la qualité urbaine. Elles n'enlèveront rien au statut particulier de cette ville, au tournant qu'elle représente dans l'urbanisme hongkongais par son couplage à un grand programme d'infrastructure. Mais cette évolution prédit un changement durable dans les politiques urbaines à venir, réintroduisant des considérations plus locales face aux objectifs d'une planification branchée sur la mondialisation.

Cette réorientation est conforme aux nouvelles revendications de la population hongkongaise (peut-être influencée par la reprise en main du pouvoir chinois), aspirant désormais à une politique plus tournée vers le Territoire que vers l'extérieur²⁴. On voit donc que, sans abandonner son rôle de « global city », Hong Kong reconsidère aujourd'hui de plus en plus ses enjeux territoriaux locaux. La reprise d'une politique foncière et immobilière volontariste, par exemple face à la spéculation, illustre bien cela²⁵. Le rôle grandissant de la *Housing Authority* sur des organismes comme le TDD (*Territorial Development Department*), traditionnellement orienté vers une planification ouverte aux enjeux « extérieurs », est également révélatrice.

D'autres éléments nous font penser que des changements en faveur d'un « retour au local » se font jour. A l'autre bout de ce « couloir » d'infrastructures qu'est l'ACP, les poldérisations intensives du CBD (Kowloon et Central), qui doivent servir sa restructuration et par conséquent des enjeux plutôt internationaux, sont aujourd'hui très décriées, notamment par le secteur immobilier privé et par la population. La société civile proteste contre une extension coûteuse du CBD à laquelle elle préférerait un développement urbain sur terre ferme.

Les raisons du choix de la poldérisation sont connues: le territoire de Hong Kong comprend 40 % de terres non urbanisables de fait (zones maritimes, marécages...) ou de droit (réserves naturelles et parcs classés), et les terrains restants ne sont pas pour autant entièrement propices à l'urbanisation. Face aux nombreuses collines à pentes fortes, aux terres agricoles ou inondables, aux terres sous influence du Feng Shui et à celles qui, fortement morcelées, posent des problèmes de droit complexes, le choix de la poldérisation offre des avantages considérables: propriété du sol (la mer appartient au gouvernement), mise en oeuvre assez rapide, et surtout un rapport très favorable (de 1 à 5 à Kowloon West et à Kowloon Bay) entre le coût de la poldérisation et la revente des terrains à bâtir.

L'ensemble de ces arguments, pour des raisons différentes, n'a bien été reçu ni par les propriétaires fonciers, ni par l'opinion publique, ni par le gouvernement chinois. Les propriétaires fonciers argumentent que ces nouvelles terres, bien situées au centre, vont faire baisser la valeur de leurs biens²⁶. L'opinion publique, y compris les groupes « verts », est plutôt sensible aux dégâts que ces poldérisations vont occasionner en termes d'esthétisme et d'écologie²⁷. Elle ne supporte plus ce grignotage de la mer, qui détruit le paysage naturel de la côte et réduit le port de mer à la largeur d'un simple fleuve. La distance entre Kowloon Point et Central, sur l'autre rive, passera de 1 500 à 800 mètres après les poldérisations. On comptera alors 1 300 hectares de terres poldérisées sur l'ensemble de Victoria Harbour. Le gouvernement de Beijing, pour sa part, demande également des comptes à la SAR (*Special Administration Region*) quant à la nécessité de poldériser autant. De manière évidente, l'espace économique de l'ancienne colonie va avoir de larges implications

23. « North Lantau New Town », Sai Kung & Islands District Planning Office, Planning Department, Hong Kong, décembre 1997, 8 p.

24. SITO P., « Airport's gateway town sets new standards », in *South China Morning Post, Property*, 11 février 1998, p. 3;

BUERK S., « Building on past mistakes », in *South China Morning Post, Sunday Morning Post*, 16 février 1997, p. 3.

25. SITO P., « Sites pulled in land sales overhaul », in *South China Morning Post*, 1er avril 1998, p. 3.

26. HON M.S.M., « Lantau should house a million people », in *South China Morning Post*, 9 juin 1997, p. 4.

27. NG Mee Kam, COOK A., 1997, « Reclamation: an urban development strategy under fire », in *Land Use Policy*, vol. 14, n°1, 1997, pp. 5-23

sur le développement urbain de la Chine du Sud, où de grandes villes s'évertuent aussi à obtenir un statut mondial. Le souci actuel de la Chine est de garder un certain équilibre entre toutes ces villes.

Une telle ampleur de poldérisation est unique au monde. Les conséquences environnementales sont évidemment grandes : outre la perte irrémédiable d'un patrimoine naturel, la réduction de Victoria Harbour amoindrira le rôle de poumon qu'il joue pour 4 millions de riverains. En termes économiques, le rétrécissement de la passe risque de nuire à son attractivité touristique. Or l'industrie du tourisme est la seconde source de revenu du Territoire. Enfin, le port de Hong Kong joue un rôle capital comme entrepôt de la Chine du Sud. L'étroitesse du passage entre Central et Kowloon risque d'entraver la navigation des cargos, de provoquer des embouteillages²⁸.

Cette manière de penser la ville correspond en quelque sorte à une troisième étape de la planification urbaine hongkongaise, après celle des années 70 où le logement constituait la priorité des politiques urbaines, et après celle des années 80 tournées vers la mondialisation. Aujourd'hui la politique de planification, poussée par de nouveaux enjeux et de nouvelles revendications, cumule pour ainsi dire ces deux dimensions, conciliant l'éternelle opposition du centre et de la périphérie grâce à la construction de grandes infrastructures. Le développement des villes nouvelles fut essentiellement motivé par le besoin en logements. Mais elles furent tantôt souhaitées « autonomes », tantôt voulues étroitement reliées au CBD. Le réseau actuel d'infrastructures régionales permet de concevoir une nouvelle génération²⁹ de villes « glocalisées »³⁰ : des villes qui, au-delà de leur fonction résidentielle, s'intègrent dans un territoire régional. On peut dire que Tung Chung ouvre cette voie entre le local et le global.

Repenser le territoire dans son ensemble

Les alternatives à la poldérisation

Le passage de la ville « autonome » à la ville « dor-
toir », puis à la ville « glocalisée », a donc renouvelé la

question de la décentralisation de Hong Kong. Certaines terres jusque-là restées vierges, car trop éloignées ou trop isolées, vont pouvoir entrer dans le jeu grâce aux nouvelles communications. Une réponse aux critiques de la poldérisation est-elle en train de se dessiner ? Les infrastructures de grande envergure issues des politiques de globalisation pourraient permettre d'urbaniser le Territoire autrement qu'en poldérisant à outrance ou en démolissant des quartiers anciens. Les moyens de communication laissent entrevoir de nouvelles possibilités pour repenser la planification territoriale. La proximité au CBD pouvant être pensée en termes de temps plutôt qu'en termes de distance, une nouvelle rationalisation des problèmes de logements peut être envisagée³¹. Si l'enjeu de la planification à Hong Kong reste de trouver de nouvelles terres urbanisables, les choix sont aujourd'hui plus vastes. C'est ainsi que, après l'option de la poldérisation à proximité du CBD, on se tourne à présent vers des sites bien placés dans l'espace régional, notamment au nord des Nouveaux Territoires, près de la frontière chinoise.

Développer le nord des Nouveaux Territoires

La signature de la *Joint Declaration* en 1984 a définitivement effacé les doutes politiques et légaux à propos de ces terres³². Politiquement, les Nouveaux Territoires continuent à être administrés par la SAR, les titres fonciers étant prolongés jusqu'en 2047. Par ailleurs, l'énorme croissance économique de la région du delta au cours des dix dernières années incite à un développement rapide de ces territoires. Les projections du dernier recensement (une population de 8,1 millions d'habitants pour 2011, contre 6.4 actuellement) vont dans le même sens, obligeant à trouver de nouveaux sites à urbaniser. L'ouverture vers le nord se concrétise avec le projet d'une route à six voies, la Route 3, d'une capacité de 150 000 véhicules par jour. Les deux tiers des passages transfrontaliers se feront alors par voie routière. Ce nouvel axe constituera le troisième corridor routier traversant les Nouveaux Territoires et donnera un atout supplémentaire à cette zone, à quoi s'ajoutera le renforcement du réseau ferroviaire par la création du *Western Rail Corridor* (WRC).

28. CHU W. K. S., 1996, « Direction of development — Metro or New Territories » in YEH Anthony Gar-On. (dir.), *Planning Hong Kong for the 21st century*, Centre of Urban Planning and Environmental Management — University of Hong Kong, pp. 291-301.

29. Allusion à la nomenclature de Bristow, qui classe les villes nouvelles de Hong Kong en quatre générations jusqu'en 1989.

BRISTOW Roger, *Hong Kong's New Towns, a selective review*, Oxford University Press, 1984, 340 p.

30. Référence au terme de « glocalisation » inventé en 1991 par Andrew Mair pour caractériser la paradoxale coexistence entre enjeux locaux et globaux.

31. PRYOR E.G., « Hong Kong's Territorial Development Strategy : a review at the threshold », in YEH Anthony Gar-On. (dir.), *Planning Hong Kong for the 21st century*, Centre of Urban Planning and Environmental Management, University of Hong Kong, 1996, pp. 113-139.

32. Les Nouveaux Territoires ont été cédés par bail de 99 ans au Royaume Uni le 9 juin 1898 lors de la deuxième convention de Pékin, afin d'agrandir le territoire colonial trop exigu. En cela, les Nouveaux Territoires ont toujours eu un statut différent de Kowloon et de l'île de Hong Kong, concédés après les deux guerres de l'Opium sans limite de durée. Jusqu'à la *Joint Declaration*, il était donc question de ne rendre à la Chine que ces Nouveaux Territoires, laissant une période de doutes quant au statut de ces terres rétrocédées après 1997.

Bien desservis en infrastructures, les Nouveaux Territoires ne présenteront plus guère d'obstacles à leur développement urbain. Certains parlent d'une « mégapole rampante », qui relierait Central à Shenzhen³³. Déjà les « *developers* », essayant de percer les grandes options ferroviaires et routières à venir, cherchent à prendre possession des terrains avant que les prix n'explorent³⁴.

On peut espérer, en tout cas, que ces infrastructures apporteront une « vraie » décentralisation résidentielle et une amélioration des conditions de vie des gens qui, actuellement, vivent dans le stress de l'aire urbaine centrale, notamment à Kowloon: « La préoccupation principale de la population est sa qualité de vie. Vivre avec de l'espace et une densité moindre est le souhait général des hongkongais. Si pour cela il faut vivre loin, mais que les transports publics permettent un accès facile et rapide au CBD et aux lieux d'emplois, cela ne pose aucun problème³⁵ ».

Au-delà de la frontière, le delta

On ne doit pas perdre de vue que tout le débat sur l'urbanisme depuis la fin des années 90, notamment sur le retour à l'échelle locale, a démarré avec l'annonce des 8,1 millions d'habitants pour 2011. Certains se demandent si le Territoire pourra continuer à maintenir un équilibre durable entre croissance économique, équité sociale et considérations environnementales, tout en continuant à accepter une croissance démographique peu maîtrisée³⁶. La question pourrait être tranchée en considérant Hong Kong comme le centre du delta de la Rivière des Perles (*Pearl River Delta*) et en acceptant de déconcentrer une partie de la population au-delà de la frontière, vers Shenzhen et son arrière-pays.

Déjà des poches de développement résidentiel, ayant pour cible la population hongkongaise, se répandent dans cette région. La plupart d'entre elles sont plutôt consacrées à des résidences secondaires, mais certaines zones accueillent des hommes d'affaire hongkongais soucieux de tirer parti, avec leurs familles, d'un coût de la vie très inférieur à celui des quartiers résidentiels de Hong Kong, notamment en termes de loyer ou de prix des terrains. Le phénomène est déjà bien lancé, même si aucune étude chiffrée n'a été menée sur le nombre exact de familles concernées. Cependant, le concept de « *satellite communities* » ne pourra réellement séduire les hongkongais que si des projets d'infrastructures très efficaces (grande vitesse, confort...) se concrétisent là aussi.

On peut conclure sous la forme d'une fiction, celle que Li à évoquée en 1996 dans le *South China Morning Post*. Hong Kong n'y apparaît plus en tant que ville, elle est devenue « *Pearl City* »:

Imaginez, l'an 2006. Pearl City: une des plus grandes et des plus riches zones urbaines du monde. En incluant ses banlieues, elle s'étend sur plus de 160 km du nord au sud. Pearl City possède une population de plus de 40 millions de personnes. Ses infrastructures font envie au monde entier. Le système de MTR et le réseau d'autoroutes, les ponts et les tunnels permettent aux habitants de voyager de Stanley Market (à Hong Kong) au centre-ville de Guangzhou en moins de 90 minutes³⁷.

33. CHU W. K. S., « Direction of development — Metro or New Territories », in YEH Anthony Gar-On. (dir.), *Planning Hong Kong for the 21st century*, Centre of Urban Planning and Environmental Management, University of Hong Kong, 1996, pp. 291-301

34. LO J., « Developers sit on a fortune in NT farm land », in *South China Morning Post*, 20 août 1997.

35. Entretien du 24 avril 1998 avec Alison COOK, professeur associée au Centre of Urban Planning and Environmental Management, Université de Hong Kong.

36. LAU C. K., « A question of needs », in *South China Morning Post*, 10 mars 1998.

37. LI D., « Pearl City here we come », in *South China Morning Post*, 6 juillet 1996.

LE DELTA DE LA RIVIÈRE DES PERLES. UNE MÉGALOPOLE EN CONSTRUCTION

Thierry SANJUAN
Université Paris I - tsanjuan@univ-paris1.fr

Les réformes économiques et sociales menées en Chine depuis 1978 ont profondément affecté les rapports de force locaux entre les villes, sièges le plus souvent du pouvoir de l'Empire à la période maoïste, et leurs campagnes.

*L'industrialisation, facteur déterminant du développement contemporain, a privilégié la densification des lieux de production de biens de consommation au sein des espaces ruraux et souvent dans les régions littorales, au rebours de la politique d'industrialisation lourde concentrée dans les villes de l'intérieur, que le régime communiste avait favorisée pendant une trentaine d'années en suivant le modèle soviétique. Par là-même, les campagnes chinoises, certes surpeuplées, sont devenues dans les années 1980 des lieux d'initiative économique et d'enrichissement, tant pour les paysans qui ont bénéficié de la décollectivisation que pour ceux qui se sont tournés vers les usines et les services, en plein essor dans les villages et les bourgs ruraux.**

De nouveaux rapports ville-campagne dans la Chine littorale

Le long du littoral, des types nouveaux d'espaces ruraux, fortement intégrés au réseau urbain chinois, émergent ainsi aujourd'hui. Un nouvel équilibre s'est fait jour entre les villes et les campagnes. Aux yeux des ruraux, les villes ne présentent plus les avantages sociaux qu'elles avaient sous le régime de l'économie collective, et elles ne se sont véritablement engagées dans l'économie de marché qu'après 1984. Surtout, de nouvelles formes spatiales apparaissent. L'industrialisation des campagnes et l'autonomisation de facto des plus riches se traduisent par une urbanisation qui multiplie les pôles urbains de développement à travers un maillage dense de bourgs, successeurs fréquents des centres agglomérés des anciennes communes populaires. Les campagnes en mutation perdent ainsi, pour partie, leur caractère agricole et rural au profit d'une floraison de zones industrielles,

de nouvelles infrastructures de transports, de noyaux urbains dynamiques et de leurs extensions périurbaines.

Des espaces démographiquement pleins passent aujourd'hui d'un dualisme ville-campagne, qu'avait conforté le régime communiste, à un polymorphisme où se côtoient et se complètent métropoles, villes, bourgs urbano-industriels et campagnes. Une telle mutation spatiale affecte notamment les espaces côtiers de la Chine, et plus particulièrement des entités régionales topographiquement et économiquement cohérentes, qui transgressent les strictes frontières administratives : la région de la basse vallée du Yangtsé au niveau de Shanghai et Nankin ; celle du delta de la rivière des Perles entre Canton, Hong Kong et Macao ; celle que dessinent Pékin, Tianjin et Tangshan ; enfin, celle qui se trouve au sud de la Mandchourie, centrée sur Shenyang et Dalian.

Ces régions ne relèvent d'ailleurs pas des seules spécificités chinoises, mais elles peuvent être rapprochées de configurations spatiales similaires en Asie. Outre la bien connue mégalopole japonaise, d'autres espaces mégalopolitains se dessinent à Taiwan, en Corée du Sud, en Indonésie, en Thaïlande, en Inde... Si ces espaces rappellent, par leur étendue et leur imbrication d'espaces ruraux et urbains, le cas analysé par Jean Gottmann – la Mégapolis nord-américaine qui va de Boston à Washington –, ils en diffèrent par de communes caractéristiques asiatiques : exode rural absent ou faible, maintien de fortes densités de population en continu, développement non agricole des espaces ruraux, complémentarité plus que subordination entre ces espaces ruraux et la ville, apparition de formes mixtes qui ne relèvent plus ni du strictement rural ni du radicalement urbain.

La recomposition des équilibres ville-campagne

Dans la Chine des années 1980, la véritable mutation est venue du monde rural lui-même. Dès lors que les communes populaires ont été démantelées et les

* Cette communication reprend pour partie les conclusions de notre article : « Mutation des rapports ville-campagne et mégapolis asiatiques : l'exemple chinois », 1999, J.-L. Chaléard et A. Dubresson, dir., *Villes et campagnes dans les pays du Sud*, Géographie des relations, Paris, Karthala, p. 237-256.

terres redistribuées aux familles paysannes, les premiers effets des réformes se sont traduits par un enrichissement significatif des campagnes. Les paysans ont pu progressivement cultiver ce qu'ils voulaient et dans les quantités qu'ils jugeaient utiles. Une intensification de la production agricole s'est doublée d'un déclin relatif des cultures de base (céréales) au profit de productions plus rentables (légumes, fruits, volaille, fleurs...) que les paysans pouvaient vendre à prix libres aux citadins.

Surtout, au contraire d'un monde des villes qu'un bâti surdensifié et vieilli étouffait, et qui est longtemps resté marqué par le carcan d'une économie collective, les paysans pouvaient, eux, non seulement augmenter leurs revenus mais aussi se faire construire des maisons spacieuses, trouver une liberté nouvelle par rapport aux autorités et contourner plus aisément les objectifs de la politique chinoise de contrôle des naissances. Ces avantages se sont accrus au fur et à mesure que tombaient ceux de la ville, avec la remise en question du système du « bol de fer » et la volonté de l'État de rentabiliser les entreprises publiques.

Il ne faudrait toutefois pas croire que le monde rural s'est transformé uniformément. Les réformes ont bien au contraire aggravé les disparités en son sein, cela jusqu'à l'éclatement. Il comprend aujourd'hui des niveaux de développement et d'intégration économique très divers, qui vont d'espaces agricoles périurbains prospères jusqu'aux campagnes reculées et déshéritées des vallées de l'intérieur chinois.

L'industrialisation rurale

Une deuxième révolution rurale s'est ajoutée à cela, qui, là encore, a profité prioritairement aux campagnes des environs des moyennes et grandes villes côtières (Canton, Wenzhou, Shanghai, Nankin, Pékin...). Les communes populaires furent généralement transformées en bourgs, et leur disparition fut l'occasion d'orienter une large part de la production rurale non plus seulement vers l'agriculture mais aussi vers la fabrication de biens de consommation destinés aux marchés extérieurs, qu'ils soient locaux, nationaux ou internationaux. Alors que l'idéologie maoïste les condamnait précédemment à l'autarcie économique, les réformes autorisèrent les usines de production et de réparation des anciennes communes populaires à fabriquer pour un marché intérieur chinois, qui s'est rapidement développé depuis vingt ans, et pour l'exportation. Les entreprises des bourgs et des cantons ont connu un essor rapide. Leur nombre est passé de

1,4 million en 1980 à 19 millions en 1990, et à plus de 20 millions en 1997. Initialement orientées vers l'industrie et l'agriculture, elles ont vu la part du secteur primaire s'effondrer et le tertiaire se développer progressivement.

L'industrie restait toutefois l'activité prépondérante en 1997. Même si ce secteur, pour la Chine entière, ne représentait plus que 19 % du nombre des entreprises des bourgs et cantons, contre 71 % dans le commerce et les services, l'industrie employait toujours 47 % des 131 millions de travailleurs de ces entreprises, contre 38 % pour le commerce et les services. Surtout, la part de l'industrie dans la valeur ajoutée totale de ces entreprises – 2074 milliards de yuans – était de 58 %, contre seulement 32 % dans le commerce et les services.

Les autorités locales (gouvernements de districts, de bourgs et de cantons) sont généralement les propriétaires de ces entreprises. Elles leur ont fait profiter des réseaux de solidarité politique, qu'elles tirent du régime en place, pour faciliter tant leur approvisionnement en matières premières depuis les provinces de l'intérieur que leur rayonnement commercial, et elles les ont utilisées pour offrir des emplois industriels, puis tertiaires, aux populations locales.

Dans les campagnes les plus développées, ce sont surtout les usines qui se sont multipliées. La part de l'industrie dans la valeur ajoutée des entreprises des bourgs et des cantons de l'ensemble formé par Shanghai, le Jiangsu et le Zhejiang, était en 1997 de 84 % contre 12 % au commerce et aux services divers; de 49 % contre 43 % pour l'ensemble Pékin, Tianjin et le Hebei; de 79 % contre 11 % pour le Guangdong. Localement, les bourgs ont pu se spécialiser dans telle ou telle production : ici des réfrigérateurs ou des ventilateurs, là des meubles, des jouets ou des parapluies... Ils ont développé des zones industrielles, construit de nouvelles infrastructures de transport (ponts, routes, ports, parfois autoroutes et aéroports) et, grâce aux profits réalisés, réaménagé leurs espaces urbains.

Dans les régions littorales, nombre de paysans se sont ainsi tournés vers une double activité, puis vers un emploi unique dans les entreprises du bourg, alors que leur femme ou des ouvriers agricoles venus parfois des provinces intérieures prenaient la relève dans les champs. Une politique de l'État a, sur ce point, prolongé l'ancien système des registres civils en encourageant les paysans à « quitter la terre sans quitter la campagne ».

Les mégapoles chinoises

De nouvelles formes spatiales sont dès lors apparues dans les régions chinoises densément peuplées, qui se sont le plus développées dans les années 1980. De larges espaces ruraux ne sont plus que très secondairement agricoles. Leurs paysages ont été remodelés en fonction des concentrations industrielles situées généralement au niveau des noyaux agglomérés que sont les bourgs et les villages en expansion. Les centres, chefs-lieux de bourgs, deviennent de petites villes, avec quelques hauts buildings (siège du gouvernement local, hôtels...), avec de larges artères qui intègrent commerces, bureaux et logements, avec des extensions industrielles et résidentielles, avec enfin des infrastructures sportives et de loisirs. Les régions les plus développées de la côte ne voient plus, ainsi, une confiscation du développement économique au profit des moyennes et grandes villes, mais bien plutôt une densification, au niveau des bourgs anciennement ruraux, de pôles de croissance intégrant des caractères urbains dans un contexte resté largement rural. L'ambivalence de ces bourgs tient à ce qu'ils ne sont plus seulement des prestataires de services pour le monde rural auquel ils appartiennent, mais aussi des centres industriels et tertiaires intégrés à une économie proprement urbaine, à une échelle régionale, nationale et parfois internationale. Cette mutation des campagnes chinoises les plus développées s'opère surtout à l'échelle régionale. Espaces ruraux, villages et bourgs industrialisés, moyennes et grandes villes, constituent des ensembles territoriaux économiquement solidaires. Des réseaux humains d'information commerciale, de diffusion des capitaux, des nouvelles technologies et des produits, s'appuient sur tous les niveaux de la hiérarchie urbaine.

Au vu de cette urbano-industrialisation des campagnes chinoises, la notion de « mégapole » prend tout son sens. Serions-nous face à l'émergence, dans les régions de Shanghai-Nankin, du delta de la rivière des Perles, de Pékin-Tianjin, ou de Shenyang-Dalian, de nouvelles régions urbaines dont les solidarités internes et l'échelle géographique pourraient s'assimiler à celles des mégapoles nord-américaine et japonaise? Ces mégapoles chinoises présenteraient-elles, d'autre part, des caractéristiques proprement asiatiques, communes à la Chine, au Japon, à la Corée du Sud, à l'Indonésie et à l'Inde, et qui rompraient ainsi avec le cas analysé par Gottmann? Ce qui est certain est qu'il ne s'agit pas ici de « métropoles étendues », de métavilles tentaculaires qui absorberaient leurs environs immédiats (banlieues, périphéries urbaines, villes-satellites, espaces ruraux ou rurbanisés) dans un systè-

me spatial et économique monocentré, mais bien plutôt de « mégapole » au sens que leur a donné Gottmann.

La constitution de vastes régions urbaines polycentriques, intercalant en leur sein des espaces ruraux, est à l'origine des nouvelles configurations spatiales que l'on observe dans bon nombre de régions – souvent littorales – de l'Asie: la mégapole japonaise, Séoul-Pusan, Taïpei-Kaohsiung, Shanghai-Nankin, Hongkong-Canton, Pékin-Tianjin, Jakarta-Bandung, Bangkok, Delhi, Calcutta, Bombay...

Mais, à la différence de la Mégapolis nord-américaine, les espaces ruraux asiatiques intégrés dans ces régions urbaines ne se réduisent pas à des périphéries vidées de leur population, et réappropriées par la ville dans un processus d'étalement urbain. Ces espaces gardent au contraire de fortes densités de population en continu et un caractère sinon agricole, du moins rural, en transition vers ce que l'on pourrait appeler le « strictement urbain ».

En l'absence d'un exode rural réel, des liens originaux se nouent alors entre les villes moyennes et grandes et leurs périphéries rurales, ponctuées de petites villes, de bourgs, de villages, et articulées par des infrastructures routières et industrielles. Si la Mégapolis nord-américaine, selon Gottmann, est un tissu dense de villes, un vaste espace urbain d'échelle régionale entrecoupé de terres vides (forêts, espaces de loisirs), les mégapoles asiatiques sont au contraire des régions pleines d'hommes et d'activités extra-agricoles, hors même des strictes limites urbaines.

La croissance industrielle et urbaine des pays asiatiques n'aurait pas été (ou ne serait pas), comme dans les pays développés occidentaux, le moment d'une explosion urbaine par le délaissement drastique des campagnes, mais celui d'une densification économique globale d'espaces de dimension mégapolitaine.

Une combinaison de facteurs originale

Les facteurs explicatifs de ce processus sont au nombre de six, et rejoignent les analyses classiques de la littérature tropicaliste francophone :

- les régions concernées étaient des foyers de forte densité de population dès avant la deuxième guerre mondiale ;
- une large part de ces populations était constituée de petits exploitants agricoles (se consacrant souvent à la riziculture), mais les activités non agricoles (commer-

ce, transports, industrie) étaient traditionnellement présentes au sein même des foyers familiaux ;

- l'essor actuel de ces mégapoles tient à une fluidité et à une mobilité des populations, grandement facilitées par la révolution des transports ;
- l'utilisation du sol y est intensive et très diversifiée ;
- la part du travail féminin est importante dans l'économie non agricole de ces régions ;
- enfin, si les zones rurales développent des activités non agricoles, elles ne sont pas pour autant soumises à la législation urbaine, ce qui réduit les coûts de production et engendre l'épanouissement d'un secteur informel.

S'il fallait décrire le système spatial d'une mégapole asiatique type, il faudrait y distinguer différentes catégories d'espaces : les villes principales, les espaces périurbains qui les prolongent, mais aussi, entre ces pôles, des couloirs de forte densité de population dont les activités répondent étroitement aux lois de l'économie urbaine ; enfin, des espaces ruraux densément peuplés à orientation agricole, s'inscrivant dans les interstices de cette architecture spatiale.

Afin de rendre compte des hiérarchies spatiales en présence et de distinguer ces sous-types spatiaux, des critères peuvent être avancés en se fondant sur la nature agricole ou non-agricole des activités, et sur la part des agriculteurs dans la population active des territoires considérés. Quatre types d'unités spatiales peuvent ainsi être distingués, de la plus urbaine à la moins urbaine :

- les unités spatiales dont plus de 50 % du P.I.B. relève des activités non-agricoles et dont plus de 50 % de la main-d'œuvre est engagée dans des activités non-agricoles ;
- les unités spatiales dont plus de 50 % du P.I.B. relève des activités non-agricoles et dont moins de 50 % de la main-d'œuvre est engagée dans des activités non-agricoles ;
- les unités spatiales dont moins de 50 % du P.I.B. relève des activités non-agricoles et dont plus de 50 % de la main-d'œuvre est engagée dans des activités non-agricoles ;
- enfin, les unités spatiales dont moins de 50 % du P.I.B. relève des activités non-agricoles et dont moins de 50 % de la main-d'œuvre est engagée dans des activités non-agricoles.

Mais les limites de tels critères sont évidentes. Leur nature strictement économique ne permet pas de saisir la réalité urbaine des territoires, et cela d'autant plus qu'il s'agit justement d'espaces en développement,

en pleine transition du rural vers l'urbain. Ces critères sont trop généraux et sont soumis à une trop fréquente incertitude statistique pour nous donner une image approchée de la réalité économique.

L'impossibilité de les appliquer est particulièrement évidente dans le cas du delta de la rivière des Perles. Leur utilisation n'entraîne pas en effet des différenciations suffisantes pour être significatives : une seule cité du delta, Qingyuan, échappait en 1992 au premier type de cette grille d'analyse (où plus de la moitié du P.I.B. et de la main-d'œuvre relèvent du secteur non-agricole), et un seul district, Qingxin échappait au deuxième type (où plus de la moitié du P.I.B. relève du secondaire et du tertiaire, tandis que plus de 50 % de la main-d'œuvre reste officiellement engagée dans des activités agricoles).

En fait, l'hypothèse vaut surtout pour ce qu'elle suggère. Nombre des transformations en cours (économiques, paysagères, sociales...) dans les campagnes chinoises sont intégrées dans la théorie des mégapoles asiatiques. Cette hypothèse met justement l'accent sur la constitution de vastes régions métropolitaines dans un contexte d'industrialisation et d'urbanisation rapides. Le phénomène de la mégapole n'est donc pas réservé aux seuls pays occidentaux, et il présente ici des caractéristiques propres aux régions asiatiques, en liaison avec leur histoire et leur culture. Les mégapoles asiatiques semblent en outre concentrer une part toujours plus grande de la population et de l'activité économique du pays et, par conséquent, leur évolution actuelle aggrave bien plus qu'elle ne résorbe les disparités territoriales à l'échelle nationale. L'Asie verrait enfin émerger un nouveau type de relations entre le rural et l'urbain, remettant en cause cette dichotomie géographique traditionnelle. L'évolution du delta la rivière des Perles depuis 1978 nous conduit à une remise en cause particulièrement radicale de cette opposition entre l'urbain et le rural, par une prise en compte des facteurs politiques et micro-territoriaux du développement, et aussi par une perception moins économiste de la réalité urbaine dans les bourgs et villages des mégapoles chinoises.

Le delta de la rivière des Perles

Le delta de la rivière des Perles correspond aux basses terres centrales de la province du Guangdong. Il a connu, parmi les régions chinoises, les plus forts taux de croissance économique dans les années 1980. Son

orientation vers la production de biens de consommation et son ouverture à l'extérieur ont été facilitées par une politique du gouvernement central qui a clairement privilégié le Guangdong (création des Zones économiques spéciales de Shenzhen et Zhuhai, libéralisation économique...), et surtout par la proximité spatiale et culturelle de Hong Kong. Entre 1980 et 1992, la part du delta dans la production brute provinciale est passée de 58 à 72 %, et cette croissance s'est traduite par une nette industrialisation de son économie: le secteur secondaire représentait 91 % de la valeur de la production (agricole et industrielle) de la région au début des années 1990.

L'industrialisation, relayée ensuite par le tertiaire, ne s'est pas ici concentrée dans les seules villes du delta, bien que celles-ci aient eu un fort passé fondé sur l'artisanat, le commerce et l'industrie (Canton, Foshan, Jiangmen...). Le développement des années 1980 s'est plutôt traduit par l'industrialisation d'un espace régional largement rural, d'une superficie de 48 000 km². Les entreprises des bourgs et des cantons ont joué un rôle déterminant. Leur production est passée de 17 à 138 milliards de yuans entre 1985 et 1992 pour l'ensemble de la province, alors que leur nombre n'augmentait que de moitié, soit 1,3 million d'entreprises en 1992. La plus grande part de ces entreprises était concentrée dans le delta de la rivière des Perles. La production deltaïque totale des entreprises des bourgs et des cantons représentait, en 1992, 69 % de celle de la province (94 milliards de yuans) pour 34 % seulement des entreprises rurales de la province (440 000 unités).

L'industrie représentait, à elle seule, en 1993, 76 % de la production provinciale des entreprises de bourg et de canton, le commerce 9 %, et l'agriculture moins de 1 %. Si 86 % des entreprises rurales de la province étaient privées en 1992, les entreprises relevant des structures collectives de villages et de cantons représentaient toutefois 43 et 26 % (respectivement) de la production de ce type d'entreprises. Surtout, l'écart entre la production moyenne des entreprises des cantons et les autres n'a pas cessé de se creuser: une entreprise de canton produisait en moyenne pour 2,4 millions de yuans en 1992, soit 22 fois la production moyenne de l'ensemble des entreprises rurales. En cela, l'industrialisation rurale a manifestement engendré des pôles économiques que l'on ne peut plus réduire à de simples unités de production prolongeant des traditions rurales et artisanales. Le cœur du delta de la rivière des Perles (districts de Nanhai, Shunde, Zhongshan, Panyu et Dongguan) réunissait, à lui seul, 34 % des entreprises rurales et 50 % de la production

deltaïque. Ici, les formes de l'industrialisation et de l'urbanisation des campagnes par multiplication des noyaux urbains au niveau des bourgs ont été portées à leur plus extrême expression. Les fortes densités de population (585 hab./km² pour les seuls résidents officiels) ont vu l'essor d'une double activité, agricole et industrielle, puis une orientation à la fois industrielle et tertiaire, sans que cette main-d'œuvre autochtone ait eu besoin de quitter la campagne.

Ainsi retrouvons-nous ici tous les éléments de l'urbano-industrialisation d'un ensemble régional équivalent à une mégapole asiatique. L'occupation du sol y est très intensive, et âprement disputée entre les différentes activités (agriculture, industrie, transports, résidence, hôtellerie, tourisme...), si bien que les autorités ont été obligées, en 1994, d'interdire la conversion des terres agricoles afin de ne pas aggraver la dépendance alimentaire de la région. L'interpénétration entre les espaces urbains et ruraux est sans cesse plus évidente, du fait de l'extension et du renouvellement des parcs urbains des bourgs locaux, et de la mutation de campagnes de moins en moins agricoles. L'armature urbaine peut aussi rappeler, à première vue, la configuration spatiale du modèle des mégapoles asiatiques. Nous constatons en effet une forte hiérarchisation urbaine: un pôle urbain et économique prédominant (Hong Kong); une grande ville (Canton) et des zones économiques spéciales, qui apparaissent comme des villes-relais; entre ces pôles, des continuums industriels mêlant petites villes, bourgs et espaces ruraux industrialisés (notamment le couloir urbano-industriel qui va de Hong Kong et Shenzhen à Canton; enfin des espaces ruraux restés agricoles. Pour autant, l'exemple du delta de la rivière des Perles s'écarte du modèle proposé sur plusieurs points.

L'espace régional n'évolue pas ici suivant des règles homogènes. La frontière entre Hong Kong et la Chine continentale, qui reste réelle même après la rétrocession de 1997, laisse une relative indépendance politique et administrative à Canton, capitale traditionnelle du pays cantonais, par rapport à Hong Kong. Surtout, la configuration frontalière accuse les différences de structures économiques qui demeurent entre une région de Chine continentale, qui se développe à partir d'un système socialiste hérité, et une métropole libérale au rayonnement international.

Le développement, d'autre part, ne se diffuse pas strictement à partir des seuls pôles de croissance que sont les moyennes et grandes villes de la région. Certes,

c'est grâce à Hong Kong et à Canton que les bourgs ruraux du delta ont pu trouver les capitaux initiaux, moderniser leur production, puis commercialiser leurs produits. Mais l'impulsion véritable ne vient généralement pas des villes. Ici c'est l'initiative des autorités locales, héritières des communes populaires, et le savoir-faire de populations historiquement formées aux cultures commerciales et à une production artisanale destinée à l'exportation hors du delta, qui ont été déterminants. Dans le delta de la rivière des Perles, les villes sont présentes et elles restent des relais. Mais elles ne peuvent pas toujours jouer leur rôle à hauteur des attentes d'une région en plein boom économique : aussi les bourgs les plus prospères ont-ils eu tendance à construire leurs propres infrastructures de transports (routes, ports de marchandises et de passagers, etc.) et de services (commerce, administration, hôpitaux, écoles...). Ils ont dès lors été amenés à court-circuiter la hiérarchie urbaine locale, qu'il s'agisse de la cité qui leur était immédiatement supérieure ou simplement de Canton, et à contacter les autres bourgs ou villes dont les services étaient plus avantageux pour eux. Nombre de bourgs du delta sont en relation directe avec les services portuaires de Hong Kong, avec la bourse, les sociétés d'import-export ou les entreprises industrielles de l'ancienne colonie.

La mégapole cantonaise en cours de constitution se fonde non pas sur une armature urbaine hiérarchisée, qui irait de la métropole aux villes secondaires, puis à des espaces économiquement et morphologiquement mixtes, et enfin à des espaces ruraux demeurés agricoles, mais bien plutôt sur une juxtaposition de territoires (cités, bourgs, villages) qui se développent en parallèle et en rivalité, et dont Hong Kong constitue progressivement le point d'union essentiel. En cela, la sphère politique joue un rôle déterminant, notamment celle des autorités locales, qui possèdent les entreprises des bourgs et des cantons.

Enfin, la redistribution résidentielle des citoyens dans les périphéries rurales des moyennes et grandes villes a été très tardive dans le cas du delta de la rivière des Perles. Elle s'est amorcée au début des années 1990 et n'a touché qu'un faible nombre de Cantonais, cela pour des raisons financières évidentes, mais aussi par manque d'infrastructures de transports ou de base pour la vie quotidienne dans les espaces périurbains. Quand elle a lieu, cette rurbanisation se traduit souvent par la création de zones résidentielles constituées de villas, protégées par de hauts murs et des gardiens, et isolées du monde rural environnant.

L'interpénétration des modes de vie entre les grandes villes du delta et les espaces mixtes (petites villes, bourgs, campagnes) semble encore aujourd'hui très réduite. Il y a plus d'écart entre les modes de vie de Canton et ceux d'une ville secondaire comme Zhaoqing, qu'entre cette ville moyenne et les petites villes ou bourgs qui l'environnent. Si les noyaux urbains secondaires et les espaces ruraux du delta proposent à leurs habitants de meilleures conditions matérielles (logement, etc.) et des salaires plus élevés, les activités de sociabilité et de loisirs caractéristiques d'une grande ville (par exemple la restauration) ne s'y diffusent que lentement. Les mentalités des populations des bourgs restent éloignées de celles des citoyens de Canton, et à fortiori de Macao ou de Hong Kong.

Les nouveaux centres économiques que sont les zones économiques spéciales en offrent des exemples extrêmes. La très dynamique zone industrielle de Shekou, qui dépend de Shenzhen et fait face à Hong Kong, a vu sa population augmenter de 144 à 50 000 personnes entre 1979 et 1992 (avec, cette dernière année, 85 % de jeunes entre 27 et 35 ans). Sa production industrielle atteignait 3,35 milliards de yuans en 1991. Pourtant, le manque de services et d'infrastructures récréatives en faisait un « désert culturel ». En cela il semble que, dans le cas du delta de la rivière des Perles, nous soyons face non tant à une urbanisation qu'à un processus de « déruralisation » économique.

EXPROPRIATION, ÉLECTIONS ET MIGRATIONS DANS UN VILLAGE PROCHE DE MACAO

HSIEH HSIAO YANG

Doctorante à l'INALCO - maseche@club-internet.fr

En Chine, les réformes économiques ont commencé en 1978, surtout dans les villes du sud du Guangdong et du Fujian. Le gouvernement chinois a fondé quatre « zones économiques spéciales ». La commune rurale de cette étude se situe à l'ouest du delta de la Rivière des Perles et à côté de la Zone Économique Spéciale de Zhouhai, elle-même aux portes de Macao (comme Shenzhen est aux portes de Hong Kong, à l'est de la Rivière des Perles). En plus, il y a une grande route qui traverse cette commune rurale. Elle s'appelle « la route de Cheng Guan ». Cette route relie Macao, Zhouhai et Zhongshan. Par conséquent, au début des années 90, le bourg de Wu Gui San (dans lequel la commune rurale se situe) avait déjà le potentiel économique nécessaire pour devenir une région urbaine.

La commune rurale étudiée ici s'appelle Ke Ren Di. Comme d'autres communes du sud du Guangdong elle connaît, depuis les réformes économiques, de gros problèmes liés à l'urbanisation. Par exemple, le changement de hukou (statut résidentiel), le changement de nature de l'emploi, les conflits avec le gouvernement du bourg, portant sur l'expropriation de la terre cultivée, etc. Mais, cette commune de Ke Ren Di possède certains caractères singuliers qui ont exacerbé les influences de l'urbanisation.

Voici quelques informations de base sur la commune rurale de Ke Ren Di. Elle se situe à 30 minutes en voiture de Zhouhai, à 45 minutes de Macao. Cette commune rurale appartient à l'unité gestionnaire de **Shi Gu**, au bourg (ou district) de **Wu Gui San**, à la ville (ou municipalité) de **Zhongshan**, à la province du **Guangdong**. La population y est à peu près de 120 personnes réparties en 20 foyers. En 1980, la somme des terres cultivées était de 188 *mou*. A la différence des provinces du nord de la Chine, tous les villageois de cette commune rurale viennent d'une même famille originelle. C'est-à-dire qu'ils ont le même nom.

Trois caractéristiques de cette commune rurale expliquent son urbanisation. Elles sont comparables à celles des autres villages du sud du Guangdong.

En premier lieu, la très grande proximité de la Zone Économique Spéciale de **Zhou Hai**. A la fin des années 80, à Zhou Hai, les loyers et les salaires ont beaucoup augmenté. En conséquence, la plupart des investissements (chinois ou étrangers) se sont reportés sur les communes rurales proches. Ainsi, le gouvernement du bourg Wu Gui San voulut-il exproprier les terres cultivées des villageois pour y construire des usines et des routes. On peut trouver des conflits d'expropriation du même ordre dans plusieurs villages également proches de la Zone Économique Spéciale.

En second lieu, l'élection des commissions rurales dans ce bourg où cette commune rurale se situe ne s'est pas bien passée et, l'année dernière, plusieurs manifestations se sont déroulées contre l'unité gestionnaire et le gouvernement du bourg.

Enfin, grâce à la télévision, la radio et les magazines, la plupart des habitants de cette commune rurale peuvent recevoir des informations sur Hong Kong et Macao. En outre, ces « ruraux partiels » ont tous eu l'occasion de se rendre à Hong Kong et à Macao, où habitent leurs amis. Ils ont donc une meilleure connaissance de la démocratie que les ruraux des provinces plus reculées.

Cette étude n'a pas l'intention de montrer les failles du processus démocratique, ni les conflits entre les villageois et le gouvernement. Mais, au travers de certains aspects économiques et géographiques, nous essayerons de chercher pourquoi et comment les changements liés au travail et à la qualité de la vie des villageois sont si rapides dans cette commune rurale.

Les villageois ne sont plus paysans

Voyons d'abord la question du travail. Depuis la fin des années 80, les villageois ne travaillent plus comme des paysans, c'est-à-dire que la plupart d'entre eux ont cessé de travailler dans les champs. Et c'est en

partie grâce à eux que la vie rurale s'est améliorée, beaucoup plus que par une action directe du gouvernement du bourg. La plupart d'entre eux travaillent en individuels, et non pas dans une entreprise nationale, ni dans une entreprise du bourg.

Après l'expropriation opérée par le gouvernement du bourg, les villageois ont changé de *hukou*. Ils relèvent à présent d'un *hukou* non-agricole. En l'espace de dix ans, c'est-à-dire entre 1987 et 1997, la population non-agricole de la municipalité de Zhongshan est passée de 250 000 à 370 000 habitants. Habituellement, on observe que la croissance urbaine est le fait de villageois migrant vers la ville. Ils deviennent des urbains en venant habiter la ville. Mais en Chine, du fait que beaucoup de gens habitent déjà la ville, « l'urbanisation » des gens consiste seulement à changer de catégorie de travail et de qualité de vie, non de résidence. De fait, les ruraux de Ke Ren Di sont restés sur place.

Dans cette commune rurale, à la suite de l'expropriation des terres, beaucoup de bâtiments ont été construits. La plupart de ceux-ci sont des entreprises industrielles dites rurales, c'est-à-dire gérées par la collectivité, ou bien des entreprises industrielles privées. Selon l'annuaire de statistique du Guangdong, la production globale des entreprises industrielles rurales a été multipliée par 11 entre 1987 et 1997, passant de 235 000 à 2 526 000 RMB (*yuan*).

En outre, une partie des petits commerces sont dirigés par des villageois. Il s'agit de petits restaurants, de boutiques, de salons de coiffure, etc. Dans cette commune rurale, les activités agricoles des villageois ont donc été remplacées par d'autres activités économiques. De 1987 à 1997, dans l'ensemble de la municipalité de Zhongshan, la production globale de l'agriculture est passée de 0,5 à 2,5 milliards de RMB, tandis que la production globale ouvrière a grimpé de 3,2 à 49 milliards de RMB.

De plus, afin de pouvoir trouver des emplois de cadres, les jeunes villageois étudient dans les écoles professionnelles de Zhongshan, de Zhouhai, etc., par exemple la finance et la comptabilité. D'autres visent le secteur de l'hôtellerie, certains travaillant déjà dans les grands restaurants ou les grands hôtels de la ville.

En raison de l'ouverture et de la réforme dans le sud du Guangdong, les villageois connaissent bien Macao et Hong Kong, notamment par la télévision et la radio. Parce que ce village est proche de Macao, dès

la fin des années 80 il y eut beaucoup de villageois, comme de ressortissants de tout le sud du Guangdong, pour aller à Macao clandestinement afin de gagner plus d'argent. Ils s'y rendirent en bateau, à pied, à la nage... A Macao, les salaires étaient plus élevés qu'en Chine. Ainsi, ils purent envoyer de l'argent à la campagne afin d'améliorer la qualité de vie de leur famille, par la construction d'une maison neuve ou l'ouverture d'un petit commerce. A la fin des années 80, ils purent même employer d'autres provinciaux, en provenance du Nord, pour cultiver leurs champs avant que ceux-ci ne fussent tous expropriés par le gouvernement du bourg. De 1987 à 1997, la surface des terres cultivées à Zhongshan diminua considérablement, passant de 620 000 à 103 000 *mu*.

Tout a changé en dix ans

Ainsi, la qualité du travail et la qualité de vie des villageois dans cette commune rurale ont changé. Depuis plusieurs dizaines d'années, les villageois habitaient dans de vieilles maisons. Mais, au début des années 90, ils ont commencé à construire des maisons neuves. Presque 80 % des familles dans cette commune rurale ont construit des maisons neuves. On peut voir que toutes les maisons neuves sont jolies, mais ce n'est qu'une apparence.

Lors d'un séjour de quelques semaines j'ai découvert que, dans les maisons neuves, il y avait encore certaines conditions matérielles qui n'étaient pas bonnes. Il faudrait les améliorer. Par exemple, dans une maison à trois étages, il y avait 3 salles de bain, mais on ne pouvait trouver de l'eau chaude que dans l'une d'elles. Pendant l'hiver, toute la famille devait faire la queue pour la douche.

On constate de grandes améliorations dans un autre domaine, celui des transports en commun. Autrefois, les villageois prenaient le bus ou allaient à vélo pour gagner la ville. Il y a 12 ans, il fallait une heure et demie de vélo, et le bus ne fonctionnait qu'une fois par jour. Maintenant, le bus et d'autres transports fonctionnent en permanence. Certains villageois ont aussi des motos. Et toutes les familles, dans cette commune rurale, ont le téléphone. Selon l'annuaire des statistiques du Guangdong, les usagers du téléphone dans la ville de Zhongshan étaient 90 000 en 1998, alors que dix ans auparavant il n'y en avait que 8 000. Les usagers du téléphone dans la campagne étaient 200 000, contre 11 000 dix ans plus tôt.

Par ailleurs il faut rappeler que, traditionnellement, dans une famille rurale, les ménages des fils mariés cohabitaient avec la génération précédente dans une même grande maison ancestrale. La fille mariée, de son côté, allait habiter avec la famille de son mari. Aujourd'hui cela change, les fils ayant la capacité d'acheter un appartement en ville. Il en est de même des filles avant leur mariage.

Après l'expropriation, on n'a pas construit que des usines et des routes. On a aussi édifié quelques lieux d'amusements, notamment consacrés au karaoké, ainsi que des clubs, des grands restaurants, qui sont dirigés par des étrangers de Macao, de Hong Kong, ou par des provinciaux. Non loin de la commune rurale de Ke Ren Di, il y a aujourd'hui plusieurs cinémas, alors que dans la ville-même de Zhongshan, dix ans auparavant, il n'y en avait pas un seul. En 1997, la municipalité en compte en tout 64 ! La plupart des films projetés viennent soit de la production nationale, soit de Hong Kong, ou bien encore de Hollywood. Il n'y a presque pas de films venant d'Europe. Contrairement aux cinémas, en revanche, les musées et les centres artistiques n'ont guère été multipliés ; seuls deux musées et un groupe artistique ont été construits depuis dix ans.

En résumé on peut dire que, depuis l'ouverture et la réforme économique, les villageois sont entrés dans le processus d'urbanisation. Politiquement, le représentant du village est maintenant choisi par les villageois. Comme cela, les villageois peuvent faire passer leurs opinions par l'intermédiaire de leur représentant. De fait, il y eut déjà quelques manifestations organisées par les représentants de villages contre le gouvernement du bourg. Par contre, depuis 1987, le parlement chinois a promulgué des lois sur l'organisation des comités ruraux. Or, il fallut attendre l'an dernier pour qu'une élection de comité rural soit organisée dans cette commune. De plus, tous les candidats à l'élection furent présentés par le gouvernement du bourg. C'est la grande faille du processus démocratique.

Bref, la vie dans cette commune rurale, et dans bien d'autres villages en situation comparable, a déjà été très améliorée. Mais les villageois n'ont pas assez de connaissance politique pour découvrir et dénoncer les failles du gouvernement. Ils n'ont pas assez de moyens pour faire appel.

LES TRAVAILLEURS MIGRANTS DANS LA PRESSE QUOTIDIENNE DE SHENZHEN

Eric FLORENCE

Centre d'étude de l'ethnicité et des migrations (CEDEM) - Université de Liège, Belgique
eric.florence@ulg.ac.be

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il est important de rappeler quelques-uns des traits spécifiques de la situation des migrants d'origine rurale dans les villes en Chine.

La situation des migrants en Chine

Si l'on est en général impressionné par le nombre de personnes concernées par les migrations dans ce pays (environ 80 millions d'individus, dont une proportion importante se dirige vers les villes¹), c'est néanmoins par leur statut très particulier de « sous-citoyenneté »² que ces migrants se distinguent des migrants internes des autres parties du monde. Ce statut les rapproche beaucoup de celui de véritables étrangers, et en fait des « immigrés de l'intérieur »³ pour reprendre l'expression judicieuse de Jean-Philippe Béja. Pour comprendre cela, il faut se souvenir qu'au cours des deux décennies qui s'étendent de la fin des années 1950 à la fin des années 1970, toute « mobilité ascensionnelle [spontanée] des campagnes vers les villes » fut rendue excessivement difficile voire impossible⁴. Les paysans, virtuellement fixés à la glèbe, se virent isolés géographiquement et socialement. Depuis cette époque l'Etat, dans sa fonction dispensatrice, a traité en effet de manière éminemment distincte urbains et ruraux⁵. Les citadins, avec pour figure emblématique l'ouvrier, bénéficiaient d'un large éventail de services et de biens tels qu'un emploi à vie dans une entreprise d'Etat, la sécurité sociale étendue à tous les membres de la famille, la gratuité de la scolarité des enfants, des denrées alimentaires à bas prix, etc.⁶

Autant d'avantages auxquels ne pouvaient prétendre les ruraux.

Le livret de résidence

Un mécanisme institutionnel a joué un rôle fondamental dans la fixation des paysans à la terre : il s'agit du livret de résidence (*hukou*). Ce livret de résidence divise l'ensemble de la population chinoise en deux groupes distincts : populations agricole (*nongye renkou*) et population non agricole (*fei nongye renkou*). Comme le soulignait S. H. Potter et J. Potter, le critère fondamental pour distinguer un paysan d'un ouvrier est de savoir si l'intéressé mange les grains de l'Etat ou les grains qu'il produit lui-même⁷. Si, depuis la décollectivisation rurale et le lancement des réformes économiques (consistant notamment en un relâchement des contraintes étatiques sur l'économie), le livret de résidence a perdu cette fonction première de barrière à la mobilité des paysans, il induit très nettement une situation de discrimination institutionnelle et d'ambiguïté juridique pour le migrant une fois celui-ci en milieu urbain.

Cette situation d'outsider est à la fois un facteur de précarisation et de marginalisation pour le migrant. Son accès au marché urbain de l'emploi est limité ; il n'a pas le droit de s'installer définitivement en ville ; il peut être expulsé en fonction de la conjoncture politique ou économique ; le regroupement familial lui est généralement interdit ; il est dans une situation de relative vulnérabilité⁸ face aux administrations urbaines, etc. Pourtant, c'est aussi ce qui constitue son avantage

1. E. Florence, « Les migrations en Chine et leurs implications sur le plan urbain », *Hommes et Migrations*, n° 220, juillet-août 1999, pp. 73-95.

2. D. Solinger, *Contesting citizenship in urban China: peasant migrants, the state, and the logic of the market*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1999, pp. 6-7.

3. J.-Ph. Béja, « Les travailleurs itinérants, des immigrés de l'intérieur », *Perspectives chinoises*, n° 21, janvier 1994, p. 32.

4. E. Florence, *op. cit.*, p. 75 ; Cheng, Tiejun and Mark Selden, « The origins and consequences of China's Hukou's system », *The China Quarterly*, n° 139, 1994, p. 656-667 ; M. K. Whyte and W. L. Parish, *Urban life in contemporary China*, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1984, p. 18 ; P. Trolliet, J.-Ph. Béja, *L'empire du milliard. Populations et société en Chine*, Armand Colin, Paris, 1986, p. 155.

5. Solinger, *op. cit.*, pp. 8, 27.

6. Wang Feng, « The breakdown of a great wall: recent changes in the household registration system », T. Scharping (ed.), *Floating population and migration in China. The impact of economic reforms*, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde, Hambourg, 1997, p. 149.

7. Sulamith H. Potter, « The position of peasants in modern China's social order », *Modern China*, vol. 9, n° 4, octobre 1983, pp. 465-499 ; Potter S. H. and Potter J. M., *China's peasants. The anthropology of a revolution*, Cambridge University Press, New York, 1990, 358 p.

8. Mais aussi de relative autonomie par rapport à l'emprise de l'Etat. C'est la thèse développée par le sociologue chinois Xiangbiao pour qui « si l'Etat ignore les communautés de migrants, les membres de cette même communauté n'ont pas besoin de l'Etat pour survivre et peuvent se permettre de l'ignorer, ruser, ou plier les structures de l'Etat ». Xiangbiao, « 'Zhejiang Village' in Beijing: Creating a visible non-state space through migration and marketized traditional networks », in F. Pieke and H. Mallee (eds.), *Internal and International Migration. Chinese Perspectives*, Surrey, Curzon Press, 1999, pp. 240-242.

comparatif en terme de coût de production et de reproduction⁹. Cette permanence du livret de résidence, lourd héritage du système socialiste, fait que nombre de citoyens perçoivent la présence des migrants en ville comme marquée du sceau de l'illégalité.

Une image négative

Les quelques études ou commentaires relatifs à la représentation médiatique des migrants dans la Chine des réformes ont fait ressortir une image essentiellement négative des migrants¹⁰. Les migrations rurales sont décrites comme un problème qui menace la société et qu'il faut résoudre. Quant à la présence des migrants en ville, elle est dépeinte comme ayant entraîné toute une série de nuisances : saturation des infrastructures urbaines, pollution, augmentation de la criminalité et aggravation de l'insécurité, non-respect du contrôle des naissances, prostitution, etc. La terminologie utilisée pour évoquer l'arrivée en ville des migrants est caractéristique des représentations médiatiques des phénomènes migratoires en général : « *images aquatiques* »¹¹ telles que marées, vagues, etc., autant de métaphores dénotant une invasion qu'il faut contrôler¹². Cet accent mis sur les migrations, les assimilant à un problème à résoudre, à quelque chose qui vient déranger un système caractérisé notamment par la prévisibilité, la stabilité¹³ (chaque personne se voyant attribuer un rôle précis) trahit la situation d'une Chine en transition.

Si cet article vient confirmer cette tendance à la « problématisation » des migrations, mon objectif principal sera de tenter de montrer, par un survol des discours de presse à Shenzhen, que les représentations médiatiques à l'égard des migrants ne sont pas uniformes. Le cas de Shenzhen montre qu'une différenciation de la terminologie utilisée pour qualifier les migrants dans la presse est perceptible. Le but poursuivi dans cet article n'est nullement de tenter d'appréhender le rapport entre discours politico-

médiatiques et représentations sociales. Je me contenterai simplement de préciser que la presse quotidienne constitue un élément parmi un ensemble de facteurs qui interviennent dans l'élaboration des représentations sociales et des identités collectives¹⁴. Quant à la presse écrite quotidienne en République populaire de Chine, si elle a connu une nette évolution vers la commercialisation depuis la fin des années 1980, elle demeure soumise à la supervision du Parti via son département de la propagande. La situation de cette presse est assez bien décrite par la formule de Thomas Man Chan « commercialisation sans indépendance »¹⁵. En outre, à l'occasion de certaines campagnes qui seront évoquées plus loin, les quotidiens peuvent retrouver leur vocation originelle de porte-parole du Parti et de sa ligne.

L'évolution des représentations entre 1989 et 1998

J'ai systématiquement relevé, pour les périodes 1989-90, 1993-94 et 1998 (en me limitant aux mois de janvier à mars, période du nouvel an chinois), les articles traitant des migrations et des migrants dans les quatre quotidiens suivants : « Le Quotidien de la zone économique spéciale de Shenzhen » (*Senzhen Tequbao*, ci-après *STQB*) qui dépend directement des autorités municipales de Shenzhen ; le « Soir de Shenzhen » (*Senzhen Wanbao*, ci-après *SWB*) journal plus populaire¹⁶ ; le « Journal de la légalité de Shenzhen » (*Shenzhen Fazhibao*, ci-après *SFB*) qui est plutôt destiné aux administrations en charge de la sécurité et de la justice, et enfin le « Quotidien du sud » (*Nanfang Ribao*, ci-après *NFRB*) qui est le journal officiel des autorités de la province de Guangdong. Il va sans dire que cet échantillon de la presse quotidienne n'a nullement la prétention d'un relevé exhaustif. Il n'est pas non plus ma source unique. Si le travail d'analyse et les exemples utilisés ici sont pour la plupart issus de ces journaux, certaines informations ont été puisées

K. Calavita formule les choses de la manière suivante à propos des migrants en Italie : « *ces caractéristiques qui rendent les immigrants du Tiers-Monde attirants (leur invisibilité, leur marginalité, leur vulnérabilité) sont les mêmes qualités qui les rendent difficiles à contrôler [...] ou légaliser [...]* », K. Calavita, « Italy and New Immigration », *Controlling Immigration*, Stanford University Press, Stanford, 1994, p. 319.

9. R. Cohen, *The New Heliots*, Gower, 1988, notamment le chapitre 7 « The reproduction of labor-power: southern Africa », pp. 73-110.

10. Voir notamment D. Davin, *Internal migration in contemporary China*, St Martin's Press, New York, 1999, pp. 151-154 ; Ding Jinhong and N. Stockman, « The floating population and the integration in the city community: A survey on the attitudes of Shanghai residents to recent migrants », in F. Pieke and H. Mallee (eds.), *Internal and international migration. Chinese perspectives*, Surrey, Curzon Press, 1999, pp. 119-133 ; T. Jacka, « Working sisters answer back: The presentation and self-presentation of women in China's floating population », *China Information*, volume XIII, n° 1, été 1998, pp. 43-75 ; C. J. Smith, « Migration as an agent of change in contemporary China », *Chinese Environment and Development*, printemps-été 1996, vol. 7, n° 1 et 2, pp. 33-40.

11. A. Tsoukala, « Crime et immigration en Europe », *Working Papers du CEDEM* (Université de Liège), p. 14.

12. D. Davin, *op. cit.*

13. D. Solinger, *op. cit.*

14. A. Tsoukala, *op. cit.*, p. 12.

15. J. M. Chan, « Calling the tune without paying the piper: The reassertation of media controls in China », in Lo Chi Kin, S. Pepper and Tsui Kai Yuen (eds.), *China Review 1995*, The Chinese University Press, Hong Kong, 1996, version CD Rom.

16. C'est-à-dire un journal qui dépend plus d'un véritable lectorat qui achète les journaux.

dans d'autres quotidiens du delta de la Rivière des Perles : le « Quotidien de Canton » (*Guangzhou Ribao*, *GZRB*), le « Soir de Yangcheng » (*Yancheng Wanbao*, *YWB*), le « Week-end du sud » (*Nanfang Zhoumo*, *NFZM*), dans certains quotidiens nationaux et dans la littérature de reportage (*baogao wenxue*).

Période 1988-1990

C'est au cours des années 1988-1989 que le phénomène des migrations commence à devenir un sujet important de l'actualité, qu'il commence à susciter un nombre croissant de commentaires sociaux et à occuper une place considérable dans l'agenda et dans les déclarations des dirigeants politiques. Pourtant, sur le plan quantitatif, comparativement aux périodes ultérieures, les articles traitant de ce sujet dans les quatre quotidiens sélectionnés sont très peu nombreux et relativement courts. Les articles relatant les mouvements de population de cette période se ressemblent fortement dans leur contenu ainsi que dans la manière de rendre compte du phénomène. La plupart mettent dans un premier temps l'accent sur le très grand nombre des migrants, éventuellement sur leur jeunesse et leur ignorance (par exemple à travers l'expression « jeunes ruraux naïfs »¹⁷), et sur une série de problèmes que leur présence en ville pose aussi bien à la campagne qu'en ville. Face à ces nuisances, les autorités doivent « faire preuve de vigilance » afin « d'organiser et de contrôler » (*zuzhi, kongzhi*) ces flux qualifiés d'aveugles (*mangmu*) ou encore de les « draguer » (*shudao*) de manière à ce que « la production, le travail et l'ordre social retournent au plus vite à la normale »¹⁸.

La fréquence de ce type d'article¹⁹ est à mettre en rapport avec le coup de frein imposé à l'activité économique par l'aile conservatrice depuis 1988²⁰. On y note une opposition fondamentale, qui reviendra constamment par la suite, entre d'une part des migrations rurales perçues comme un phénomène « non organisé » (*wu zuzhi*), « non planifié » (*wujijihua*) et donc désordonné, avec des migrants « quittant aveu-

glément » la campagne (*mangmu waichu*) et « s'en-gouffrant aveuglément » dans la ville (*mangmu yongru, mangmu yongjin, mangmu liuru*), et d'autre part l'action de l'État qui tend à organiser et à « contrôler strictement » (*yange kongzhi*) ces migrations.

L'origine d'une telle conception des migrations, que les études scientifiques viendront battre en brèche²¹, est probablement à rechercher dans le passé de la Chine, au cours duquel mouvements de population et troubles sociaux ont souvent été de pair ou ont été enregistrés comme tels par les rédacteurs des annales historiques. On peut également tenter de l'expliquer en se tournant vers les premières heures de la République populaire de Chine. En effet, au cours des années 1950, la Chine a connu d'importantes migrations spontanées de paysans vers les villes. C'est à cette époque que les termes « quitter aveuglément la campagne » (*mangmu waichu*), « pénétrer aveuglément les villes » (*mangmu liuru*), répétés à longueur d'articles, se sont imposés et ont donné naissance au terme *mangliu* qui va coller à la peau des migrants pour signifier « migrant aveugle ». Notons encore que ce terme est l'homophone inversé de *liumang*, qui a pour signification « hooligan » ou « voyou ». C'est également en 1989 que paraissent des ouvrages appartenant à la littérature de reportage (*baogao wenxue*) aux titres évocateurs et dont on peut penser qu'ils ont contribué à populariser l'utilisation du terme *mangliu* et, avec lui, l'idée de paysans ignorants qui « jaillissent » de la campagne sans savoir où ils se rendent²².

Globalement, au sein des quatre quotidiens sélectionnés pour cette période 1988-1990, la représentation médiatique des migrations du nouvel an - et des migrants - ne diffère pas fondamentalement de celle que l'on peut observer dans les autres régions de Chine, ou de celle qui est véhiculée par la presse nationale.

17. *NFRB*, 25/02/89, p. 1.

18. *Ibid.* ; *NFRB*, 06/03/89, p. 1 ; 08/02/90, p. 1 ; 11/02/90, p. 2 ; 24/02/90, p. 1

19. On en retrouve un grand nombre dans la presse nationale de l'époque, voir notamment « Le Quotidien du Peuple » (*Renmin Ribao*), 21/07/88, p. 4 ; 04/03/89, p. 2 ; 06/03/89, p. 1 ; 15/03/89, p. 4 ; 24/05/89, p. 6. ; « Le Quotidien la Clarté » (*Guangming Ribao*), 10/03/89, p. 1 ; « Le Quotidien des Paysans » (*Nongmin Ribao*), 06/03/89, p. 1 ; « Le Quotidien de la Légimité » (*Fazhi Ribao*), 05/08/88, p. 2 et 08/08/88, p. 2 ; « Le Quotidien de l'Économie » (*Jingji Ribao*), 15/09/90, p. 2.

20. Voir Joseph Fewsmith, *Dilemmas of reform in China*, M. E. Sharpe, Armonk, New York, 1994.

21. H. Mallee, « In defence of migration, recent chinese studies on rural population mobility », *China Information*, vol. X, n° 3/4 (hiver 1995/printemps 1996), Leiden, 1996, pp. 127-129 ; voir également H. Malle, « Rural household dynamics and spatial mobility in China », in T. Scharping, op. cit., p. 279. ; T. Scharping et Huaiyang Sun (eds.), *Migration in China's Guangdong Province. Major results of a 1993 sample survey on migrants and floating population in Shenzhen and Foshan*, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde, Hambourg, 1997, pp. 47-50 et 54.

22. Voir notamment Dong Jie, Cai Zhiqiang, Guan Wenhao, *Mangliu ! Mangliu !*, Liaoning renmin chubanshe, Shenyang, 1990, 221 p. Un autre ouvrage se démarque tout à fait du précédent en présentant un tableau sociologiquement très riche des migrants en Chine. Il s'agit de Ge Xiangxian et Qu Weiyang, *Zhongguo Mingongchao*, Zhongguo Guoji Guangbo Chubanshen, Hebei, 1990, 182 p.

Périodes 1993-1994 et 1998

La création, dans les années 1980, des zones économiques spéciales (ZES) du delta de la Rivière des Perles (province de Guangdong) a entraîné un afflux de capitaux étrangers vers le delta qui, dans un climat de compétition intense, offrait une série d'avantages aux investisseurs étrangers, dont un grand nombre venaient de Hong Kong²³. En effet, la restructuration de l'industrie manufacturière et électronique de Hong Kong coïncida avec un ensemble de mutations socio-économiques en République populaire de Chine. L'une de ces mutations, la décollectivisation, allait être d'une importance capitale dans le cadre de l'ouverture de cette région de la Chine aux capitaux étrangers et de son intégration dans la division internationale du travail²⁴. Au cours des deux dernières décennies, avec l'augmentation continue du nombre de migrants dans les entreprises à capitaux étrangers de la partie est du delta de la Rivière des Perles (Shenzhen, Zhuhai, Dongguan)²⁵, est apparu un terme générique en provenance de Hong Kong. Il s'agit du mot *dagong* qui, utilisé en République populaire de Chine, renvoie à la notion d'exploitation et de soumission à un régime de travail extrêmement dur et strict²⁶. On parlera de *dagongmei* pour les femmes et de *dagongzai* pour les hommes, *dagongzhe* étant utilisé indistinctement pour les deux sexes. *Da* est un verbe qui signifie « battre ou frapper » et *gong* a pour signification « travailler ». Quant à *mei*, on pourrait traduire ce mot par « jeune fille » et *zai* par « jeune garçon ». Aucune expression en français ne rend parfaitement les connotations multiples auxquelles renvoient ces locutions. Les propos d'une *dagongmei* rendent assez bien la dimension de discipline et, comme l'a bien relevé la sociologue Lee Ching Kwan, la notion d'appropriation du temps que ce terme recèle : « Travailler [au village] est différent de 'dagong'. Quand tu travailles, tu peux arranger ton temps librement, mais quand tu 'dagong', il y a des règles de ton patron. Tu seras réprimandée si tu ne veux pas travailler ou si tu fais quelque chose de

mal dans l'usine [...] Au début, tout le monde pleurait beaucoup ici »²⁷.

Pour Lee Ching Kwan, qui a effectué des enquêtes approfondies dans une usine du delta, devenir un *dagongzai* ou une *dagongmei* signifiait travailler « dans les usines des patrons », en opposition avec l'emploi dans l'unité de travail socialiste pourvoyeuse de sécurité. Ce vocable, selon cette sociologue, « évoquait une image contradictoire : il avait une aura de modernité et de prospérité d'une part, et la réalité d'une exploitation sans borne et sans pitié d'autre part »²⁸.

L'anthropologue Pun Ngai a montré que, dans l'usine qu'elle a étudiée, être une *dagongmei* signifiait être une jeune fille non éduquée, stupide, et dont la « ruralité » devait être rejetée pour faire place à « une nouvelle identité »²⁹. Dans l'idéologie du site de production décrit, le fait d'être une *mei*, c'est-à-dire une jeune fille et non point encore une femme, impliquait notamment les notions de soumission, d'obéissance et d'assiduité³⁰.

Les valeurs reconnues

Je vais à présent exposer quelques notions et valeurs fréquemment associées aux *dagongmei* et *dagongzai* dans les quotidiens de Shenzhen étudiés³¹. Notons tout d'abord que, contrairement à la représentation médiatique généralement homogénéisante des *mingong* (ouvriers paysans), il y est davantage question d'individus que d'une masse indifférenciée³².

Mérite et abnégation

Une notion qui revient très régulièrement dans les articles sur les travailleurs migrants, ou écrits par

23. Lee Ching Kwan, *Gender and the South China miracle: two worlds of factory women*, University of California Press, Berkeley, California, 1998, p. 44.

24. *Ibid.*, pp. 40-46; Yuen-Fong Woon, « Circulatory mobility in post-Mao China: Temporary migrants in Kaiping County, Pearl River Delta », *International Migration Review*, 1993, volume XXVII, n° 3, pp. 578-604.

25. Entre 1990 et 1993, le nombre de migrants a triplé pour atteindre plus de dix millions de personnes dans les Zones économiques spéciales de la Province du Guangdong. A Shenzhen, de moins de 100 000 personnes à la fin des années 1970, la population est passée à 1 200 000 personnes en 1993. En 1980, la population détentrice d'un livret de résidence permanent représentait 90 % de la population totale de la ville. En 1993, 60 % de la population était enregistrée à titre provisoire, « Labour and income developments in the Pearl River Delta: a migration survey of Foshan and Shenzhen », in T. Scharping, *op. cit.*, p. 177.

26. A. Chan (ed.), « The conditions of chinese workers in East Asian-funded enterprises », *Chinese Sociology and Anthropology*, vol. 30, n° 4, été 1998, pp. 4-5.

27. Lee Ching Kwan, *op. cit.*, p. 115.

28. *Ibid.*, p. 110.

29. Pun Ngai, « Becoming *Dagongmei* (Working girls) », *The China Journal*, vol. 42, 1999, pp. 4-5.

30. *Ibid.*, p. 15.

31. Je reprends ici la thèse de la non-fixité des identités sociales développée par E. Laclau et C. Mouffe. Selon ces auteurs, toute identité est « ouverte, incomplète et politiquement négociable », E. Laclau & C. Mouffe, *Hegemony and the socialist strategy*, Verso, Londres, 1985, p. 104.

32. Notons le recours, lors des mouvements de population du nouvel an, à des photographies de petits groupes de personnes qui se démarquent sensiblement de ces photos de masses humaines que l'on rencontre si souvent dans la presse à l'époque du nouvel an. Voir par exemple *STQB*, 25/02/94, p. 2.

eux-mêmes, est assurément celle de mérite³³. Leur contribution décisive au développement économique et à la prospérité locale est célébrée dans nombre d'articles de la presse quotidienne de Shenzhen. L'utilisation de l'expression les « bâtisseurs de la Zone » (*tequ jianshezhe*)³⁴ en est une illustration. Cette idée de mérite des *dagongzai* et *dagongmei* est également fort bien résumée dans des formules telles que « sans ces *dagongzhe*, Shenzhen serait une ville vide³⁵ » ou « ce sont les *dagongzhe* qui ont modelé la ville moderne dans laquelle nous vivons ». Pour cela ils ont dû « payer de leur sueur et de leur labeur pour la prospérité de la ville »³⁶; l'expression utilisée est littéralement « payer de son sang et de sa sueur » (*fuchu xuehan*). Allant souvent de pair avec cette idée de contribution des *dagongzhe*, on retrouve les notions de ténacité, de constance, d'abnégation.

La réalisation de soi

L'idée que les travailleurs migrants parviennent à « se réaliser » (*shixian ziwo jiazhi*) ou à « grandir » dans le moule de l'adversité est également présente dans plusieurs articles, de même que dans la littérature de reportage³⁷. Cette notion de migration vécue comme une étape vers l'émancipation individuelle a été mise en évidence par plusieurs chercheurs³⁸. Tamara Jacka faisait remarquer que la plupart des migrantes sont très jeunes³⁹ quand elles migrent et que « pour nombre d'entre elles, c'est la première fois qu'elles font l'expérience d'un monde au-delà du village, et c'est un premier pas, souvent très consciemment, vers l'âge adulte. Les expériences difficiles de ces femmes en tant que migrantes participent d'une lutte personnelle pour l'accès au respect et à la reconnaissance en tant qu'individus indépendants »⁴⁰. Le même auteur souligne

néanmoins que cette narration de la migration en tant que « rite de passage » de la jeunesse à l'âge adulte « fait écho à l'opinion urbaine qui perçoit les femmes rurales comme étant naïves et ignorantes »⁴¹. Notons que cette conception des ruraux en termes de « manque » est d'une certaine manière contenue dans les expressions de *dagongmei* et *dagongzai*, jeunes gens qui doivent, par leur expérience et leur labeur en usine, devenir des adultes, des êtres accomplis⁴².

L'émulation urbaine

Les articles de la presse de Shenzhen dans lesquels on retrouve cette idée de passage de la jeunesse à l'âge adulte, de l'ignorance à la connaissance ou à la maturité, se distinguent des travaux des sociologues par l'attribution de cette transformation à l'émulation émanant de Shenzhen et de son environnement. L'extrait suivant illustre relativement bien mon propos : « Quand je suis arrivée dans la Zone spéciale, j'ai de suite senti que Shenzhen était une ville où régnait la compétition; j'avais l'impression que je n'étais pas très capable, que je ne connaissais pas grand-chose. Mais la Zone spéciale nous a donné un environnement pour grandir »⁴³. Le contraste est net entre une campagne natale où règne la monotonie et l'ignorance, et Shenzhen, objet d'une imagerie qui renvoie à la modernité, la compétition et le dynamisme : « Cela faisait quatre ans que je travaillais à Shenzhen [...], je n'arrêtais pas de chanter la chanson 'Je vais rentrer à la maison' à tue-tête. A cette époque, mon village natal représentait des cours d'eau, des étendues de verdure, un paradis. C'est pourquoi j'ai quitté mon travail et j'ai pris le chemin du retour. Pourtant, peu de temps après mon retour au village, je me suis à nouveau senti perdu. [...] L'ignorance et l'arriération de mon petit

33. *STQB*, 28/01/94, p. 9; *STQB*, 14/01/94, p. 9; *STQB*, 28/01/94, p. 9; *SWB*, 13/02/94, p. 3; *SWB*, 21/02/94, p. 1; *GZB*, 04/02/94, p. 1; *STQB*, 04/02/94, p. 9; *STQB*, 25/03/94, p. 9; *STQB*, 22/08/94, p. 9; Liang Yibo, « Mingongmen de sheng yu si », *Shehui*, mai 1992, p. 4-6; Jie Pinru (*zhubian*), Yang Shen (*zhu*), *Xiongyong mingongchao*, (Zhujiang Sanjiaozhou Qishilu Congshu), Guangzhou chubanshe, Guangxi, 1993, pp. 67-71.

34. *STQB*, 28/01/94, p. 9.

35. *STQB*, 25/02/94, p. 9.

36. *Ibid.*; voir aussi : *STQB*, 25/01/98, p. 9, 22/03/98, p. 9, 29/03/98, p. 9.

37. *SWB*, 23/03/94, p. 3; *SWB*, 22/04/94, p. 3; *STQB*, 29/03/98, p. 9; Liang Yibo, « Nu'er guo shilu », *Shehui*, mars 1992, pp. 13-16; Liang Yibo, « Nan yi fuoqu de duwang », *Shehui*, juillet 1992, pp. 12-15; Jie Pinru (*zhubian*), Yang Shen (*zhu*), *Xiongyong mingongchao*, (Zhujiang Sanjiaozhou Qishilu Congshu), Guangzhou chubanshe, Guangxi, 1993, pp. 34-35.

38. Lee Ching Kwan, *op. cit.*, pp. 78-81; Lee Ching Kwan, « Production politics and labour identities: Migrant workers in South China », *China Review* 1995, pp. 18-23 (version CD Rom); T. Jacka, *op. cit.*, p. 58; T. Jacka, « My life as migrant worker », *Intersections*, n° 4, sept. 2000 (<http://www.murdoch.edu.au/intersections/issue4>); sur les travailleurs malaysiens voir A. Ong, *Spirits of resistance and capitalist discipline*, State University of New York Press, New York, 1987, p. 186.

39. Si, pour la Chine dans son ensemble, les migrants se situent essentiellement dans la fourchette 15-30 ans, les *dagongmei* et *dagongzai* qui travaillent dans les usines du Delta sont encore plus jeunes qu'ailleurs : 86,1 % dans la fourchette 15-29 à Dongguan, 73,5 % à Shenzhen et jusqu'à plus de 90 % dans la fourchette 17-22 ans pour le district de Bao'an qui dépend de la municipalité de Shenzhen. Voir Lee Ching Kwan, *op. cit.*, p. 69. Pour des chiffres relatifs à l'ensemble de la Chine, voir H. Mallee, « In defence of migration, Recent chinese studies on rural population mobility », *China Information*, vol. X, n° 3/4 (hiver 1995/printemps 1996), Leiden, 1996, pp. 108-140.

40. T. Jacka, « My life as migrant worker », *Intersections*, n° 4, sept. 2000 (<http://www.murdoch.edu.au/intersections/issue4>)

41. *Ibid.*

42. Sur cette notion de *dagongmei* en tant que jeune fille devant faire place à une nouvelle identité de femme et son utilisation par les managers d'entreprises, voir Pun Ngai, *op. cit.*, pp. 4-5 et 15 : « En tant que jeune fille (*mei*) qui est en train de devenir une femme, elle devait se comporter comme la culture l'imposait : être soumise, obéissante, travailleuse, délicate, etc. », p. 15.

43. *SWB*, 23/03/94, p. 3.; voir aussi *STQB*, 01/03/98, p. 3, 22/03/98, p. 9 et 29/03/98, p. 9.

village, ainsi que le temps libre après les tâches agricoles faisait que j'avais toujours l'impression de perdre mon temps. Chaque nuit, je pensais à Shenzhen, à l'usine dans laquelle je travaillais. Mes compagnons de travail, [...] les rues resplendissantes, l'agitation et la compétition, tout cela me manquait »⁴⁴.

Les droits des travailleurs ?

En somme, l'image prédominante qui ressort d'une majorité d'articles consacrés aux *dagongmei* et *dagongzai* dans les quotidiens considérés est celle d'une réalité sociale en fin de compte fort peu conflictuelle, ceci en dépit des nombreux conflits qui ont jalonné les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix⁴⁵. Il serait inexact de prétendre que la presse chinoise ne rend pas compte des violations des droits des travailleurs migrants. Cette question est présente dans un certain nombre d'articles dans les quotidiens que nous avons sélectionnés. Pourtant, ces articles n'apparaissent pas dans les rubriques consacrées aux travailleurs migrants telle « Le monde du *dagong* [travail laborieux] », et font appel à un vocabulaire plus technique, voire plus froid, pour désigner les travailleurs migrants en usant de termes tels « main-d'œuvre de l'extérieur » (*wailai laowugong*) ou encore « travailleurs » (*laogong*)⁴⁶. Par ailleurs, contrairement aux articles qui relatent les expériences des *dagongmei* et *dagongzai* en des termes plutôt positifs, les migrants n'y ont pas ou très peu la parole pour exprimer comment ils vivent les violations de leurs droits.

Un optimisme résolu

Le discours autour des droits des migrants est à replacer dans le cadre plus large du discours sur le respect de la légalité et sur le besoin d'éduquer les

travailleurs migrants afin qu'ils prennent conscience de leurs droits. En revanche, la littérature de reportage, des quotidiens comme *Nanfang Doushibao*⁴⁷, de même que les magazines pour migrants, décrivent parmi d'autres choses une réalité résolument plus conflictuelle, plus proche d'une « lutte pour la survie dans le monde industriel moderne »⁴⁸. L'anthropologue Tamara Jacka remarquait néanmoins que les migrants avaient tendance dans leurs écrits à représenter leur présent et leur futur avec optimisme, contrairement à ce qui ressort de ses travaux d'interviews où l'incertitude semble dominer⁴⁹. Selon Jacka, il y aurait un souci chez les migrants de « rendre leur récit politiquement acceptable, en atténuant leurs descriptions des expériences pénibles de la vie en tant que travailleurs migrants dans le passé, avec un message positif à propos du présent et du futur »⁵⁰.

Il nous faut noter que plusieurs travaux de sociologie des migrations ont montré que nombre de migrants avaient tendance à mettre l'accent dans leurs récits sur l'avancement social que leur procurait la migration⁵¹. La sociologue Lee Ching Kwan faisait remarquer que, pour nombre de jeunes filles d'origine rurale, les bénéfiques associés au fait de devenir une *dagongmei* sont tels que, dans leur représentation de la réalité sociale, ces bénéfiques « l'emportent sur l'inanité et l'épuisement du travail en usine »⁵². Il faut rappeler que le simple fait de quitter la campagne et de se rendre en ville était, pendant la plus grande partie de l'ère maoïste, un dessein hors de portée pour l'immense majorité des paysans.

44. *STQB*, 15/02/94, p. 6; voir aussi *SWB*, 13/02/94, p. 3; Jie Pinru (zhubian), Yang Shen (zhu), *Xiongyong mingongchao*, (Zhujiang Sanjiaozhou Qishilu Congshu), Guangzhou chubanshe, Guangxi, 1993, p. 109.

45. A. Chan, « The emerging patterns of industrial relations in China and the rise of the new labor movements », *China Information*, vol. IX, n° 4, printemps 1995, p. 49; E. J. Perry, « Labor's battle for political space: The role of worker associations in contemporary China », in D.S. Davis, *op. cit.*, pp. 322-323; A. Chan (ed.), « The conditions of chinese workers in East Asian-funded enterprises », *Chinese Sociology and Anthropology*, vol. 30, n° 4, été 1998, pp. 3-101; Lee Ching Kwan, « Pathways of labour insurgency », in E. J. Perry and M. Selden, *Chinese Society. Change, Conflict and Resistance*, pp. 41, 43, 47-50. Lee Ching Kwan note que les détériorations de la condition des travailleurs migrants dans les usines, de même que les conflits, se sont multipliés au cours des deux dernières décennies dans les régions qui connaissent un développement économique spectaculaire, c'est-à-dire essentiellement les provinces de Guangdong, du Fujian, du Jiangsu et Shanghai., pp. 43 et 46. Voir par exemple *STQB*, 21/01/94, p. 1, 02/02/94, p. 9, 09/02/94, p. 11, 24/02/94, p. 14.

47. Il est intéressant de noter que les autorités de la municipalité ont interdit la vente de ce quotidien, très lu à Shenzhen, sous prétexte que celui-ci ternissait l'image de la ville!

48. Pun Ngai, *op. cit.*, p. 16.

49. T. Jacka, « My life as migrant worker », *Intersections*, n° 4, sept. 2000 (http://www.she.murdoch.edu.au/intersections/issue4/tamara_intro.html).

50. Jacka évoque la structure narrative du discours politique depuis 1949, « dans laquelle le passé est critiqué, mais où le présent et le futur sont décrits avec optimisme ». *Ibid.*

51. F. Pieke a bien décrit ceci en ce qui concerne l'émigration chinoise vers l'Europe, voir F. Pieke, « Immigration et entreprenariat : les Chinois aux Pays-Bas », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, volume 8, n° 3, p. 38. L'œuvre magistrale du sociologue algérien Abdelmalek Sayad rend bien compte de cet aspect d'une certaine logique discursive de la migration. Voir notamment *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*, De Boeck Université, 1991, 331 p.

52. Lee Ching Kwan, « Production politics and labour identities: migrant workers in South China », *China Review* 1995, p. 19 (version CD Rom).

L'image des zones économiques spéciales

Les descriptions des *dagongmei* et *dagongzai* dont je viens de relever quelques-unes des caractéristiques principales, et dont il faudrait poursuivre l'étude en élargissant l'analyse à d'autres sites de production de discours, s'accordent relativement bien avec le discours officiel autour des zones économiques spéciales. Selon G. T. Crane, « l'imagerie prédominante des ZES et le message qu'elles transmettent à la Chine est prospérité, nouveauté, libération »⁵³. Une telle imagerie participe, selon cet auteur, de la constitution d'une identité économique nationale qui « repose sur l'interaction de l'expérience économique collective et de la représentation de cette expérience » dans le champ politique⁵⁴. Par ailleurs, la mise en avant de valeurs telles que l'abnégation, la ténacité et la volonté d'apprendre dans l'adversité n'est pas sans évoquer le discours autour des « valeurs asiatiques », un discours qui donne peu d'écho aux parts d'ombre du miracle économique asiatique⁵⁵. Comme le souligne A. Ong, « les groupes subalternes qui portent l'essentiel du fardeau du succès du développement capitaliste asiatique ne sont quasiment jamais mentionnés dans les discours dominants de la voie asiatique, et le recours aux valeurs asiatiques devient souvent une carte blanche qui légitime toute pratique des régimes gouvernants »⁵⁶.

La stigmatisation des « trois sans »

D'une certaine manière, les *dagongmei* et *dagongzai*, tels qu'ils apparaissent dans les quotidiens de Shenzhen, c'est-à-dire porteurs des valeurs de mérite, de ténacité et d'abnégation, peuvent être considérés comme l'un des pôles positifs d'une identité des zones économiques spéciales en constitution. C'est en tout

cas une hypothèse. Si l'on suit cette ligne de raisonnement, ce pôle positif s'opposerait à un pôle négatif représenté par ceux que les autorités qualifient de « trois sans » (*sanwu*), à savoir : ceux qui n'ont pas d'emploi légal, qui n'ont pas de papiers d'identité légaux, et qui ne disposent pas de logement légal. Cette catégorie, que l'on peut qualifier de bureaucratique, comprend les travailleurs journaliers, les petits commerçants et marchands ne disposant pas de licence officielle, ceux qui pratiquent une foule de petits métiers et d'occupations tels que réparateur de bicyclettes ou de chaussures, mendiant, artiste de rue, prostituée, voleur, etc. Cette catégorie attrape-tout requiert un important travail de désarticulation⁵⁷.

Le « nettoyage »

Les autorités de la municipalité de Shenzhen lancent périodiquement des campagnes de « nettoyage » des « trois sans » à grand renfort de battage médiatique⁵⁸. La terminologie utilisée au cours de ces campagnes est extrêmement stigmatisante⁵⁹ et belliqueuse⁶⁰. Elle rappelle les discours relatifs aux populations flottantes vers la fin des années quatre-vingt, alors étiquetées « migrants aveugles » (*mangliu*). Le vocable *mangliu* avait fait l'objet d'une véritable mise en débat dans de nombreux quotidiens, journaux scientifiques et dans la littérature de reportage à partir de 1988. Certains journalistes et scientifiques avaient dénoncé son usage qui avait comme corollaire la répression tous azimuts des populations flottantes. Or, on constatera que ce terme fait ici une réapparition en tant que synonyme de « trois sans » mais avec un potentiel de stigmatisation largement supérieur et virtuellement non contesté. La justification majeure avancée pour les campagnes de « nettoyage » des « trois sans » est que leur présence « constitue une immense menace pour les travaux d'ordre, de prévention des incendies et

53. G. T. Crane, « Special Things in Special Ways': National Economic Identity and China's Special Economic Zones », *The Australian Journal of Chinese Affairs*, n° 37, June 1994, p. 89.

54. *Ibid.*, p. 76.

55. A. Ong, « Chinese Modernities: Narratives of Nation and of Capitalism », in A. Ong and D. Nonini (eds.), *Ungrounded Empires: The Cultural Politics of Modern Chinese Transnationalism*, p. 191-192; G. T. Crane, *op. cit.*, p. 88.

56. A. Ong, *op. cit.*, p. 191-192.

57. Sur les quelque 80 articles recensés pour 1994 et 1998, seuls trois articles se démarquent prudemment du « tout répressif » : dans deux de ceux-ci, la catégorie des « trois sans » est quelque peu contestée. On y souligne que « parmi les 'trois sans', nombreux sont ceux qui n'ont pas commis de crime et [...] offrent des services aux citoyens [...] ». Voir *SWB*, 27/01/94, p. 3. Dans un autre article, la question est posée de savoir si « finalement ce sont eux [les « trois sans »] qui ont besoin de Shenzhen ou si c'est Shenzhen qui ne peut se passer d'eux ». Voir *SWB*, 28/03/94, p. 3. T. Scharping soulignait qu'un secteur informel considérable s'était formé dans le district de Bao'an (municipalité de Shenzhen) au cours des années 1990. Voir T. Scharping, *op. cit.* p. 178 et 182. Les études relatives aux individus qui constituent ce secteur informel de Shenzhen font cruellement défaut.

58. Lors de ces campagnes, le nombre d'articles faisant état du déroulement de la campagne est très élevé. Pour la campagne de février-mars 1994, 57 articles ont été dénombrés dans « Le quotidien de la Zone économique spéciale », « Le soir de Shenzhen » et « Le quotidien de la légalité de Shenzhen », principalement en p. 1 et 2 de ces quotidiens. Dans le « Soir de Shenzhen » et le « Quotidien de la légalité » les articles relatifs à cette campagne représentent plus de la moitié des articles consacrés aux « populations de l'extérieur » : 25/48 pour « Le soir de Shenzhen » et 21/29 pour « Le Quotidien de la Légalité de Shenzhen ».

59. Les qualificatifs « construit n'importe comment » ou « de façon anarchique » ou « chaotique » sont quasi systématiquement accolés aux descriptions de l'habitat des « trois sans ».

60. Ex. : « A Nanshan on ouvre les hostilités en concertation pour se débarrasser des 'trois sans' (STQB, 12/03/94, p. 2) ; « Entrée en action à minuit : témoignage visuel au sujet de l'attaque surprise pour se débarrasser des 'trois sans' (SWB, 16/03/94, p. 3) ; « Nettoyer les 'trois sans', consolider la gestion de la ville. La guerre psychologique a des effets, toute une ligne de 'trois sans' bat en retraite » (STQB, 14/03/94, p. 2).

d'hygiène. [...] et [elle] détériore gravement le calme et l'environnement pour les investissements »⁶¹. Face à ceux qui « laissent une impression répugnante et entraînent le chaos dans la société [...] », on exhorte l'ensemble de la société à suivre le comité du Parti et le Gouvernement municipal à « se battre résolument pour créer une ville propre et nette, où règne la sécurité et l'ordre »⁶².

Il ressort très explicitement de ces articles que les « trois sans » n'ont pas leur place à Shenzhen. Leur présence à Shenzhen, par le nom même qu'on leur attribue, est marquée du sceau de l'illégalité et de l'illégitimité. En cela ils s'opposent naturellement aux *dagongmei* et *dagongzai*, dont la présence à Shenzhen est justifiée par la nature licite de leur travail, certes toujours temporaire mais officiel. Les « trois sans », tels qu'ils apparaissent dans la presse sélectionnée, sont en quelque sorte les « autres intérieurs » des *dagongmei* et *dagongzai* et des habitants ordinaires de Shenzhen. Ils sont définis essentiellement négativement, c'est-à-dire en terme de manque : ils ne possèdent pas les attributs des habitants de Shenzhen, permanents ou temporaires⁶³.

Qu'est-ce qu'un immigré ?

En guise de conclusion, les propos du sociologue algérien A. Sayad me semblent d'une remarquable pertinence en ce qui concerne la problématique qui me préoccupe : « Qu'est-ce donc qu'un immigré ? Un immigré, c'est essentiellement une force de travail [...], provisoire, temporaire, en transit. En vertu de ce principe, [...] un travailleur immigré reste toujours un travailleur qu'on définit et qu'on traite comme provisoire, donc révoquant à tout moment [...] sa qualité d'homme étant subordonnée à sa condition d'immigré. C'est le travail qui fait 'naître' l'immigré, qui le fait être ; c'est lui aussi, quand il vient à cesser, qui fait 'mourir' l'immigré, prononce sa négation ou le refoule dans le non-être. D'où la nécessaire constante justification de sa présence. Le travail (défini pour immigré) étant la justification même de l'immigré, cette justification, c'est-à-dire, en dernière analyse, l'immigré lui-même, disparaissent sitôt que disparaît le travail qui fait naître l'une et l'autre [...] ». La question cruciale est alors de savoir comment un travail pour migrant est défini, et l'on est en droit de se demander si le migrant stigmatisé æ celui qu'on appelle « trois sans » dans le cas de Shenzhen æ ne l'est pas entre autres par le fait qu'il sort du cadre de la définition officielle du migrant⁶⁴. Ce qui nous renvoie au problème de la possible « subordination de la situation de l'immigré à la définition que l'on se donne de lui et à la représentation qu'on se fait de sa condition »⁶⁵.

61. *STQB*, 17/02/94, p. 1 ; voir aussi notamment *SWB*, 07/03/94, p. 3.

62. *STQB*, 08/03/94, p. 2.

63. Voir E. Laclau et C. Mouffe, *op. cit.*, p. 176.

64. La question peut également être posée de savoir si un tel discours d'exclusion n'a pas notamment pour fonction de dissimuler des pratiques que l'on ne souhaite pas reconnaître publiquement.

65. A. Sayad, *op. cit.*, p. 61-62, 72.

LA RÉPONSE DE CANTON À HONG KONG. LA MISE EN CHANTIER DE LA PEARL RIVER NEW TOWN

Barthélémy ANTOINE, *Défi Architecture*, Nancy - barthelemyantoine@hotmail.com
et David LIMAYRAC, *Plun et Valduga, Architectes*, Nancy - david.limayrac@hotmail.com

Canton fut une capitale historique et politique, véritable porte ouverte du pays vers l'étranger, mais aussi carrefour des routes maritimes, fluviales et terrestres de la Chine méridionale. Son apparition provient de conditions géographiques originales: les rivières Xijiang, Beijiang et Dongjiang forment le quatrième réseau hydrographique de la Chine (le réseau de la rivière des Perles); un ensemble d'unités géographiques relativement isolées s'est constitué, fait de vallées et de bassins structuraux; la lumière et la chaleur du soleil sont abondantes dans cette zone sub tropicale, créant un climat tiède et humide propice à une végétation luxuriante. Autant d'éléments favorisant un développement propre à la région et à la naissance d'une des six grandes cultures chinoises: le Lingnan.

Dès le début des Han de l'Ouest, Canton est le point de départ de la route maritime de la soie. Cette culture mercantile va jouer un rôle d'éclaireur et permettre le développement culturel de la Chine. De plus, de nombreux événements historiques importants pour le pays ont eu lieu à Canton: les premières révolutions contre l'impérialisme et le féodalisme, ainsi que les débuts de l'organisation dirigée par Sun Yat Sen et qui déclenchèrent la révolution de 1911.

Pourtant, à la fin des années 1970, la réouverture de la Chine, ruinée par les faillites économiques et la révolution culturelle, opposa dramatiquement Canton à Hong Kong, qui est devenu l'un des pôles majeurs de l'espace économique asiatique et international. Le delta de la rivière des Perles devient un espace transfrontalier, où l'attraction de Hong Kong est prépondérante et où toutes les villes connaissent un véritable essor en matière d'urbanisation, d'industrialisation et de commerce international. Pourtant, Canton cumule les difficultés dans ce défi: ancienneté du bâti, problèmes de circulation et de pollution, urbanisme marqué par l'économie socialiste. En perte de vitesse, la ville peut-elle devenir une métropole nationale et internationale?

De nos jours, ces perspectives sont clairement évoquées par la municipalité et les autorités locales, qui tentent de réagir en lançant des projets tels que le « Pearl River New Town ».

Canton dans la Chine des réformes

L'impact des réformes sur l'urbanisme et le foncier

Face aux bouleversements économiques et politiques, deux questions peuvent être posées: 1. Comment l'urbanisme répond-il aux besoins du développement de l'économie de marché tout en exerçant un rôle de guide et de contrôle sur elle?; 2. Comment le système foncier évolue-t-il entre réformes et concepts hérités de l'économie planifiée, qui influencent encore les mentalités?

Au-delà des différences entre les deux économies, le fait est que les bases de travail dans l'urbanisme chinois sont une série de théories, de contenus et de méthodes qui ont été introduits par les Soviétiques au début des années 1950 et qui sont cohérents avec une économie planifiée et centralisée. Le nouveau système s'harmonise difficilement avec le premier. Pourtant après la politique d'ouverture et de réformes des années 1980, les urbanistes voient de plus en plus clairement que les théories de gestion urbaine d'hier ne sont plus adaptées aux besoins d'aujourd'hui. Ceci pour de nombreuses raisons: la réforme du foncier, l'élaboration du système de marché, l'élargissement de la politique d'ouverture, le développement grandissant de l'immobilier et du secteur tertiaire. Le nouveau système d'économie de marché perturbe autant qu'il influence le travail des urbanistes, et c'est une véritable libération de la pensée qui est réclamée objectivement par l'auto-développement des sciences de l'urbanisme. On a pu constater un véritable éveil de la « conscience urbanistique »: « [...] l'urbanisme doit changer ses anciennes conceptions qui accordaient trop d'importance à l'étude du simple environnement matériel, de l'ingénierie et des techniques. L'objet de l'urbanisme n'est pas seulement de planifier la construction des infrastructures et l'utilisation du sol, mais aussi de s'impliquer profondément dans tous les domaines tels que l'économie, la culture, les techniques, la politique et la société » (*Chengshi wenti* [problèmes urbains], n° 1, 1995).

Cependant le processus de réglementation des plans d'urbanisme manque encore d'une réflexion et d'une connaissance évolutives et globales des mécanismes de développement. En effet on constate que le rôle de contrôle que le plan doit avoir sur l'exploitation des terrains n'est pas suffisamment appliqué. Les raisons sont les suivantes :

- l'un des premiers paramètres à gérer est la coexistence de nombreux systèmes économiques (économie d'Etat, économie collective, économie privée, investissements de la diaspora de Hong Kong, Macao, Taiwan...), alors qu'auparavant les projets de gestion urbaine ne comptaient que sur les investissements de l'Etat et sur leur répartition planifiée.
- avant la réforme, l'utilisation du sol passait par un zonage par fonction et ignorait les valeurs foncières. L'idée principale du nouvel urbanisme est une utilisation rationnelle et rentable des terrains urbains. Or, certaines villes commandent à leur bureau d'urbanisme un projet de plan alors que la revente des terrains a déjà été signée.
- depuis dix ans, l'immobilier est devenu un point central du développement de l'économie de la Chine. Pourtant, il échappe à la volonté des hommes. En 1995 près de 15 000 sociétés immobilières (dont 3 000 à capitaux étrangers ou sino-étrangers.) cumulaient une superficie de logements commercialisables de l'ordre de 190 millions de m². Cependant, classer et fixer les terrains à utiliser, estimer leur prix et les investissements nécessaires pour développer un secteur immobilier adéquat et sa commercialisation, sont autant d'éléments nouveaux pour les urbanistes chinois.
- la constitution de zones de développement a, elle aussi, tendance à ne pas être des plus rationnelles. Certaines zones délimitent leur périmètre alors que leur réalisation n'est pas acquise. D'autres présentent des plans sans que les formalités d'inscription et de ratification ne soient remplies. Certaines, éloignées des centres, ne disposent ni d'appui, ni de moyens de transport. D'autres encore ne choisissent pas bien leur emplacement, désobéissent au plan d'urbanisme et occupent des lieux inappropriés.
- l'ancienne période de planification avait délaissé le tertiaire: la part des personnes engagées dans ce secteur était très faible et son emprise au sol dérisoire. Dans le nouveau contexte, le développement du tertiaire bouleverse les problèmes autant que la taille des villes et que les structures économiques.
- avec l'économie de marché, les activités économiques et sociales dépassent les limites de la région. Les flux se densifient et la masse des populations mobiles pèse lourdement sur les infrastructures des services publics,

sur leur taille, sur leur nombre, sur leur conception et sur leur aménagement.

- avec le développement du droit à l'autonomie des entreprises, l'urbaniste peine à inciter les entreprises à suivre la voie d'une planification et d'une gestion unifiée de la ville.

Même si les critères des plans d'urbanisme, tels que densité, volume et esthétique ont été pris en compte lors des récentes opérations, celles-ci négligent l'état actuel de la ville, son potentiel futur de développement, les nouvelles conditions imposées par l'économie de marché et les transformations qui s'ensuivent dans ses relations avec la société urbaine.

Cependant, la réforme du système foncier pourrait être considérée comme un grand progrès social. Elle devrait être aussi la garantie d'une exploitation rationnelle et efficace des terrains urbains. Pour que les villes puissent en bénéficier, les urbanistes commencent à engager des études de planification à une échelle inférieure, et envisagent la « catégorisation » des terrains pour en optimiser la gestion. De même, ils envisagent plus d'élasticité des plans afin de s'adapter à un marché foncier très changeant.

Ce n'est qu'en poursuivant ces divers thèmes, en menant une action pratique et une réforme continue, que les plans d'urbanisme pourraient montrer leur valeur et jouer pleinement leur rôle. Le problème à venir reste l'élaboration de plans qui sachent respecter les villes d'un point de vue historique et sociologique, et qui ne soient pas uniquement basés sur une rentabilité foncière.

Etat des lieux de Canton après les réformes

Pendant la fermeture du pays, Canton a été aux commandes d'un réseau urbain macrocéphale qu'elle dominait totalement. Capitale du Guangdong, elle relayait le pouvoir pékinois et contrôlait, à l'échelle provinciale, les rouages administratifs et économiques d'une société socialiste centralisée. Hong Kong n'appartenait pas encore à la Chine et les autres villes faisaient figure de satellites locaux. Aujourd'hui, la structure régionale oppose une grande ville qui se développe à une région dynamique transformée par une économie de marché socialiste.

Les premières contradictions de Canton tiennent avant tout à une très forte concentration de population dans les anciens quartiers. En effet, 62 % des 3,8 mil-

lions d'habitants de la municipalité vivent au centre. Les quatre arrondissements qui le forment atteignent des densités comprises entre 320 et 530 habitants à l'hectare. De plus, jusqu'au milieu des années 90, le parc immobilier était resté très largement celui de la période antérieure au socialisme.

Dans le centre ancien, les artères sont moins larges et moins solennelles que celles de Shanghai, qui elles-mêmes posent des problèmes par leur taille trop faible. Les immeubles n'exèdent pas quatre étages. Les exigences du climat et l'architecture des villes du Sud ont systématiquement multiplié les arcades au rez de chaussée. Mais ce système a perdu de son efficacité avec la surpopulation et des commerces qui empiètent largement sur le passage.

Derrière ces façades, on trouve des blocs de maisons individuelles ou collectives, que parcourent d'innombrables ruelles étroites. Ce dédale ne permet pas, dans la plupart des cas, l'accès des voitures, ce qui crée un environnement presque silencieux, où la vie communautaire parvient toujours à s'approprier un endroit à l'intérieur des îlots. Cette impression se renforce par la tendance des gens à vivre à l'extérieur, ou avec la porte ouverte. Cette façon d'habiter est bien différente de celle que l'on trouve dans des maisons à cour carrée, où l'espace privé est bien séparé de l'espace public. On ne retrouve pas à Canton l'ordonnement des *lilong* de Shanghai ou les longues rues aveugles de Pékin.

Le réseau urbain est inadapté à la croissance du trafic urbain. Les premières crises déclenchèrent, dans les années 1980, la construction de voies surélevées. Celles-ci débouchent souvent sur des rues inadaptées et, d'autre part, renforcent le phénomène d'asphyxie ressentie au niveau du sol. L'ombre portée par les voies suspendues, ajoutée à celle des arbres plantés de longue date en bordure des rues, plongent certains quartiers dans une pénombre permanente. En 1995, la densité du trafic au centre-ville était de 350 véhicules motorisés et 3 000 cycles à l'hectare. On ne s'étonne pas que la vitesse moyenne des transports en commun soit passée de 17 km/h dans les années 1960 à moins de 10 km/h aujourd'hui. Canton possède néanmoins un ensemble de ceintures routières cohérentes et ambitionne de faire oublier les embouteillages. Mais les aménagements s'effectuent souvent aux dépens du piéton, car les plus grandes voies possèdent peu de passages piétons et seules les passerelles aux carrefours les plus importants permettent un franchissement sans danger.

L'arrondissement de Haizhu, au sud de la rivière des Perles, connaît une véritable dégradation de l'environnement et du bâti. C'est dans cet arrondissement que près de 5 000 usines ont été implantées entre 1949 et 1980. Mais l'insalubrité du secteur conduit beaucoup d'habitants à aller travailler au Nord, ce qui provoque des embouteillages considérables au niveau des ponts.

La pression foncière qui s'exerce sur les quartiers centraux aggrave leurs difficultés, d'autant plus que la procédure d'expropriation n'a pas paru économiquement et socialement possible. C'est pour cela que, dans un premier temps, le redéploiement des fonctions urbaines autour de véritables « villes nouvelles » intra-municipales a semblé préférable à l'entreprise, plus lourde, d'une restructuration des parties anciennes de la ville. Le projet de la « Rivière des Perles » va, dans ce contexte, jouer un rôle important pour la modernisation de la ville et pour sa reconnaissance internationale.

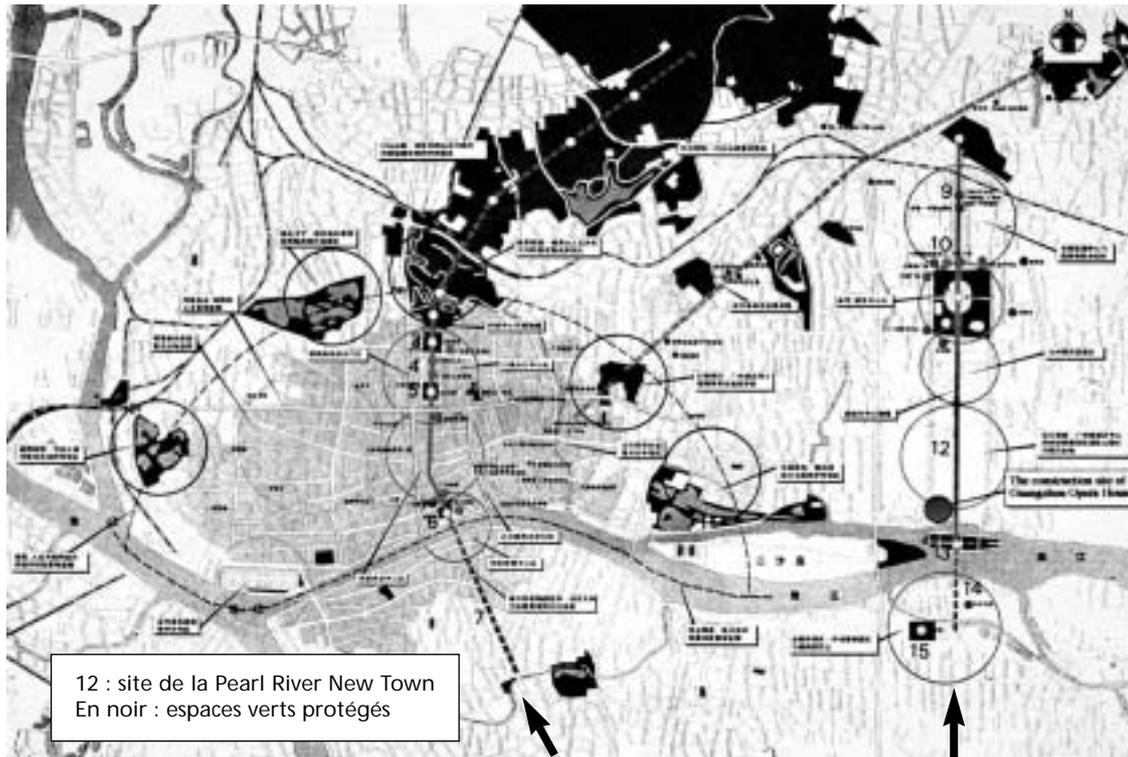
La ville de Canton en projet

Le schéma directeur

Au début des années 1990 et face à de nombreux problèmes, la municipalité cantonaise décide de jeter les bases du redéveloppement de la ville et de trouver les moyens d'affirmer la vocation régionale et nationale. La très forte croissance de la région lui impose de mener à bien ce projet, surtout depuis le voyage en Chine du Sud de Deng Xiaoping, en 1992. C'est à Canton qu'échoit la responsabilité du développement du delta.

Des années 1950 jusque dans les années 1970, la ville de Canton n'a jamais eu de véritable schéma directeur. Les projets étaient constamment révisés ou transformés, aucune valeur juridique ne leur étant attribuée. Entre 1978 et 1982, cependant, les 10^e et 11^e plans d'urbanisme proposèrent une structuration spatiale selon la formule « 3 nœuds, 2 axes » :

- les 3 nœuds se succédaient d'ouest en est : le vieux centre-ville (Henan et Fangcun), les quartiers situés autour de Yuancun et de Xipai, et enfin le quartier Huangpu;
- les 2 axes, séparés par les monts Baiyun, étaient ceux de la route Canton/Zonghua et de la route Canton/Huaxian (routes du nord).



Canton : schématisation des "2 axes"

Ce schéma a, depuis lors, inspiré tous les projets d'urbanisme. En 1994, le gouvernement central a approuvé le 14^e plan. Ce programme prévoit d'étendre la ville à l'est et de créer trois conglomérats urbains le long de la rivière des Perles. Projeté pour le long terme, ce plan détaille plus de vingt domaines spécifiques. Tout en tenant compte de l'héritage urbain, il traite essentiellement du développement futur de la ville. Il est le premier à faire juridiquement autorité.

Le schéma directeur détermine les zones à urbaniser, les espaces libres, les zones de réserve écologique, l'organisation des ressources hydrauliques et les zones portuaires. Il donne aussi une orientation stratégique de coopération entre villes à l'échelle du delta. Y est clairement exprimé la volonté de redonner à Canton le statut de centre politique et économique de la région du Guangdong. La stratégie du projet consiste à acquérir de nouveaux territoires et de créer de nouveaux quartiers afin de :

- réserver de nouvelles zones pour les industries, car aujourd'hui de nombreuses usines se trouvent dans le centre ville, imbriquées dans les îlots d'habitation;
- augmenter la quantité de logements disponibles et, par ce fait, accroître la surface moyenne habitable par personne;
- diminuer la densité de population dans le centre ancien.

Trois secteurs ont été définis :

- le secteur central représente le pôle économique, administratif et culturel de la ville, et se compose du nouveau et de l'ancien centre;
- le secteur Est forme le pôle scientifique et technologique autour du nouveau port de Huangpu;
- le secteur Nord est prévu pour devenir une zone verte de faible et moyenne densité. A l'extrémité nord est implanté le nouvel aéroport, dont la capacité pourra atteindre 80 millions de passagers par an.

En 1995, la superficie de l'agglomération était de 260 km² pour une population de 3 000 000 d'habitants, plus 900 000 « migrants ». Le schéma directeur prévoit pour 2010 une population sédentaire de 4 080 000 et une population migrante (ou « flottante ») de 1 500 000 pour une superficie de 437 km². Ce programme prévoit à terme une surface utile de 85 m² par personne. La population du centre ancien ne devrait pas dépasser 2 000 000 d'habitants. Pour atteindre cet objectif, il est prévu de reloger une partie de la population dans les nouvelles zones urbaines en chantier. Le gouvernement de la ville a par ailleurs entrepris d'intégrer la question hautement sensible des populations flottantes à ses projets de planification. Ces foules sont révélatrices des évolutions urbaines en cours. Derrière les grands projets, elles laissent aujourd'hui apparaître

un acteur plus libre de la scène urbaine, la population chinoise. Quant aux infrastructures et réseaux de transport, le bureau d'urbanisme de Canton envisage la construction de sept lignes de métro (la première vient d'être mise en service), comprenant quarante sept stations sur deux cent six kilomètres.

Le schéma directeur de Canton montre un intérêt certain pour des thèmes tels que l'amélioration de l'environnement et la protection des espaces verts, ce qui s'exprime notamment par :

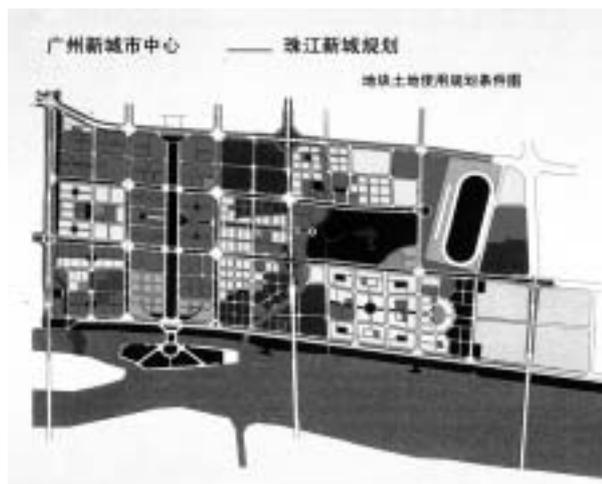
- le contrôle de la construction sur la montagne Bayun, qui s'avère être une réserve écologique et l'un des symboles fondateurs de la ville.
- la limitation de l'urbanisation au nord, dans le but de préserver les réserves hydrauliques de la ville.

L'attention est aussi portée sur la réhabilitation et la conservation de certains éléments du patrimoine historique, comme certaines rues commerçantes traditionnelles du centre ancien. Ces démarches sont relativement récentes dans les politiques urbaines chinoises. Elles annoncent peut-être un nouvel état d'esprit qui permettra de conserver, dans la course à la modernité, quelques témoins de la Chine traditionnelle.

The pearl river new town

L'un des éléments les plus importants de l'entreprise de modernisation de la ville est la création de la Pearl River New Town. En accord avec les autorités locales, le bureau d'urbanisme de Canton a confié à l'agence américaine de planification et d'urbanisme Thomas, à la société d'architecture et d'urbanisme Liang Baitao Company, et au centre de recherche en urbanisme de Canton (Guangzhou Urban Planning & Research Institute), l'étude de ce nouveau centre urbain. Les trois sociétés ont remis leur premier projet à la fin du mois d'octobre 1992. Lors d'une réunion administrative du gouvernement, en février 1993, il a été décidé que le bureau d'urbanisme de la ville paracheverait le projet final du « nouveau quartier de la rivière des Perles » et contrôlerait les études de détail, en se basant sur les plans de l'agence Thomas tout en synthétisant les deux autres.

Les limites de ce nouveau quartier sont, au nord, la route de Huangpu, au sud la rivière des Perles, à l'ouest la route de Guangzhou, à l'est la route de Hua. Elles définissent un rectangle de 1,800 m sur 3,600 m, soit une superficie de 6,6 km² sur laquelle la ville prévoit d'accueillir une population de 180 000 habitants. La densité moyenne sera donc d'environ 300 hab./ha.



Plan masse et zoning de la Pearl River New Town

Un certain nombre d'équipements ont déjà été implantés au nord du quartier : la nouvelle gare, des équipements sportifs, un centre commercial et un centre d'affaires. Le quartier se signale déjà par la plus haute tour de l'agglomération (60 étages), qui symbolise le nouveau dynamisme de la ville. Les constructions, dans cette partie de la ville, affichent un style architectural moderniste à base de gratte-ciel plaqués de panneaux dorés, de vitres réfléchissantes, et de signalétiques publicitaires multicolores.

L'organisation spatiale du projet divise le quartier en deux parties, séparant bien les fonctions : à l'ouest un centre commercial et financier (Central Business District) et à l'est un quartier de logements de grande densité, ordonné autour d'équipements de loisirs et de tourisme. La conception du quartier des finances reprend le principe de développement de la vieille ville, s'appuyant sur un axe allant du nord au sud. Le nouvel axe prend naissance avec le parc de Yanling, au nord, pour rejoindre sur l'autre rive de la rivière des Perles la « tour Chigang ». Cette pagode qui fut autrefois érigée sous la dynastie des Ming, a été reconstruite il y a une



Maquette de la Pearl River New Town

dizaine d'années. L'axe est monumentalisé par une avenue de 128 mètres de large (contre 70 m pour les Champs Elysées) avec, en son milieu, une esplanade piétonne de 80 mètres de large.

Le nouveau visage de Canton, sous les traits d'une modernité à la Hong Kong, doit se matérialiser autour de cette avenue bordée de hauts buildings, qui accueilleront des organismes d'affaire et de finance. Les autorités locales souhaitent aussi que des boutiques et des restaurants de luxes créent un contexte récréatif. Le projet prévoit ici un environnement moderne et de qualité, susceptible d'attirer les investisseurs étrangers. A la faveur de ce projet, une réglementation concernant la hauteur des bâtiments commence d'apparaître. La silhouette urbaine projetée sera haute au nord du site et descendra progressivement en direction du fleuve. L'amorce de l'axe s'effectuera par deux tours de 80 étages, qui devront symboliser l'entrée dans la « ville nouvelle ». Pour différencier le quartier des affaires des quartiers plus résidentiels, les tours de logements n'excéderont pas 33 étages (approximativement 100 mètres).

Le plan de cette ville nouvelle indique un pourcentage de 30 % d'espaces verts, ce qui correspond à moins d'un mètre carré par habitant. Ce pourcentage prend en compte la superficie d'un parc touristique, la promenade plantée de 80 mètres de large le long de la berge, sur une longueur de quatre kilomètres; mais aussi l'avenue nord-sud, l'île de Haixinsha, le golf, le champ de courses, la bande plantée de 20 mètres de large le long des routes principales, ou encore la station d'épuration qui sera traitée en jardin. Il convient de s'interroger sur l'usage de certains de ces espaces verts, qui pourrait bien remettre en cause le pourcentage annoncé par le bureau d'urbanisme. On remarque cependant que les promoteurs sont tenus de gérer les espaces verts sur les parcelles qu'ils vont acquérir.

Le nouveau quartier de la rivière des Perles propose un grand nombre d'équipements culturels et touristiques comme des salles d'exposition, des bibliothèques et des galeries d'art. Ces équipements prendront essentiellement place en bas de l'axe nord-sud, et où ils seront associés à l'île de Haixinsha et à la promenade plantée.

En accord avec le schéma directeur, qui ne prévoit ni zone industrielle, ni entrepôts ou autre activité susceptible d'être polluante, le projet propose néanmoins l'implantation de quelques industries subsidiaires comme des imprimeries ou des ateliers de réparation.

Cette ville nouvelle exige d'avoir la disposition d'un réseau de transport complet et facile d'accès. Pour assurer l'importante desserte des quartiers d'affaire et de commerce, le bureau d'urbanisme envisage le passage de deux lignes de métro et d'une ligne de tramway. La mise en service de transports fluviaux par bacs est aussi prévue, illustrant le souci de diversifier et d'optimiser les déplacements, en assurant un maximum de liaisons entre les nœuds stratégiques.

Misant sur l'efficacité des transports en commun, la politique de la ville cherche à réduire le trafic automobile. Les estimations envisagent une fréquentation journalière de 21 000 voitures, 21 000 motos et 34 000 bicyclettes. Inscrites dans une série de démarches visant à améliorer la qualité de l'environnement, des directives gouvernementales imposent la réduction du nombre des motocyclettes, extrêmement polluantes. Cependant, d'autres directives gouvernementales souhaitent faire disparaître la bicyclette dans les grandes villes chinoises (quand tant de pays européens cherchent timidement à la réintroduire). Le projet de la Rivière des Perles cherche à redonner la ville aux piétons, par l'intermédiaire de zones et de rues piétonnes. Mais les voies à l'intérieur et autour du site sont très larges. Le franchissement de ces autoroutes urbaines pose de nombreux problèmes et les quelques passerelles piétonnes, qui accentuent l'idée de barrière, montrent que le quartier n'est pas conçu en priorité pour le piéton.

Éléments pour une réflexion critique

Bien que le projet soit très optimiste dans son élaboration, nous pouvons nous interroger sur l'usage et la finalité de certains choix. Le zoning très strict du territoire est contraire à la création d'un paysage urbain diversifié, et pourrait figer la ville à long terme. De même, ce projet semble avoir quelques difficultés à gérer la présence sur le site d'une population résidant dans des villages insalubres et surpeuplés. Les terres sont la propriété de paysans qui ont émigré vers les campagnes suburbaines lorsque la ville les a rejoints. Elles sont à présent louées aux « floating people », qui n'ont pas légalement le droit de résider dans la ville. Ces villages sont sur-densifiés et l'étroitesse des rues (de 1 à 1,50 mètre de large, avec des bâtiments de 5 à 6 étages) ne permet pas la mise en place d'infrastructures qui pourraient améliorer les conditions d'hygiène, lamentables à l'heure actuelle. Le gouvernement municipal, pour des raisons économiques, ne peut se permettre l'expropriation au nom de l'utilité publique, et se voit dans l'obligation d'intégrer ces villages à l'inté-

rieur de cette ville nouvelle. On imagine alors le contraste, difficilement gérable, entre le quartier des affaires et ces entités urbaines où coexistent insécurité et prostitution.

La présence de l'eau sur le site est aussi un élément que le projet ne prend que partiellement en compte. Il est regrettable que Canton, autrefois considérée comme une ville d'eau, ne s'appuie pas un peu plus sur cet héritage et ce savoir urbain qui, réinterprété, permettraient peut-être de diversifier son paysage. L'implantation des bâtiments prévus répond essentiellement à une logique de rentabilité. Cette stratégie urbaine a tendance à rendre uniforme et monotone le quartier de la Rivière des Perles. L'expérience du passé montre que l'association de l'architecture et de l'eau ont souvent permis l'élaboration de tissus urbains originaux.

L'intégration de ce projet dans la ville invite également à une réflexion sur les transitions entre la ville nouvelle et son environnement. Les réseaux de transport en commun (tramway et métro) répondent assez bien à ce problème. Mais les boulevards qui cernent le nouveau quartier de la Rivière des Perles (au nord, à l'est et à l'ouest) rendent difficiles les liaisons avec les autres espaces urbains, par exemple avec les universités. Les connections sont parfois mal conçues. Le dimensionnement de certaines voies, en effet, permettra de gérer d'importants flux à l'intérieur du nouveau quartier, mais leur prolongement à l'extérieur ne pourra accueillir le même trafic.

A l'heure actuelle, la ville de Canton est en pleine métamorphose. La réalisation de nombreux projets sur l'ensemble de l'agglomération s'effectue à une très grande vitesse. Depuis novembre 1999, l'ensemble des ponts du nouveau quartier de la Rivière des Perles sont achevés, la ligne de métro n° 1 est en service. Les voies principales et la promenade le long de la berge sont pour ainsi dire terminées. D'ores et déjà, les opérations



Tours d'affaires



Tours d'habitations

immobilières s'organisent sur ce nouveau territoire, marquées par l'émergence d'immeubles qui, dans cet immense terrain vague, paraissent encore perdus.

A moins que la Chine ne soit touchée par une nouvelle « crise asiatique », il semble évident que, d'ici une dizaine d'années, « The Pearl River New Town » aura dessiné un nouveau *skyline* pour la ville de Canton. Très clairement, cette ville à côté de la ville, qui doit donner à Canton son image du XXI^e siècle, répond au modèle de Hong Kong et, plus loin, à celui de Pudong, l'autre ville de Shanghai. Mais ces modèles sont-ils appropriés?

Le nouveau système économique de la Chine conduit naturellement à un modèle fondé sur la rentabilité foncière et immobilière. C'est un fait. Cependant, l'histoire et la situation géographique de Canton auraient sans doute pu être les supports de plus d'originalité, ce qui aurait conservé à la capitale du Guangdong une identité propre. Le nouvel urbanisme des villes chinoises tend à les uniformiser, et à gommer les différences entre Pékin, Shanghai et Canton, pourtant issues de régions très distinctes.

The Pearl River New Town et les autres projets qui devront, selon le schéma directeur, être aboutis en 2010, démontrent à l'évidence le dynamisme de la municipalité. Mais la lourde ambition de faire de Canton une ville reconnue dans le monde pose question. En effet, la Chine compte une quarantaine de villes dont le but officiel est de devenir des villes internationales, alors que les Etats-Unis se contentent d'une demi-douzaine de villes de ce rang. Une confusion existe entre modernisation et internationalisation. Comme une majorité des villes chinoises, Canton est loin d'avoir atteint un niveau satisfaisant de modernité. En poursuivant un rêve d'internationalisation, la capitale du Guangdong ne se trompe-t-elle pas de voie?

BIBLIOGRAPHIE

- M. Cartier**, 1995, « Les contraintes de la tradition », *Les cahiers de la recherche architecturale*, n° 35/36, Editions Parenthèses.
- P. Clément**, 1995, « Chine: Formes de villes et formation des quartiers », *Les cahiers de la recherche architecturale*, n° 35/36, Editions Parenthèses.
- F. Ged**, 1995, « Gestion du désordre et pathologie de croissance », *Les cahiers de la recherche architecturale*, n° 35/36, Editions Parenthèses.
- Chao-Kang Chang, Werner Blaser**, 1988, *Architecture de Chine*, Edition André Delcourt.
- Qi Kang**, 1995, « Développement urbain et conservation du patrimoine en Chine », *Les cahiers de la recherche architecturale*, n° 35/36, Editions Parenthèses.
- M. Le Duc**, 1990, *Canton, développement économique et projet urbain*, In Extenso, Atelier Chine du Sud.
- M. Le Duc**, 1996, *Les limites du modèle à l'étranger*, Polycopié d'économie urbaine, Ecole d'Architecture de Paris-Villemin.
- T. Liming**, 1999, « Introduction à l'urbanisme du Nouveau Quartier de la Rivière des Perles », extrait des conférences lors de la troisième session des Ateliers de Maîtrise d'œuvre Urbaine en Asie du Sud Est.
- 1999, « Logement de grande densité », Document de la troisième session des Ateliers de Maîtrise d'œuvre Urbaine en Asie du Sud Est.
- S. Meike, J. Walker**, 1999, « The changing face of the chinese city », *2G Instant China*, n° 10.
- P. Pigeon**, *Ville et environnement*, Edition Nathan Université.
- J. Planchais (dir.)**, 1978, *Cités Géantes*, Editons Fayard.
- M. Ruano**, 1999, « Urban Impression », *2G Instant China*, n° 10.
- T. Sanjuan**, 1997, *A l'ombre de Hong Kong, Le Delta de la Rivière des Perles*, Edition l'Harmattan.
- Duan Xiangfeng**, 1999, « Présentation de la ville de Guangzhou », Extrait des conférences lors de la troisième session des Ateliers de Maîtrise d'œuvre Urbaine en Asie du Sud Est.
- Jianfei Zhu**, 1999, « An archeology of contemporary chinese architecture », *2G Instant China*, n° 10.

IV

RAPPROCHEMENTS

DU SAISISSEMENT DE MOSCOU À LA RAGE DE SHANGHAI DEUX FAUSSES SORTIES DE L'ORDRE URBAIN COMMUNISTE*

Philippe Haeringer

Institut de Recherche pour le Développement (IRD, Paris)
phildanh@club-internet.fr

Sur le papier, d'un trait de plume, les Russes sont sortis du communisme. Mais, dans leurs murs et dans leur tête, la plupart d'entre eux demeurent prisonniers de l'héritage (matériel et mental) de l'époque soviétique, dont les miettes assurent encore, quoique de plus en plus difficilement, le quotidien et la survie. Les Chinois, quant à eux, continuent de célébrer très officiellement la gloire maoïste. Mais, dans leurs murs et dans leur peau, ils sont désormais ailleurs. Cette symétrie inversée, qui dévoie un parallélisme historique évident, se vérifie à la fois dans l'évolution des formes urbaines et dans les expressions de la vie citadine. Mais il y a, dans ce jeu d'ombre et de lumière, beaucoup de contradictions, de masques et d'incertitudes. Beaucoup d'énigmes aussi, comme l'éblouissante prospérité de certaines campagnes suburbaines, aussi bien dans les méandres de la Moskova ou de la Volga que dans l'immense delta du Yangzi. Cependant, avant d'entrer dans les délices de la complexité, ou dans les affres d'un comparatisme impossible, on peut camper un temps sur quelques réalités massives. Par exemple, il n'est pas contestable que la population de Moscou habite, pour l'essentiel et pour longtemps encore, dans les logements construits sous Staline, Khrouchtchev et Brejnev, tandis que Shanghai, longtemps confiné dans un bâti d'avant-guerre, opère sous nos yeux un grand déménagement amorcé bien après la disparition de Mao. Il est tentant d'attribuer l'immobilisme actuel de Moscou, dont la population majoritaire reste comme frappée de stupeur devant la nouvelle conjoncture, à l'essoufflement d'une « vieille » Europe. La fièvre de Shanghai serait alors l'illustration de la jeune vitalité de l'Asie-Pacifique. Soit. Mais il convient en ce cas de verser au dossier une autre réalité massive où la Chine serait, cette fois, perdante : tandis que Moscou peaufine le patrimoine de son centre, Shanghai pilonne le sien.

Moscou, l'échappée forestière

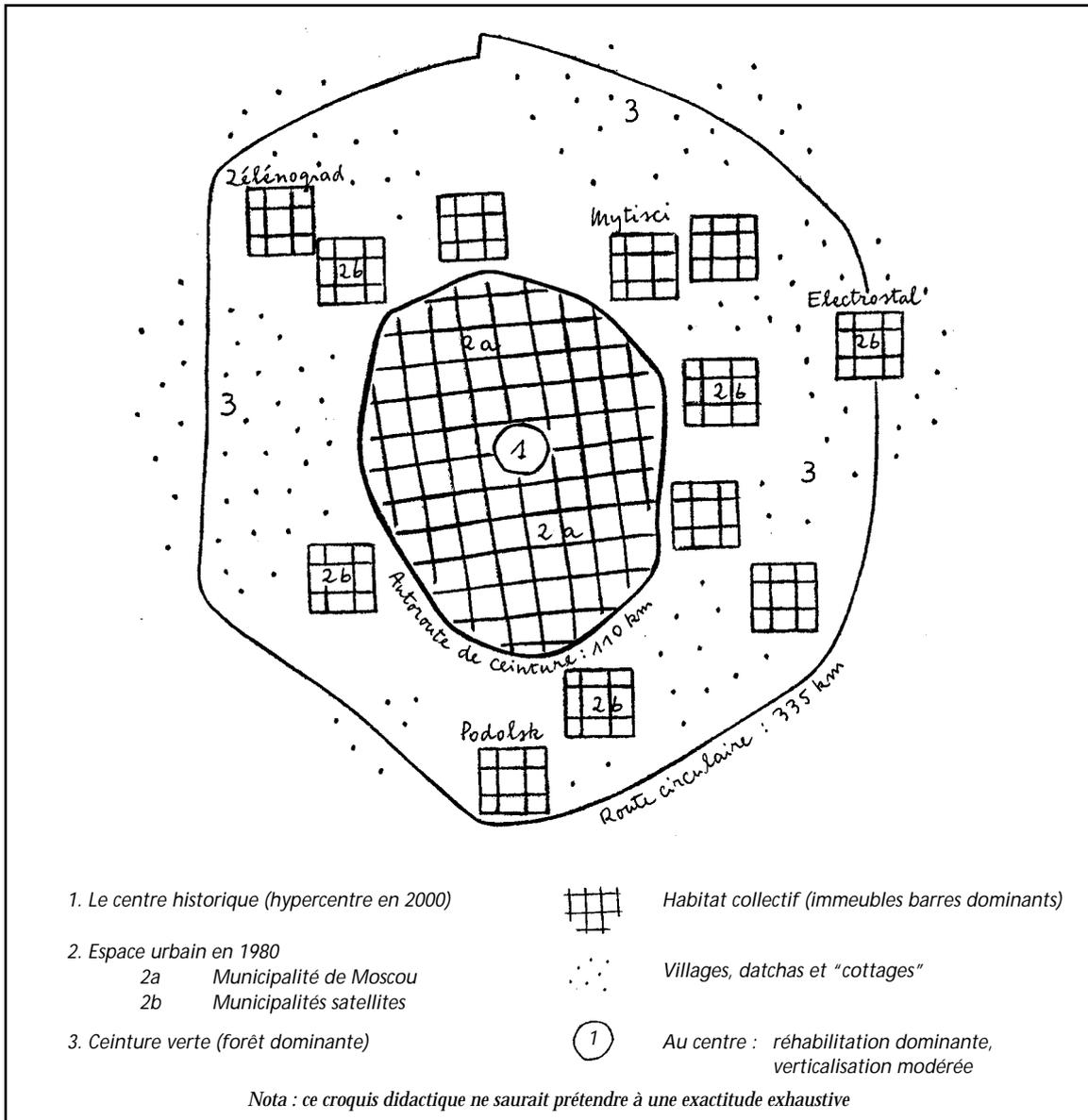
A l'intérieur de l'Anneau des Jardins (*Sadovoïé Koltso*), qui perpétue le tracé de l'enceinte du XVII^e siècle, Moscou retrouve le sens de son patrimoine. En partie libéré des fonctions bureaucratiques ou techniques dont le régime communiste l'avait alourdi, et de la grisaille qui l'avait étouffé, le centre historique retrouve ses couleurs d'origine où domine un jaune paille à la fois discret et lumineux. La municipalité veille jalousement à ce que la charte des couleurs, qu'elle a établie avec les meilleurs connaisseurs du passé de la ville, couronne l'effort de restauration qu'elle impose aux nouveaux investisseurs. On ne détruit plus. On rebâtit ce qui l'avait été. Le business international, qui s'engouffre dans Moscou depuis que le pays s'est ouvert, est prié d'installer ses sièges sociaux, ses comptoirs et sa modernité derrière les façades restaurées de la vieille Russie.

Il est vrai que celle-ci est désormais mâtinée d'architecture stalinienne qui, tout compte fait, ne lui va pas si mal. C'est comme Haussmann et Paris. Rien à voir avec ce qui suivit, dans les années soixante et au-delà, mais qui, à Moscou comme à Paris, épargna l'essentiel de la ville historique. Un second abâtardissement, toutefois, égratigne quelque peu le vieux Moscou, qui n'échappe pas complètement au baroque « nouveau-russe » auquel l'histoire rendra peut-être justice.

Bref, ce n'est pas dans cette partie de Moscou que s'exprime le sort qui est fait aux dix millions de Moscovites. Sinon par la négative, par l'éviction de ceux qui avaient été logés dans le vieux patrimoine bourgeois, popularisé sous la forme de logements communautaires. Au-delà de l'anneau dit des Jardins, et jusqu'au lointain anneau autoroutier qui enserre le plus gros du territoire municipal, un océan d'habitat collectif est l'option unique offerte aux habitants. Sur mille kilomètres carrés, soit dix fois la superficie de Paris, on ne trouvera que Sarcelles et la Courneuve. Le substrat d'habitat pavillonnaire, petites maisons en bois à la russe que l'on trouve dans beaucoup d'autres villes de la vieille Russie, a totalement disparu du paysage de la capitale.

* Paru dans la revue *Diogène* (Unesco), n° 194, avril-juin 2001, numéro consacré à *la Recomposition des espaces postcommunistes*.

Représentation schématique du système résidentiel de Moscou



Source : Philippe Haeringer in *Les très grandes villes dans le monde, dossiers du CAPES et de l'Agrégation, Ellipses, 2000.*

Et c'est bien parce que Moscou fut la capitale de l'empire soviétique qu'il en est ainsi. Car, en dépit du flux démographique considérable que cette position lui valut (Moscou n'avait qu'un million d'habitants au début du siècle), le pouvoir n'y pouvait déroger à la modernité. C'est à Khrouchtchev surtout que les Moscovites doivent d'avoir accédé à celle-ci, par le truchement d'un logement d'immeuble. Que la production hâtive et massive des logements khrouchtchéviens soit la cause de leur médiocrité - et de leur vétusté actuelle - ne remet pas en cause cet acquis, cette promotion.

On peut hésiter, de ce fait, entre deux constats apparemment opposés. Faut-il souligner l'attachement singulier des habitants à un parc immobilier pourtant peu séduisant? Faut-il au contraire insister sur leur dépendance à l'égard de ce parc, à leur enfermement en l'absence de toute autre perspective? Ces deux constats, en réalité, se rejoignent. Le logement (et le chauffage public dont il bénéficie) est aujourd'hui le seul élément rassurant dans une existence devenue aléatoire sur tous les autres chapitres : emploi, pouvoir d'achat, santé, espérance de vie, école, etc. La privatisation aux deux tiers du parc, par vente symbolique des logements à leurs occupants, achève de sceller ce lien,

bien qu'elle s'accompagne d'un semi-abandon de la gestion commune des ensembles et qu'elle s'apparente, au fond, à une grande braderie, à un lâchage.

Voilà pour l'essentiel. Reste les nuances qui, on le verra, ouvrent sensiblement le schéma, pour le présent et pour l'avenir. Une première série de retouches s'applique au parc immobilier tel qu'il est. Khrouchtchev n'a pas tout construit. Ses successeurs eurent plus de temps, la pression démographique et l'urgence diminuant. La qualité s'améliora progressivement, les architectures se diversifièrent quelque peu, sans remettre en cause la prédominance des « 5 étages » sans ascenseur, ni une moyenne générale de 18 mètres carrés par habitant. Mais le point le plus important, commun à toutes les périodes, est la présence de l'arbre. De la forêt. Comme une consolation de l'architecte, la forêt naturelle ou recrée enveloppe les immeubles au point de les cacher, aussi bien côté rue que côté cour. Elle fait corps avec le bâti. Les Moscovites y sont extrêmement sensibles.

La deuxième série de retouches est encore liée à la forêt, mais à la forêt périphérique, l'immense forêt russe à laquelle la ville n'est que clairière. Là encore, les habitants de Moscou sont partie prenante. Pour la promenade? Certainement, mais il y a, dans Moscou même, beaucoup de parcs pour cela. L'utilité périphérique est plus consistante et il y a un mot-clé pour le dire : *datcha*. Un mot et un mythe, longtemps réservés à l'élite, celle de l'ancien régime tsariste, celle de la nomenklatura communiste, celle des nouveaux-russes nouveaux-riches d'aujourd'hui, qui poussent la notion de *datcha* jusqu'à la réalité du château, extravagante et ostentatoire. Mais, depuis une vingtaine d'années, la *datcha* s'est démocratisée, notamment par le biais des « coopératives de jardinage » concédées par les grands employeurs du régime finissant. Une façon de dire aux salariés : « complétez vous-mêmes vos maigres ressources ! ». Les cabanons de jardin sont peu à peu devenus *datchas*.

La libéralisation économique a pris le relais. Le marché foncier naissant a multiplié les offres autour des villages ou sur des sites nouveaux. L'engouement suit un double mouvement, remontant des pratiques des plus pauvres et descendant des spéculations des plus riches. A la croisée de ces deux dynamiques, un marché immobilier apparaît, de même qu'un nouveau mot-clé : *cottage*. Il y eut même un boom du *cottage*, avant que la chute du rouble, en 1998, ne lui fasse marquer le pas. Outre la symbolique de l'extraversion, cet emprunt à l'anglais cache un glissement sémantique :

une *datcha* est conçue pour un séjour estival, un *cottage* à la russe est équipé pour l'hiver. On est toujours à la campagne, mais dans un lotissement urbain. Avec, en perspective, l'idée d'une installation définitive.

Au total, le phénomène atteint une ampleur considérable. On a calculé que les deux tiers de la population moscovite avait, directement ou par la parentèle, accès à une *datcha*. C'est dire que cet élément doit être intégré dans l'analyse du système résidentiel de la ville. Au minimum se dessine une pratique de double résidence, dont la particularité est de ne pas sortir de l'auréole urbaine, contrairement aux migrations saisonnières des Français qui, en rejoignant leurs *résidences secondaires*, changent aussi de province et de climat. Que les Moscovites aient parfois à compter, pour atteindre leurs *datchas*, autant de temps de déplacement que les Français en mal de mer ou de montagne permet, certes, de relativiser la différence culturelle. Mais cela ne change rien au fait que, dans l'espace russe, les agglomérations urbaines sont étrangement accouplées à l'espace estival de leurs habitants. Cela est parfaitement repérable lorsqu'on traverse la Russie en avion. Comme autant de comètes, les villes de ce pays traînent avec elles leur complément bucolique : une myriade de petits points blancs dans le vert sombre de la forêt.

Cette gémellité en appelle une autre, celle non plus d'une alternance saisonnière, mais d'une alternative résidentielle. Les *datchas* aussi s'équipent pour l'hiver, et les routes s'améliorent, c'est même l'un des principaux efforts publics, très sensible au cours des dernières années. Les Moscovites songeraient-ils à quitter leurs appartements pour leurs *datchas* ou leurs *cottages*? Moscou serait-il en train de fabriquer son double inversé? L'avenir est-il au tout-individuel privé après avoir été au tout-collectif public? Rien n'est sûr. Ceux qui y rêvent hésitent à sauter le pas. Le statut d'urbain reste, historiquement et mentalement, trop lié à l'appartement. Comment y renoncer? Et le monde des *datchas* est loin d'être équipé pour un quotidien citadin. Cependant, l'histoire ne fait que commencer. Affaire à suivre, donc.

En attendant, Moscou intra-muros prépare une autre stratégie, mais dont on ne voit que les prémisses. Les mots-clés les plus avouables sont : *rénovation* et *densification*. Il faut le plus souvent entendre : *gentrification* et *déplacement* des habitants modestes. Par des opérations tiroir, on envisage de récupérer des espaces convoités en regroupant les occupants dans de nouveaux immeubles plus hauts. Autrement dit, on ne voit bouger les choses, très ponctuellement, que lorsque des

intérêts privés se manifestent. Pour le reste, l'immobilisme le plus total règne. Il n'y a rien pour lutter contre le pourrissement lent de l'habitat du grand nombre. La stabilité démographique aidant, les Moscovites de base sont priés de se satisfaire du statu quo. Et de préparer l'hiver en récoltant les pommes et pommes de terre de leurs datchas, ainsi que les airelles et champignons de leurs parcours de santé.

Shanghai, le grand déménagement

Développé sous le régime des Concessions internationales (du milieu du XIX^e siècle à l'avènement de la République populaire), longuement puni de ce péché originel par le pouvoir de Pékin, Shanghai est aujourd'hui investi d'une urgente mission : faire contrepoids à la puissance de Hong Kong. Cet immense chantier prit toute son ampleur avec le lancement, en avril 1990, du projet de Pudong. Sur cette rive droite du fleuve Huangpu, jusque-là à peu près vide, un nouveau Shanghai allait être construit en dix ans, empruntant aux standards les plus modernistes de l'extrême Asie. Derrière l'architecture emblématique, Pudong est d'abord porteur des nouvelles ambitions économiques de la Chine. Mais c'est encore sur la rive gauche, Puxi, que vivent la plupart des treize ou quinze millions d'habitants de la mégapole.

Or le chantier lancé au tournant des années 90 comporte aussi la reconstruction de tout Puxi. Le tissu résidentiel hérité des Concessions et le tissu industriel issu du maoïsme sont en voie de disparition. Les Shanghaiens sont massivement transférés d'un habitat essentiellement horizontal et surdensifié (on comptait 4 m² par personne dans les années 80) vers un univers de barres et de tours qui conserve, néanmoins, quelques éléments d'une organisation sociale fondée sur le voisinage. Sur les espaces libérés, les investisseurs de l'Asie *offshore* donnent la réplique aux tours de Pudong, qui leur doivent également beaucoup. Le patrimoine syncrétique du début du siècle, taudifié par trop d'années de pauvreté et de surcharge humaine, ne trouve que rarement grâce pour des opérations de réhabilitation. Même le goût renaissant pour le vieux fonds chinois s'exprime par un pastiche destructeur.

Ce grand déménagement a pour effet mécanique d'élargir considérablement l'espace urbain et d'allonger en proportion les déplacements domicile/travail. La bicyclette reste très présente, mais le démiurge ne put faire l'économie de très grands ouvrages (ponts

suspendus, tunnels sous-fluviaux, anneaux et axes autoroutiers, métro) qui ne suffiront peut-être pas à faire face à l'ouverture du marché de l'automobile, jusqu'ici sévèrement contrôlé. La question de l'eau et celle de l'éco-système en général sont encore plus préoccupants. Mais, ce qui sera le plus passionnant à suivre, dans les prochaines décennies, sera de toute évidence la façon dont la population aura encaissé, ou mis à profit, un si brusque changement non seulement de son cadre de vie, mais aussi de tout un système de référence culturelle dans les domaines du travail, de la protection sociale et de la consommation.

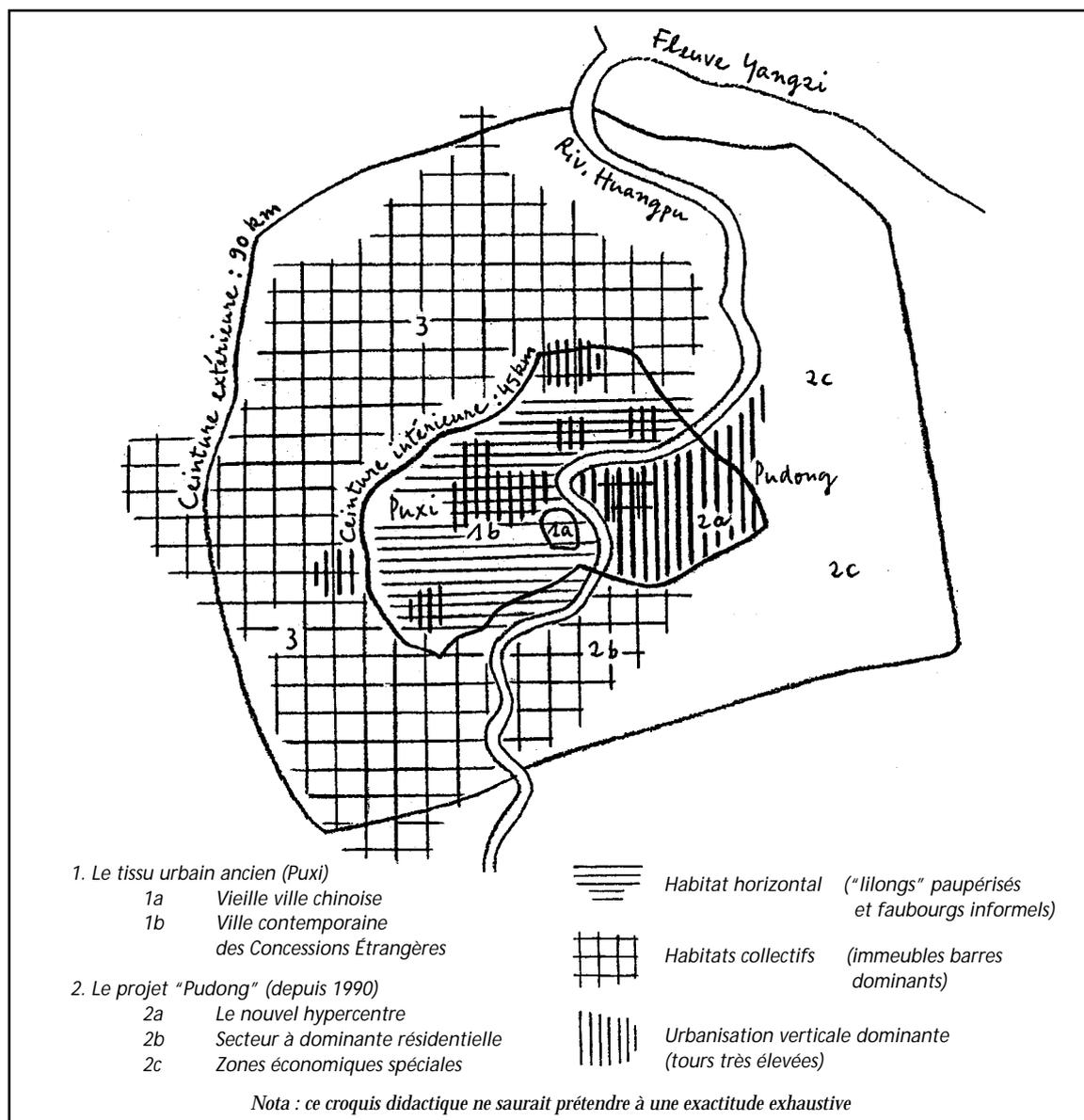
Revenons au système résidentiel hérité et à celui qui le remplace. Côté passé, le mot-clé est : *lilong*. Ce sont des petites unités de voisinage emmurées, collées les unes aux autres, comportant chacune quelques dizaines ou une centaine d'habitations familiales identiques, également collées les unes aux autres au long de ruelles internes. Tout le Shanghai de l'époque des Concessions fut construit ainsi, par des petits promoteurs locaux ou internationaux. Contrairement aux *courées* ouvrières de la vieille Europe, qu'ils rappellent parfois, les lilongs se sont adaptés à tous les niveaux sociaux. Il y avait des lilongs pour les riches, des lilongs pour les pauvres. Il y avait aussi des lilongs anciens, très inspirés des structures traditionnelles de la maison chinoise, avec courettes fermées et boiseries dominantes, et des lilongs nouveaux, plus proches des conceptions pavillonnaires occidentales, et incorporant une décoration Art nouveau ou Art déco. Entre ces deux extrêmes, beaucoup de syncrétisme, si bien qu'au total le Shanghai des lilongs était plein de surprises.

Il y avait aussi une ville chinoise ancienne, mais que ce syncrétisme partagé, de part et d'autre, fonde assez largement dans l'ensemble. Tout cela est indifféremment remis en cause par le grand déménagement. Tout n'a pas encore disparu et il faut croire que l'autorité municipale saura maintenir, comme elle l'annonce, de larges pans de ce qu'il faut bien appeler un patrimoine, en dépit d'une inspiration partiellement exogène. Ce qui se construit actuellement n'est-il pas, plus sûrement encore, de facture internationale ?

La faiblesse du réflexe patrimonial en Chine n'est pas le seul problème des lilongs. Le second est qu'ils occupent tout l'espace urbain intra-muros, à peine masqués, sur les principaux axes, par les immeubles d'affaires de l'avant-guerre. Au moment où Shanghai est sommé de changer radicalement d'échelle, on ne voit pas comment cet habitat strictement horizontal aurait pu entièrement se maintenir. Le troisième pro-

Deux fausses sorties de l'ordre urbain communiste

Représentation schématique du système résidentiel de Shanghai



Source : Philippe Haeringer in *Les très grandes villes dans le monde, dossiers du CAPES et de l'Agrégation, Ellipses, 2000.*

blème est la profonde insalubrité qui le ronge. Comment pourrait-il en être autrement quand on sait qu'il a porté, pendant cinquante années, l'essentiel du décuplement démographique de la ville en même temps que sa paupérisation ? Tels quels, sans autre retouche que des dérivations de tuyauteries, les logements uni-familiaux d'origine se sont vus divisés entre trois, six, dix ou quinze ménages selon leurs dimensions.

Ce que les amoureux de Shanghai regretteront le plus, c'est l'atmosphère des courées. Il est vrai que les cultures locales savent peut-être mieux que d'autres

composer avec la restriction d'espace, la cohabitation, le dénuement matériel. Mais le climat de vie communautaire est le résultat ambivalent d'un contrôle social encore sourcilieux. Faut-il se réjouir de la sécurité qu'il procure ou faut-il déplorer la limitation de liberté qu'il implique ? Faut-il aimer ou haïr les petites vieilles à brassard rouge qui, secourant un enfant qui tombe, surveille vos allées et venues ? La quiétude bon-enfant des soirées partagées, lorsque les chaises longues et les matelas sortent dans la courée, ou sur le bord de l'avenue pourtant bruyante et asphyxiante, cette quiétude ne peut tout-à-fait compenser le mal-être de l'inconfort. Voilà pourquoi, sans doute, la perspective du

grand déménagement est vécue, par les habitants des lilongs, avec autant d'espérance que de regret.

Rien à voir, au premier abord, entre ce que les Shanghaïens quittent et ce qu'ils trouvent, dans le nouvel univers qu'on leur propose au-delà du périphérique. Toutefois, après avoir un temps expérimenté leur relogement dans des tours très élevées (un lilong, une tour), où personne ne parvenait à retrouver ses marques, la municipalité paraît vouloir abandonner cette pratique des contraires absolus pour revenir à un parti plus classique, celui de la barre. Or, la barre pas trop haute se prête bien à la recomposition d'un espace, avec ses allées et contre-allées, ses côtés cours et côtés jardins, ses placettes, ses aires de service, et surtout son mur de clôture et son entrée unique, gardée, fermée la nuit, avec son cortège de panneaux d'information, de mots d'ordre et de devises.

On aurait donc tort d'opposer trop radicalement les deux systèmes résidentiels. Certes, côté avantages matériels et sanitaires, il n'y a pas de commune mesure, et tout le monde s'en réjouit. Côté social, le corps à corps beaucoup moins oppressant est sans doute aussi moins chaleureux. Plus globalement on ne sait si, sur le long terme, on engrangera l'acquis d'un apprentissage, du mûrissement d'un nouvel habitus, ou si, au contraire, il faudra déplorer un désenchantement, une crispation, ou encore une lente dégradation. En positif on peut espérer une gestion et cogestion facilitée, modernisée, comme en témoigne le dynamisme de certains comités de quartiers, dont chaque membre prend en charge un volet de la vie quotidienne, proposant ses services ou son intercession qui pour les problèmes scolaires, qui pour les problèmes maternels, qui pour les chercheurs d'emploi, les jeunes mariés, les malades, les vieillards, les querelles de voisinage, etc.. En négatif on peut craindre un début d'errance des jeunes, comme au pied de tous les HLM du monde.

Ces incertitudes ne se nourrissent pas que des formes nouvelles. Elles sont aussi alimentées par l'éclatement des statuts et des règles d'accès au logement. Hier du seul ressort des *unités de travail*, la désignation du logement et du quartier est à présent laissée à l'appréciation des intéressés, pour peu qu'ils veuillent bien se laisser convaincre de devenir propriétaires. Les incitations dans cette voie sont de plus en plus pressantes, en bonne conformité avec l'introduction massive du capital privé dans les sociétés de construction, qui restent cependant dans le giron municipal. Ou dans les giron municipaux, compte tenu du découpage à plusieurs étages du territoire shanghaien.

Voilà pour l'espace urbain proprement dit. Et au-delà? On est dans un delta, l'un des plus densément peuplés du monde. La région du bas Yangzi ne se résume donc pas à Shanghai. Dans le triangle Nanjing-Hangzhou-Shanghai (qui n'est que la moitié sud du delta), cohabitent de nombreuses municipalités millionnaires ou quasi millionnaires et une myriade de bourgades, qui revendiquent leur historicité face à Shanghai. Le substrat de ce réseau urbain est une campagne rizicole et maraîchère extrêmement dense. Le semis des villages y est très serré, villages alignés le long d'étroits canaux, maisons à étage qui ont remplacé, il y a douze ou quinze ans, les maisons basses d'autrefois. Ici aussi les mutations sont rapides. La dernière en date y a fait pousser, dans les bassins les plus riches, des forêts de châteaux. Des châteaux paysans et non pas des châteaux d'urbains.

Folies et pragmatismes

Le rapprochement de la mégapole russe et de la mégapole chinoise peut utilement être abordé sous l'angle de la folie. L'une et l'autre, se frottant les yeux après une longue parenthèse, sont précipitées dans une sorte d'ivresse schizophrène. Mais on distingue immédiatement, au seul témoignage des formes urbaines, que les folies, ici et là, ne sont pas du même ordre. D'autres éléments comportementaux, notamment dans le domaine économique, pourraient confirmer ces différences.

La folie de Shanghai ne fait pas de doute, car elle procède d'un projet public clairement identifiable. Produire en dix ans son double futuriste, à partir d'un état des lieux figé depuis plus d'un demi-siècle, n'est pas une performance banale. Que cette nouvelle image, à mesure qu'elle s'érigait sur la rive est, ait paru se refléter, en retour, sur l'image rétro de la rive ouest, l'effaçant avec la même précipitation, ajoute à la démesure. Du coup, le Shanghai pragmatique s'est vu obligé à un nouveau dédoublement, afin d'offrir un nouveau cadre de vie bien réel à sa population majoritaire, trop biologique pour ce jeu de miroirs réglé sur des enjeux mondialistes. Ce troisième Shanghai, construit dans le même temps que le second, forme comme une gangue épaisse de béton bien sage autour du premier. Tout cela procède d'une détermination politique exceptionnelle, que l'on doit évidemment au maintien d'un régime fort, fût-il communiste.

Dans la même veine, sur ce mode de la table rase, Moscou ne possède qu'un dossier dans un carton : le projet d'une « Moscow City » qui devrait se loger, assez modestement, dans une boucle de la Moskova. On peut y ajouter une velléité de « rénover » l'héritage khrouchtchévien des « 5 étages ». Si folie il y a, à Moscou, c'est au travers des projets individuels qu'on peut la percevoir. Ils se divisent en deux classes, ce mot prenant toute sa signification sociale depuis que l'abandon brutal de l'ordre communiste a décuplé la distance économique séparant les « branchés » du reste de la population. Ce que l'on peut voir de la folie individuelle des premiers n'est qu'une partie de l'iceberg, celle de l'ostentation. Mais cette partie visible suffit à troubler la folie des seconds.

Les deux partitions de la folie moscovite se rencontrent en effet sur un terrain commun, celui de l'aurole forestière de la ville. Les citadins modestes, qui jouent avec les moyens d'un Robinson leur double incertain d'hommes libres, vivent comme une agression l'intrusion des « nouveaux Russes » dans le jeu foncier, dans la démonstration architecturale, dans le mode de consommation, dans le gouvernement local, voire dans la criminalisation de leur paradis de substitution. Quoi qu'il en soit, si l'on garde le modèle de Shanghai en tête, il est remarquable qu'un désordre d'initiatives individuelles prenne la dimension, à Moscou, d'une alternative urbaine. La ceinture de l'agglomération moscovite n'est décidément pas de même nature que celle de l'agglomération shanghaienne.

A Shanghai, la folie est dans les murs. A Moscou, elle est hors les murs. Inversement, le pragmatisme est hors les murs à Shanghai, tandis qu'il est dans les murs à Moscou. Mais le plus piquant est que ces deux pragmatismes se ressemblent par les formes dans lesquelles ils s'exercent. D'un côté comme de l'autre, la vie ordinaire de la majorité des gens se déroule dans un habitat collectif massif, répétitif, mais dont les modules de base sont modérés, raisonnables. Domination des « 5 étages » à Moscou¹, des « 6 étages » à Shanghai. La grande différence est que ce modèle résidentiel représente, à Moscou, le passé, alors qu'il est le présent et l'avenir à Shanghai. Le paradoxe des Moscovites est que, sortis du communisme, ils restent dépendants d'un habitat produit par le communisme. Le paradoxe des Shanghaiens est que, libérés du maoïsme, ils n'accèdent qu'aujourd'hui aux formes emblématiques de l'habitat collectiviste, qui plus est par l'effet induit d'une flam-

bée capitaliste. Cependant, les uns et les autres sont poussés à prendre possession de leurs appartements, sans pour autant atteindre à la dignité et à la responsabilité du statut de copropriétaire. L'habitat de « presque tous » reste sous tutelle.

Le rapport ville-campagne apporte un éclairage complémentaire à la différenciation des deux modèles. Le double jeu résidentiel des Moscovites les amène à la campagne suburbaine, où ils mêlent leurs datchas aux isbas paysannes, heureux de goûter au lait de chèvre et aux œufs frais qui y sont produits. Les Shanghaiens n'ont pas ce rapport de voisinage, à moins d'être eux-mêmes originaires des villages alentour. En revanche, ils se précipitent volontiers, en touristes, sur les lieux remarquables que recèlent les lacs, les canaux et les villes historiques du delta, qui rivalisent d'offres muséologiques, de jardins et de temples, mais aussi de parcs de loisirs plus ou moins floridiens, déjà. Les trains du dimanche, le matin et le soir, sont bondés. Mais ce n'est qu'un début.

L'énigme des châteaux achève de séparer les deux campagnes mégapolitaines. Du côté russe, les châteaux sont construits par des urbains, du côté chinois ils le sont par des ruraux. A première vue, l'énigme des châteaux russes est moins épaisse. On ne s'étonne pas trop que les fastes de l'économie nouvelle, qui s'étalent dans les boutiques et restaurants sans prix du cœur restauré de Moscou, puissent s'exprimer aussi sur le terrain des *folies*, au triple sens du XVIII^e siècle parisien : bucolique², onéreux, festif (pour ne pas dire orgiaque). Mais ce n'est pas tant les châteaux que leurs propriétaires qui sont mystérieux. Qui sont-ils exactement ? Outre les interrogations classiques sur l'origine des nouvelles fortunes ou sur leurs liens avec l'ancienne nomenklatura, ou encore sur le degré de leur fonctionnement maffieux, on peut se demander si les propriétaires de châteaux suburbains sont bien, pour l'essentiel, issus des milieux présents au centre de la capitale. Une autre hypothèse est celle d'une prédominance des nouveaux riches venus de la périphérie de l'empire, et que le maintien des barrières de Moscou, sous la forme du permis d'habiter ou *propiska*, retiendraient au seuil de la ville.

La nature de l'énigme chinoise est inverse. Les propriétaires de châteaux sont les familles paysannes de chacun des villages où ces châteaux existent³. Le processus de leur émergence est donc indigène. Mais c'est

1. Quand on dit à Moscou « 5 étages », il faut comprendre 4 étages sur rez-de-chaussée.

2. Voir la proximité étymologique de folie et de feuillée.

3. De tels villages sont légion dans les campagnes proches de Hangzhou.

bien parce que l'identité des propriétaires est si banale que leurs châteaux paraissent si étranges. Le mystère s'épaissit du fait que, lorsque le phénomène apparaît, il se saisit de toutes les familles d'un village. On ne voit pas surgir un ou deux châteaux de nababs locaux. C'est l'ensemble des maisons du village qui, plus ou moins simultanément, font place à des bâtisses luxueuses de trois à six niveaux, percées d'une débauche de vitrages teintés, cernées de terrasses à balustres et de colonnes, surmontées de tourelles portant bulbes ou petites Tours Eiffel hertziennes, et dont les intérieurs sont tapissés de boiseries, équipés de lustres en cascade, de meubles cossus, etc., à moins qu'ils ne restent vides...

Malgré leur taille, ces demeures restent strictement monofamiliales. Elles ont même tendance à se doubler lorsque les familles grandissent. A chaque couple son château. Ainsi, les villages s'étendent, au détriment de ce qui fut à l'origine de leur bonne fortune : les espaces maraîchers. Mais aussi fructueuse qu'ait été, depuis la décollectivisation des terres, la conjonction d'une nature généreuse, d'un savoir-faire évident, et d'un marché urbain en pleine explosion, les courges et les aubergines n'ont pu suffire à faire basculer les villageois dans un tel bain de luxe. La petite industrie villageoise y a eu sa part. Le réinvestissement dans des affaires urbaines aussi. L'accession des dernières générations à des emplois de cadres dans la sphère métropolitaine aurait pu mettre un terme à la félicité villageoise. Ce fut au contraire la cerise sur le... château.

L'explication de cette singularité est sans doute à trouver dans une autre singularité, celle du statut territorial des gens, qui ne leur accorde la pleine citoyenneté que sur la terre qui les a engendrés. On peut ajouter à cela le privilège paysan, qui est de pouvoir bâtir sur un sol bien à soi, tandis que les politiques urbaines ne laissent à peu près aucune place à la construction individuelle. Finalement, à force d'être inverses ou asynchrones de mille façons, les figures suburbaines de la Moskva et du bas Yangzi se rejoignent quand même un peu. Il y a partout de vrai-faux villageois.

Reste l'étrangeté de ces deux destinées urbaines. Une étrangeté qui atteint au pathétique par la dimension des deux villes. L'une est comme frappée d'acci-

blement. L'énergie de son maire⁴ ne suffira pas et n'est pas de nature à combler le fossé séparant une économie soviétique désormais virtuelle, mais sur laquelle continue de reposer la condition quotidienne de la majorité, et une économie nouvelle aux promesses insolentes, mais peu aptes à irriguer profondément le tissu social et à prendre le relais de l'ordre ancien. L'autre ville a la fièvre, une fébrilité plutôt souriante où dirigeants et population sont en droit d'imaginer que tout devient possible. On part de plus bas, comme en témoigne le rapprochement de deux chiffres : 4 m² par personne à Shanghai, contre 18 à Moscou. Mais déjà on est à 8, voire à 12 à Shanghai, et dans du neuf⁵, quand les 18 m² de Moscou restent inchangés, et dans du vieux.

Il fait froid à Moscou et les habitants s'y sentent en effet dépouillés. Ce sentiment est encore plus intense lorsqu'on s'éloigne de la capitale, ne serait-ce que pour gagner le premier cercle des villes voisines. Les Russes ont froid et, sauf les petits groupes qui gravitent dans l'économie nouvelle, leurs comportements économiques se ressentent de cette frilosité inquiète. Alors que l'ordre ancien s'est dérobé, les stratégies de survie consistent surtout à en ramasser les miettes, poursuivant dans un troc sans fin les avantages encore détenus par les uns et les autres. Il fait moins froid à Shanghai, au point d'y percevoir à la fois le fatalisme (on ne s'en fait pas trop) et l'agitation (les petits métiers vont bon train) propres aux villes du sud. Pour le mieux et pour le pire, le sol institutionnel ne s'est pas dérobé. Le régime tient bon, en dépit de ses ambiguïtés. Et toute la nouveauté qui vient est en plus, non en moins.

Les comportements des gens reflètent assez bien les trajectoires des villes qu'ils habitent. Moscou était encore hier le centre d'un monde immense et puissant. Mais la Russie ne sait plus où elle en est. Shanghai, hier, était en quarantaine. Une quarantaine de quarante ans. Elle est aujourd'hui candidate à l'adoubement comme « *global city* ». Mais l'Histoire est longue. On ne sait quel prix Shanghai aura à payer, dans dix ans, dans vingt ans, les ambitions d'aujourd'hui et les déracinements qu'elles impliquent. On ne sait pas non plus si le long carême russe ne prépare pas une saine renaissance, tricotée peu à peu mais sûrement. On ne sait pas, mais on peut le croire.

4. Il s'agit du maire Loujkov, dont l'ambition pour Moscou fut concentrée sur le désir de lui redonner un visage « vendable » aux yeux des investisseurs de tout poil. Moscou lui doit surtout le renouveau de son centre et l'amélioration de ses grandes voies de circulation.

5. Plus exactement, cette moyenne recouvre à la fois la persistance d'une partie de l'ancien parc à 4 m²/personne, et la multiplication des logements neufs qui la tirent vers le haut.

REFONDATION ET PÉRENNITÉ À MOSCOU, SHANGHAI, HONG KONG. THÈMES COMMUNS ET AUTRES THÈMES

Philippe Haeringer

Institut de Recherche pour le Développement (IRD, Paris)
et Université Paris X-Nanterre - phildanh@club-internet.fr

Les trente contributions incluses dans le présent volume montrent bien la récurrence d'un certain nombre de thèmes, tandis que d'autres paraissent au contraire spécifiques à chacune des villes évoquées. On aura pu aussi observer, derrière un consensus de base assez largement partagé sur les principaux sujets, quelques analyses contradictoires. Nous ne ferons pas ici un inventaire en règle, mais une relecture en diagonale surtout soucieuse de souligner, partout, la présence conjointe de l'envol et de la retenue, de la soudaineté et de la durée, de la refondation et de la pérennité.

Moscou, une refondation en pointillés

Anatoli VICHNEVSKI décrit une capitale russe qui, au moment où elle impose plus que jamais sa primatie, ne parvient plus à attirer à elle la population dont elle a besoin. Le recul de la démographie russe s'est brusquement aggravé avec le changement de régime : fécondité en baisse, mortalité en hausse. Mais, au-delà de ce symptôme préoccupant, il y a pour Moscou une certaine logique entre ses ambitions plus mondiales que russes, son développement plus insulaire que réticulaire, et l'obligation qui lui est faite de recruter hors des frontières la main-d'œuvre qu'elle ne trouve plus dans l'espace national. Un certain xénophobisme la retient, mais il faudra bien qu'elle ouvre largement ses portes, au moins pour les tâches les moins qualifiées.

Vitaly KOVALSKY abonde sur le boom commercial de Moscou, sur la multiplication des boutiques et des chantiers, sur un air de prospérité inconnu dans bien d'autres villes russes. C'est pourtant dans ce contexte que beaucoup de gens sont acculés à des stratégies de survie, contraints de s'adonner, en seconde activité, à des contre-emplois dévalorisants. Mais ils s'y refusent souvent, s'accrochant à des emplois et des salaires de plus en plus fictifs. Ainsi les compétences professionnelles acquises dans l'ancienne économie socialiste restent-elles en friche, et leurs détenteurs dans le besoin. Alexis BÉRÉLOWITCH éclaire cette impasse en faisant état d'une économie supplétive de troc. Le niveau de consommation est en effet sensible-

ment supérieur à celui des revenus. La réactivation de réseaux d'échange horizontaux apparaît à la fois comme un phénomène régressif et comme le signe avant-coureur d'une attitude libérale, déresponsabilisant l'État au profit de l'individu.

Jean-François CHÊNE confirme ce sentiment mélangé en opposant le délabrement extrême du système de distribution d'eau dans la ville de Rybinsk (au nord de Moscou) et l'intelligence réactive des agents de la régie. On y voit bien comment la pratique du troc (une consommation d'eau impayée contre un stock d'allumettes, ce stock d'allumettes contre du sable pour filtres!), la rigueur formelle héritée du communisme (une réunion ne peut s'achever sans un document signé), l'ouverture passionnée aux technologies et méthodes importées (ici dans le cadre d'une coopération amicale), pourraient se réinvestir dans un rapport marchand « moderne » à la fois désiré et prématuré.

Déplaçant le curseur vers l'entreprise, Hélène SULTAN-TAÏEB apporte une illustration frappante du balancement entre refondation et pérennité. Tandis que le système industriel russe s'effondre au profit d'une autre économie, la sphère sociale de l'entreprise perdure, prolongeant l'un des ciments de la société soviétique. Un compromis s'établit sur une somme de précarités qui touche aussi bien le pouvoir des dirigeants que la survie des salariés. Les emplois fictifs, les salaires en nature ou différés, la distribution ou la récupération de parts, en sont quelques-uns des ingrédients. Cependant, la ville de Moscou échappe mieux que l'oblast du même nom, et que la Russie entière, à ce compromis hasardeux. La démonétarisation y est bien moindre comme l'on peut en juger à travers le prélèvement des impôts : non monétaire à plus de 50 % dans la Fédération, à moins de 10 % à Moscou (en 1996-97). Cette différence est évidemment liée au succès de Moscou comme place financière et commerciale, mais aussi à la forte implication du pouvoir municipal, qui « rançonne » cette nouvelle économie de services, en partie étrangère, pour soutenir le vieil emploi industriel, principal gisement électoral. Mais il est intéressant de noter que le krach de 1998, en toute logique, a davantage déstabilisé l'économie moscovite que celle des régions.

Vladimir KOLOSSOV et Olga VENDINA reviennent aussi sur le krach. Apportant de nombreuses précisions chiffrées sur le boom qui l'a précédé et sur les ambitions nourries pour faire de Moscou une place mondiale (au moins une « ville de l'information », selon Castells), ils montrent combien la chute du rouble a révélé les faiblesses de la mutation, ses déséquilibres abyssaux (immense disparité des revenus, décalage entre le déclin des fonctions de base et le surgissement de nouvelles fonctions « pointues », chute de la production et explosion des services financiers, etc.), et convaincu que la renaissance économique était encore à venir. Elle pourrait passer par un retour à l'industrie et à la recherche, et par un rééquilibrage national. L'avenir giserait donc en partie dans une reprise révisée du passé.

Abordant les rapports dans l'espace urbain, les auteurs soulignent non seulement une polarisation sociale renforçant des tendances anciennes, prenant parfois la forme d'enclos élitistes, mais aussi le difficile arbitrage entre de nécessaires aménagements attirant les investisseurs (notion de ville « machine de croissance ») et des programmes sociaux compensatoires qui ne seraient que justice. Un recentrage sur la ville habitée pourrait concilier les deux options. Mais le recyclage du vieux projet de centres-villes d'équilibre dans les arrondissements, par exemple, conduit à une appréciation contradictoire : repris dans un esprit marketing, ce projet ne conviendrait ni aux investisseurs ni aux habitants. Il faudra décidément inventer autre chose.

La rétrospective à laquelle s'exerce Elena CHPAKOVSKAIA éclaire bien cet aller-retour entre le passé et l'avenir. Une politique de ville « machine de croissance » était déjà une réalité sous Staline, lorsque l'objectif industriel prévalait. Elle aussi avait engendré la nécessité d'un « mécanisme compensatoire », notamment en matière de logements, un mécanisme qui n'atteignit sa pleine mesure que sous Khrouchtchev. Mais il manquait encore quelque chose pour satisfaire à la notion de « ville à vivre » et en effet, sous Brejnev, un projet de polycentrisme fut élaboré, qui avorta en raison de « l'influence négative d'un milieu urbain sous-développé ». Plus généralement, E. CHPAKOVSKAIA développe l'idée d'une combinaison omniprésente d'éléments « communistes » et « capitalistes » dans la société et la ville d'aujourd'hui : dans la confusion du pouvoir politique et du pouvoir économique, dans l'autocratie du maire, dans la volonté-même de reprise en main des affaires de la ville par l'État, dans la brutalité des opérations de re-

gement conduites ou envisagées (notamment du centre vers la périphérie), dans la radicalité et la mégalomanie des projets adoptés en 1999 pour les vingt ans à venir. Autrement dit, la refondation est une vieille habitude, elle a seulement changé de couleur, de modèle et d'objectifs.

Ce sont ces objectifs, mais aussi les méthodes, que dénonce Tatiana EKATERINTCHEVA. Centrant son analyse sur le sort promis aux « cinq étages », ces milliers de blocs construits sous Khrouchtchev et qui permirent à la majorité, pour la première fois, d'accéder à un appartement individuel, elle s'inquiète des spéculations qui s'exercent sur cette proie. Un discours ambiant stigmatise leur vétusté et leur faible densité (celle-ci ayant été voulue par l'urbanisme d'alors, soucieux de faire une large place aux espaces arborés) pour mieux récupérer les espaces bien placés qu'ils occupent. Des cessions aux investisseurs privés sont prévues, contre le relogement sur place des habitants, mais dans des compartiments ségrégués. En réalité, le marché de ceux qui demandent de nouveaux standards résidentiels est saturé. Les « nouveaux Russes » sont déjà relogés et la classe moyenne ne parvient pas à suivre.

N'empêche. La menace, toujours tapie (le maire semble tenir beaucoup à cette vaste entreprise), révèle tout à la fois la dureté des temps et la passivité des habitants. Les investisseurs ont du mal à trouver la rentabilité, ce qui conduit à revenir à la facilité des logements types. L'État et la municipalité sont contraints de céder de plus en plus sur l'atout qui leur reste, le pouvoir foncier, et de réduire leurs prétentions en retour. Les habitants, englués dans leurs problèmes de survie, sombrent dans un « individualisme négatif », ce qui contredit quelque peu l'éclairage plus positif donné par A. BÉRÉLOWITCH et J.-F. CHÊNE. On retrouve, sous la plume de T. EKATERINTCHEVA, les thèmes lancinants (très présents dans les classes moyennes moscovites) du chaos, de la perte d'identité, de l'incertitude des règles, du manque d'attention aux besoins, du déficit de direction après trop de direction, du caractère « oligarcho-anarchique » du régime.

La tonalité de l'article de Jean RADVANYI est bien différente. Concédant qu'il est difficile de faire la part exacte, chez le maire Loujkov, du bon gestionnaire de la chose publique et de l'homme privé soucieux d'enrichir un petit clan, reconnaissant la dérive autoritaire de ses méthodes de gouvernement, J. RADVANYI préfère insister sur le caractère positif d'une action municipale vigoureuse, cohérente, et présente sur tous

les fronts. Il confirme le bras de fer engagé avec le pouvoir fédéral, notamment en matière de maîtrise foncière et immobilière (cf. E. CHPAKOVSKAIA), mais au bénéfice de cette maîtrise. On concède à bail plutôt qu'on ne vend. Une vaste structure de contrôle est ainsi réalisée sur les nouvelles implantations économiques, ce qui permet à la municipalité d'y prendre une part active, de participer à l'initiative comme à la prise de bénéfices. L'engagement économique de la municipalité va jusqu'au sauvetage de vastes secteurs industriels obsolètes mais stratégiques (automobile, électronique), comme l'indiquait aussi H. SULTAN-TAÏEB. J. RADVANYI nous rassure ainsi quelque peu sur le thème de la désindustrialisation, rejoignant le souhait exprimé par V. KOLOSSOV et O. VENDINA. Il n'occulte pas pour autant la prééminence du nouveau secteur tertiaire, dont les officines privées criblent désormais la ville, à l'opposé des services publics d'antan, toujours géographiquement très concentrés.

Quant à l'espace urbain, J. RADVANYI rappelle la lente et profonde dégradation d'avant Loujkov (élu en 1992, réélu fin 1999), et tout ce qui a été fait depuis, conforté et prolongé par le nouveau plan directeur (juin 1999). On peut citer la récupération du centre historique pour une politique architecturale identitaire (dont on peut discuter les outrances) ; la migration vers la périphérie des industries, laboratoires et administrations encombrants (ce qui explique certaines statistiques alarmantes), mais aussi des gens au profit d'une élite (et de leurs affaires) ; la volonté de redonner au centre de Moscou la valeur d'une vitrine, au risque d'en faire un placard publicitaire (le passage d'une ville-temple à une ville-bazar, selon une formule de VENDINA et KOLOSSOV, est cependant contredit par l'important effort patrimonial) ; l'impulsion donnée à la création de nouveaux nœuds d'affaires et d'animation hors du centre, parmi lesquels l'ambitieuse et très verticale Moskva-City ; et surtout les grands travaux d'infrastructure : anneaux autoroutiers pour accueillir un boom automobile exceptionnel (parc multiplié par 6 en 20 ans), remise aux normes (occidentales et avec des entreprises occidentales) de tous les réseaux, en progressant du centre vers la périphérie, etc. Une étrange réforme du découpage territorial a facilité cette action : les municipalités locales (124 *raïon* ou rayons) ne couvrent plus que les espaces résidentiels, à l'exclusion des grandes voies et autres espaces techniques.

Comme E. CHPAKOVSKAÏA et T. EKATERINTCHEVA, J. RADVANYI aborde le programme controversé des *khrouchtcheby*, ces habitats de masse, mais à faible densité, que le pouvoir municipal voudrait refai-

re à neuf et sur d'autres bases, en s'alliant à des promoteurs privés intéressés par l'aubaine foncière. Sur ce sujet aussi, J. RADVANYI choisit d'éclairer plutôt positivement un programme apparemment inscrit dans les intentions électoralistes du maire. Comment aurait-il la vertu d'aider à « conserver la confiance des électeurs » s'il ne répondait pas à une vraie attente de la majorité ? Le débat est ouvert.

Quoi qu'il en soit, l'ampleur d'un tel programme, même s'il reste en pointillé, est bien à la mesure des autres chantiers du maire et des autres mutations en cours, c'est-à-dire à l'échelle de la ville, des 13 millions d'habitants de l'agglomération entière, voire des ambitions planétaires dont elle est à nouveau porteuse. Bien que le mot n'ait pas été prononcé (il n'avait pas encore été lancé à ce stade du séminaire), on ne peut guère contester qu'il y ait de la refondation dans l'air à la fois par la volonté d'une politique vigoureuse et par le renouvellement radical des voies et moyens : la privatisation, le marché foncier, le partenariat avec des firmes et intervenants occidentaux, la place faite au commerce, aux services, à la banque, à l'information, bref la soumission ou l'adhésion aux valeurs de la compétition mondiale. Ce retournement des valeurs en Russie n'est plus une révélation, mais son inscription sur le destin et la forme d'une ville l'est davantage.

Cinq fractures (Moscou)

Cinq lignes de fracture, au moins, sont apparues au fil de ces textes, plus ou moins marquées selon les analyses, confirmant plus ou moins la fracture majeure, celle de 1991, et confortant plus ou moins la thèse de la refondation.

La fracture passé/futur est relativisée par la permanence de la dérive autoritaire (dont la perception cohabite paradoxalement avec la hantise du chaos), par une réactivation de pratiques marginales de survie (mais survie et chaos ont pris un autre sens que sous le communisme), et surtout par la pesanteur du présent, trop lourd à soulever même pour un maire tout-puissant. La majorité des habitants reste dans l'expectative, une expectative calée sur le temps long selon certains auteurs, sur un temps plus court selon d'autres, quant à l'amélioration des principaux paramètres de la vie quotidienne. Nombre de Moscovites sont heureux de pouvoir encore habiter, désormais en propriétaires, les *khrouchtcheby* et autres *brejneby*, même vétustes, et les espaces arborés qui les baignent.

La fracture Moscou/Russie fait l'objet d'interprétations fortement nuancées. La tendance à l'insularité moscovite semble faire consensus (Cf. VICHNEVSKI, KOLOSSOV et VENDINA). Elle est cohérente avec la mise sur orbite de la métropole, plus soucieuse de se brancher sur la planète que d'assumer son rôle de capitale. Mais J. RADVANYI conteste la formule « Moscou et le désert russe ». D'abord parce que les statistiques sont trompeuses. Les quelque 80 % d'avoirs bancaires attribués à Moscou englobent les fonds qui transitent vers les régions. Ensuite parce que nombre de villes régionales développent une stratégie similaire d'autonomie tournée vers le large. A. VICHNEVSKI ajoute qu'elles font concurrence à Moscou pour attirer à elles la maigre ressource démographique.

La fracture Russes/Étrangers prolonge la précédente et consacre également le nouveau destin de Moscou, mais dans la même ambiguïté. La chute brutale de la démographie russe pourrait être le signe d'un accomplissement (cf. pays développés), elle est au contraire un signe mortifère, comme en témoigne la régression de l'espérance de vie. Elle entraîne pourtant des comportements et phénomènes similaires à ceux de l'Europe de l'Ouest. Le recours à une main-d'œuvre étrangère s'accompagne de la même attitude schizo-phrénique. L'opinion publique se réjouit des mesures restrictives (maintien de la *propiska*) prises par le pouvoir municipal quant à l'entrée des immigrants (RADVANYI), alors que de toute évidence les nouvelles ambitions de Moscou passent par l'immigration (VICHNEVSKI), non tant pour compenser le recul démographique que pour accomplir les tâches dont les Russes ne veulent plus.

Il faut noter que l'immigration étrangère provient exclusivement des ex-républiques sœurs, ce qui est encore un élément de permanence, mais que la xénophobie qu'elle suscite est fortement marquée par l'actualité. Notons encore une dimension qui n'a pas été développée dans ces pages : ces voisins du Sud immédiat ne fournissent pas seulement des « brigades » de travail, mais aussi des commerçants, négociants et hommes d'affaires souvent prospères et souvent taxés de fonctionnement mafieux. Des secteurs économiques entiers paraissent dominés par eux, au grand dam des citoyens les plus pénalisés par la nouvelle donne. Il est évident que l'expression « nouveaux Russes », utilisée pour désigner les nouveaux riches, intègre cette dimension stigmatisante.

La fracture riches/pauvres a pris clairement toute sa dimension avec le surgissement de la nouvelle éco-

nomie, face une économie « soviétique » désormais fantomatique, qui continue d'assurer le minimum envers et contre tout (cf. SULTAN-TAÏEB, KOVALSKY). C'est la nouvelle économie, évidemment, qui suscite une nouvelle conception de la ville, et ce sont naturellement les projets intéressant l'activité ou l'espace résidentiel des « nouveaux-riches » qui progressent le plus vite. Il est difficile de mesurer l'osmose qui s'opère, jusqu'au sein des familles, entre les deux économies. Il est plus aisé de repérer, sur le terrain urbain, la brutale opposition, notamment lorsqu'elle prend la forme d'un habitat somptuaire et sécuritaire, ou lorsqu'elle produit des cortèges de *babouchka* tentant désespérément de vendre, près des bouches de métro, une paire de bas ou un réveil-matin.

La fracture ville/forêt n'a guère été évoquée. Pourtant, l'environnement forestier de Moscou n'est pas qu'un écrin. Il engendre une sorte d'antithèse urbaine aussi significative des récents changements que les remaniements opérés sur la ville elle-même. A la perspective d'une refondation in situ, sur la ville agglomérée existante, s'ajoute celle d'un espace alternatif, où a commencé de se développer une forme résidentielle inversant tous les paramètres de la ville de Khrouchtchev, excepté la présence de l'arbre. A partir d'une vieille tradition de la *datcha*, résidence estivale plutôt élitiste quoique rustique, proche des isbas villageoises, tradition relayée par les cabanes des coopératives de jardinage multipliées par le pouvoir communiste finissant, une sorte de rush bucolique s'est emparé d'une majorité de Moscovites lorsqu'un marché foncier a pu s'instaurer. Les nouveaux-Russes y sont aussi et, de la cabane au château, en passant par les « cottages » des lotissements à la mode, chacun semble vouloir accéder à un logis individuel dans une vraie forêt. Mais on ne sait pas encore s'ils viendront y habiter pour toujours, ou s'ils se régleront sur une alternance saisonnière.

Shanghai, une refondation immédiate

La refondation de Shanghai n'est pas une expectative, elle s'impose avec une évidence insolente, et sur trois fronts : duplication (ville neuve sur une autre rive, avec un nouveau centre), renouvellement (transformation radicale in situ, autour du vieux centre), reclassement (relogement des populations les plus modestes en périphérie).

En retraçant l'histoire de Shanghai sur une base spatiale, c'est-à-dire en construisant un atlas historique de la ville, Christian HENRIOT confirme bien l'impact physique et urbain des grandes ruptures politiques et économiques de ces deux derniers siècles. Dès 1849, l'installation des Concessions étrangères fit de Shanghai un « laboratoire de modernité », qu'elle est redevenue aujourd'hui après un long intermède d'urbanisation « retardée ». La guerre (japonaise, puis civile) est contemporaine d'un Staline bâtisseur, et le régime maoïste est loin d'avoir le même bilan, en nombre de logements, que Khrouchtchev et Brejnev. Le contraste est d'autant plus saisissant que la fulgurance démographique ne s'est guère démentie pendant ces années-là, malgré ou à cause de la guerre, et en dépit de la politique d'endiguement qui suivit. A la *propiska* russe correspond le *hukou* chinois. Mais la croissance naturelle relaya l'immigration.

Le signal du renouveau urbain que nous connaissons aujourd'hui fut lancé deux fois: en 1979 avec la politique d'ouverture (plus nette que celle de Gorbatchev en 1985), en 1990 avec le coup d'envoi de Pudong, l'autre Shanghai, sur l'autre rive du fleuve Huangpu. Un an avant la chute du communisme russe, l'accélération urbaine chinoise, qui avait jusque-là surtout profité à Canton, se mua en une « frénésie de progrès » dont Shanghai est désormais le fer de lance. Une « déferlante de constructions » et de verticalisation s'abattit sur un patrimoine figé, taudifié, avec comme objectif annoncé de faire passer de 4 à 10 m² la surface habitée par habitant. Objectif atteint en dix ans. C'est sans doute une des raisons de l'adhésion des populations à cette poussée de modernisme (on a vu qu'avec des résultats moindres, les votes moscovites vont dans le même sens). Mais il y a lieu de s'inquiéter des conséquences, à terme, d'une architecture anonyme aussi radicalement imposée. Dans l'immédiat la bulle immobilière, produite par une exploitation précipitée du « gisement » foncier, place Shanghai dans un tournant critique. En toile de fond, la « crise asiatique » fut quasi contemporaine du « krach du rouble ».

Pendant ce temps, les courbes démographiques de Shanghai et de Moscou ont curieusement suivi une évolution parallèle. L'explosion économique et urbaine s'est accompagnée, dans les deux villes, d'une stagnation démographique presque égale: légèrement régressive à Moscou, modestement progressive à Shanghai. Dans les deux cas on aboutit aux mêmes tiraillements entre un désir de fermer la ville à l'immigration et la réalité d'une forte demande en main-d'œuvre peu qualifiée. Les citadins de l'une et l'autre villes se refusent

aux tâches pénibles tandis que les chantiers se multiplient. La population temporaire ou « flottante » résout la contradiction. On la compte par millions, plus ouvertement à Shanghai qu'à Moscou.

Mais le parallélisme des courbes est trompeur. Les migrants qui frappent aux portes de Moscou sont désormais des étrangers, ceux de Shanghai sont des paysans de l'arrière-pays. L'enfant unique est douloureusement imposé en Chine, il est désespérément à la mode en Russie. Les perspectives de croissance de la population urbaine sont encore considérables en Chine. Elles ne le sont pas en Russie, même si les frontières s'ouvraient.

Eric BAYE nous donne des précisions sur l'étonnant effort d'équipement dont Shanghai a fait preuve au cours de ces dernières années pour affronter le nouveau siècle. La liste des réalisations est longue. Les chiffres avancés confirment, s'il en était besoin, l'accélération exceptionnelle qui s'est produite au tournant des années 90: investissements municipaux passant de 0,4 à 6, puis à 38 millions de yuans en 1978, 1991 et 1996; multiplication par 20 des investissements étrangers entre 1985 et 1996 (15 milliards de dollars cette année-là); 5 000 hectares cédés à bail entre 1988 et 1993, etc. On retrouve, plus fiévreux qu'à Moscou, un capitalisme foncier municipal qui permet de financer les grands équipements, lesquels renchérissent le foncier, etc.; on retrouve aussi le passage obligé, pour les investisseurs et opérateurs extérieurs, d'un partenariat sourcilleux.

Si la place est exceptionnellement attractive (progression générale du pouvoir d'achat des habitants, position stratégique de Shanghai à la confluence des axes de développement régionaux et supra-régionaux), le parcours du combattant est aussi rendu difficile à la fois par l'orgueilleuse confiance des négociateurs de la place et par le « mystère institutionnel ». Ne s'agit-il que d'un point de vue occidental? Le fait est que l'immense majorité des investissements proviennent des voisins proches et notamment de Hongkong. (6,3 milliards de dollars en 1994), juste retour du mouvement qui s'était opéré en sens inverse lorsque les « capitalistes » chinois de Shanghai avaient dû fuir cette ville pour se réfugier dans la colonie britannique, et aussi à Taiwan, quatrième investisseur en 1994.

Le « mystère institutionnel » comporte quelques analogies avec le cas de Moscou, mais souligne surtout l'énorme différence des deux situations. Au titre des analogies, on peut citer la confusion qui s'instaure

entre intérêts publics et privés, ainsi que le jeu de pouvoir qui oppose les instances nationales et municipales. En 1988, Shanghai a pu s'affranchir de la lourde rançon fiscale (87 % des taxes partaient à Pékin) qui la paralysait. Mais le pouvoir central tente régulièrement de reprendre la main, notamment pour contrer le « cavalier seul » que Shanghai est tenté de jouer, parfois oublieux (comme Moscou?) de ses responsabilités sur l'échiquier national. On voit ainsi que l'éloignement géographique de la tête de l'État n'est pas plus libérateur que la cohabitation, parfois complice, qui préside à Moscou.

La différence entre Shanghai et Moscou tient avant tout au pouvoir du maire à Moscou, à la dispersion des pouvoirs à Shanghai. Le maire de Moscou est élu, démocratie oblige, mais il gouverne en autocrate. Tout passe par lui et revient à lui. Le maire de Shanghai est nommé, mais son pouvoir se dilue dans les arcanes des multiples et redondantes commissions municipales ou nationales, dans les pratiques autonomes et divergentes des districts, et dans les logiques d'entreprise des services et bureaux devenus compagnies commerciales, tout en restant formellement dans le giron municipal. Il n'est pas sûr qu'on ait tout à fait bien compris comment, avec une telle complexité d'organigramme, ou peut-être grâce à elle (qui agirait dans le sens d'une synergie), on parvient aussi rapidement à d'aussi profondes mutations urbaines.

Un point d'importance relie encore Shanghai comme Moscou aux pratiques de gestion « socialistes » : le plan à terme. A quelques mois de distance, les deux villes se sont données un plan directeur pour l'horizon 2020. Mais à comparer ce qu'en disent E. CHPAKOVSKAÏA et E. BAYE, on mesure la différence de tonalité. Les audaces n'y ont pas la même ampleur et ce qui paraît brutal à Moscou semble aller de soi à Shanghai. Il y a encore de la conquête spatiale dans l'air de Shanghai quand le mot d'ordre à Moscou est aux arrangements plastiques, in situ. Cependant, l'une et l'autre cités entendent bien limiter leur peuplement, promettant à leurs habitants plutôt un meilleur habitat (Moscou), plutôt une meilleure mobilité (Shanghai).

C'est à propos de cette mobilité que Jean-François DOULET aborde quelques questions sociétales, dimension sur laquelle E. BAYE s'était arrêté à regret. La nouvelle enveloppe spatiale de Pékin (mais l'observation est valable pour Shanghai), en augmentant considérablement les distances, complexifie les comportements de mobilité, mais aussi la différenciation sociale. La disparition partielle des unités de travail

(*danwei*), qui géraient l'habitat et la socialisation dans une relation de proximité domicile-travail, fait place à une diffusion des réseaux de relation et de consommation. La diversification de l'offre de transport répond à cette nouvelle dynamique. Le cycle, conquête sociale encore récente, défend son « droit à la ville » en se motorisant, mais doit néanmoins céder la meilleure part de la voirie aux véhicules à quatre roues, parmi lesquels le taxi est roi. Cette histoire ne fait que commencer si l'on en juge par ce chiffre : la voiture personnelle ne concerne encore, à Pékin, qu'un ménage sur cent.

Natalie DELANDE revient sur une inquiétude exprimée par C. HENRIOT : la sauvegarde d'ores et déjà fort compromise du patrimoine urbain de Shanghai. Ses habitants se réveilleront-ils un jour, à force d'architecture internationale, sans repères identitaires ? Sans ouvrir le débat sur l'ancienneté et l'ambivalence de cette question (le patrimoine shanghaien hérité du siècle passé est lui-même fortement marqué de modernité internationale, tandis que la modernité actuelle n'est peut-être pas moins empreinte de données locales), N. DELANDE s'efforce de la relativiser et de nous rassurer. Depuis 1997 et surtout 1999, une série de signes forts témoignent d'un intérêt grandissant des autorités de Shanghai pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine « domestique » de la ville.

Après les monuments remarquables, des *lilong* entiers sont à présent classés. Ce sont ces fameux ensembles d'habitat horizontal (dépassant rarement deux étages) qui, à l'avènement du régime communiste (1949), occupaient 80 % de l'espace bâti. Tout l'éclectisme de l'époque des Concessions s'y exprime, mais aussi une manière de vivre considérée comme très locale, consubstantielle à ces profondes courées désormais surpeuplées et vétustes. Cependant, beaucoup de *lilong* ont déjà cédé la place à l'architecture verticale des nouvelles activités centrales. Le paroxysme de cette vague d'éradication se situe en 1995, mais 100 000 familles ont encore été touchées par le dédoublement de la rue Yan'an achevé en 1999. De 1993 à 1997, 8 000 hectares ont ainsi été « vendus » (en réalité cédés à bail) par la puissance publique, plus de la moitié de la recette ayant été consacrée au relogement des populations à la périphérie. A noter que ce vaste « déménagement » intègre une politique de privatisation du logement, qui offre un choix aux familles déplacées, et qui s'applique aussi, comme à Moscou, aux occupants du parc des « 5 étages » construits après 1949.

Outre le classement, une politique de rénovation de logements anciens a également été lancée, qui s'applique aussi bien aux barres de 5 étages qu'à certains lilongs rescapés. En 1999, 50 000 logements ont vu leur équipement remis à niveau. En 2000, un millier d'immeubles barres devaient voir leur toit-terrasse surmonté d'un toit en pente couvert de tuiles. On remarque avec intérêt la portée autant symbolique (et esthétique) que technique de cette opération, le retour à des formes classiques permettant d'améliorer l'étanchéité défectueuse d'une architecture anonyme. Le même élan de réhabilitation du tissu urbain hérité, qui repava des dizaines d'artères, qui condamna trois millions de mètres carrés d'appendices et édifices illégaux, qui décréta la disparition de tous les marchés de rue (au profit de marchés couverts), redonna aussi de belles couleurs aux façades sur rue de certains lilongs.

Ce nettoyage de la ville, qui put aussi bien servir de justificatif à la disparition des lilongs les plus vétustes, est relayé par des initiatives plus profondément patrimoniales. N. DELANDE en analyse au moins deux en détails. La première est à porter au crédit d'un arrondissement (Jing'an), dont les autorités réagirent les premières contre la brutalité du nouvel urbanisme. Complétant le tournant pris par la politique municipale, elles donnèrent un coup d'arrêt aux destructions de lilongs, entreprirent un inventaire détaillé du patrimoine domestique non-classé, et s'engagèrent dans une approche dite « scientifique » de la gestion urbaine, croisant avec réalisme le problème patrimonial et identitaire avec celui des finances locales et de la demande immobilière.

La deuxième expérience revêt une dimension nationale par sa portée symbolique. Il s'agit, à partir du Site du Premier Congrès du Parti Communiste Chinois (dans l'ancienne Concession française), d'un vaste projet en *joint venture* portant sur 52 hectares. Comme des poupées russes, s'y emboîteront des opérations patrimoniales au centre, modernistes en périphérie. Au cœur de lilongs soigneusement réhabilités, un écomusée est prévu, des rues piétonnes aussi. Un lac et un parc de loisirs achèveront de valoriser un site autour duquel s'installeront des programmes immobiliers et un grand complexe multi-fonctionnel, ultramoderne. Détail important: les lilongs réhabilités auront été préalablement vidés de leurs habitants, certes bien indemnisés, et leur fonction résidentielle fera place à des activités essentiellement commerciales... Le projet s'inscrit délibérément dans une problématique de « réutilisation » (à d'autres fins) d'un patrimoine domestique ancien. On escompte néanmoins que cette

opération de réhabilitation contribuera à lancer un nouveau marché immobilier, et que Shanghai saura, dans ce domaine aussi, inspirer la Chine après s'être nourrie de diverses expériences internationales, dont celle de Singapour.

Au-delà de l'inquiétude patrimoniale, le chambardement économique et urbain suscite aussi des interrogations sur l'évolution des mœurs et des comportements. Liane MOZÈRE, d'origine chinoise, redécouvre la société dont elle est issue et lance des pistes pour l'étude des « urbanités » en mouvement. L'époque se prête encore à l'observation du legs des années révolutionnaires, où le contrôle urbain et la contrainte des migrations (chacun devant rester « à sa place ») limitait la confrontation à l'altérité, où l'égalitarisme et le collectivisme imposaient une transparence des activités les plus intimes, bannissant tout ce qui pouvait rappeler les affects petit-bourgeois.

Croisant ses observations avec celles dont témoigne la filmographie chinoise contemporaine, L. MOZÈRE multiplie les exemples d'attitudes qui contrastent fortement avec celles de l'Occident, non sans s'obliger à un détour par l'anthropologie urbaine (Simmel et les autres) inspirée de la ville occidentale. Ce détour lui permet de mettre en lumière l'absence, dans la grande ville chinoise, de « relations individualisantes », la dominance de « relations instrumentales », brutes de toute formule de courtoisie, qu'elle oppose non seulement à la complexité de l'étiquette dans la Chine ancienne, mais aussi aux codes qui persistent dans la grande ville occidentale en dépit de la « résistance aux stimuli » qu'impose la densité humaine, l'hétérogénéité, l'anonymat (la fameuse trilogie), et le trop grand nombre d'interactions dans lesquelles il est impossible de s'engager. Difficile, toutefois, de démêler ce qui revient à l'œuf et à la poule. Le non-engagement dans les « micro-interactions » (par exemple de part et d'autre d'un guichet ou dans un compartiment de chemin de fer) peut s'expliquer par un régime totalitaire, mais est en soi un frein à la démocratie.

L'ouverture économique, l'explosion urbaine, l'intrusion des référents occidentaux sont peut-être en train de changer la donne, même si la Chine continue de souffrir de tensions entre ouverture et fermeture. Les changements dans les comportements d'urbanité seront probablement plus durables et profonds que ceux que tenta d'obtenir Chiang Kai-Shek en 1934, avec son mouvement « Nouvelle Vie » et ses slogans (« ne pas cracher », etc.). Ils passent encore très largement par le truchement d'une intervention publique,

notamment par le nouvel habitat et par l'équipement urbain, qui marquent de nouvelles frontières, beaucoup plus nettes, entre l'espace public et l'espace privé. Le confort sanitaire, par exemple, dans les appartements individuels comme dans les lieux publics, modifie complètement le rapport à la pudeur. Les biens et les modes de consommation jouent aussi un grand rôle. Ils introduisent une relation de prestataire à clientèle. Mais les emprunts à l'Occident sont rapidement « sinisés », l'hybridation puisant souvent dans le vieux fonds des codes et mentalités d'ancien régime. Affaire à suivre.

« Quitter la terre mais pas le village », ce slogan de l'époque de Deng Xiao Ping, que rappelle L. MOZÈRE, pourrait introduire le témoignage d'Anne VALLETTE. Décrivant trois villages des environs du lac Taï (à 80 km de Shanghai), elle montre combien la vie rurale dans le delta du bas Yangzi a, elle aussi, connu des mutations profondes. Appauvris sous Mao par une surpopulation croissante, les paysans ont bénéficié, à partir de 1978, d'une série de réformes qui ont libéré leurs mouvements et leur production, et assuré une élévation constante de leur niveau de vie. Si certains partirent travailler à Shanghai, diversifiant les sources de revenu des familles, les autres trouvèrent sans partir d'autres occasions de diversification. La grande affaire, en effet, fut le développement d'une petite industrie rurale, transformant sur place des surplus agricoles (hors quotas) désormais commercialisables : produits alimentaires, produits textiles (dont la soie), produits médicaux. Cette industrie et ses dérivés (transports, etc.) occupent dès 1990 un tiers des actifs, beaucoup de femmes trouvant elles-mêmes un emploi à domicile (broderie sur soie).

Le bas Yangzi bat encore un record : c'est ici que l'industrie rurale participe le plus, en Chine, à l'accroissement des revenus villageois. On en voit d'ailleurs le résultat dans la modernisation de l'habitat. Les maisons sont neuves, extérieurement carrelées de blanc, pourvues d'étages et de vitres teintées. Cependant, elles restent généralement vides de meubles, trop grandes pour leurs propriétaires endettés. Le bien-être a incontestablement progressé, mais d'autres problèmes apparaissent, y compris la perspective d'une disparition par absorption dans les nouvelles zones d'activité, qui fleurissent dans les parages des villes de Wuxi et de Suzhou.

Suzhou, capitale de la soie, référence du goût chinois depuis les Song, est elle-même en danger d'implosion dans le cadre de la « mégapole » du bas

Yangzi, en cours de formation dans l'axe Shanghai/Nanjing (Nankin). Philippe JONATHAN, à la suite d'une commande de la ville de Suzhou, s'interroge sur la place qui revient au lac Taï et à ses abords dans cette mégapole. Peu profond mais très étendu (près de 5 000 kilomètres carrés), le lac Taï est lui-même, avec ses îles, un haut lieu de la culture chinoise. Il est à présent, pour Shanghai, le gisement d'eau le plus naturel (mais déjà en cours de pollution et d'envasement), ainsi qu'une réserve de nature dont les habitants de la mégapole sont de plus en plus demandeurs. Il pourrait être cette « place de l'inhabité » que Nietzsche réclamait pour le salut de la société technico-scientifique.

Le traditionnel « tropisme lacustre » du tourisme chinois (les Shanghaiens eux-mêmes boudent l'océan tout proche) devrait amener, dans dix ans, dix millions de visiteurs (par an) vers le lac Taï. Tout le débat consiste à concilier cette perspective avec la lutte contre la pollution et les projets destructeurs, et à faire prévaloir l'option d'un espace de silence et de contemplation, que tant de poètes et de peintres ont chanté depuis des siècles. Ph. JONATHAN a fait appel à Gilles Clément, et à sa notion de « jardin planétaire ». Une approche par les voies d'eau, si nombreuses à sillonner le Delta, devrait permettre de renouer avec l'esprit des lieux. Le Grand Canal relie Suzhou à Pékin depuis mille ans. Pourquoi pas des croisières entre Shanghai et le lac Taï en ce nouveau millénaire ? Dans l'un et l'autre cas, la prospérité économique fut ou sera au rendez-vous. Voilà donc un défi de plus pour Shanghai et sa région, et l'occasion d'innover, comme pour la question patrimoniale, en mariant le passé le plus lointain au futur le plus fou.

Cinq fractures (Moscou-Shanghai)

Si l'on reprend (à l'envers) la liste des cinq fractures que nous avons identifiées à propos de Moscou, on notera que la cinquième, qui opposait la ville à son environnement régional immédiat, ne déclinait pas les mêmes thèmes que dans le bas Yangzi. Pourtant, dans les deux cas, il est question de l'échappée des citadins hors de l'espace aggloméré. Mais tandis que la forêt moscovite s'offre aux initiatives individuelles et à un marché de la « maison des bois », la campagne et les lacs du bas Yangzi s'organisent pour canaliser un tourisme de masse. D'un côté chacun s'installe chez soi pour l'été, de l'autre on suivra le guide pour un dimanche. Par ailleurs, on voit que le bas Yangzi est lourd d'enjeux à la fois environnementaux et agricoles, qui sont loin d'être aussi aigus autour de Moscou. La

transformation d'une vie rurale dense n'est pas exactement le problème de la Moscovie, bien que des analogies puissent évidemment être faites entre des populations paysannes sorties du collectivisme agricole et confrontées à la diffusion urbaine.

La quatrième fracture, opposant riches et pauvres, est peu ressortie à propos de Shanghai, tandis que les « nouveaux Russes » et les stratégies de survie sont dans tous les discours à Moscou. Il est pourtant évident que la disparité des revenus est du même ordre à Shanghai qu'à Moscou, les programmes immobiliers en portant foi. Mais la stigmatisation des nouveaux riches ne semble pas aussi obsédante, sans doute en raison d'une adhésion plus forte et plus générale au changement, à la modernisation, à l'enrichissement, et surtout aux moyens d'y parvenir. En revanche, s'il y a une stigmatisation dans les villes chinoises, c'est en direction des nouveaux pauvres que sont les populations « flottantes », celles qui, selon L. MOZÈRE, ont perdu tout droit social en s'éloignant du village de leur *hukou*, et que divers programmes urbains tentent d'évincer de l'espace public (cf. DELANDE) tout en les exploitant sur les chantiers.

La troisième fracture n'a quasiment pas d'objet à Shanghai, en tout cas pas dans les termes où elle se présente à Moscou. L'opposition Russes-Etrangers qui, sur fond de guerre tchécoslovaque, est perceptible dans les événements sur les marchés ou dans la rue, n'a pas son équivalent dans la métropole du Yangzi. Sauf exception, les étrangers ne sont présents que dans les hautes sphères des affaires; il n'y a pas de flux de peuplement venu d'au-delà des frontières. L'analogie entre les républiques ex-soviétiques et les « dragons » chinois d'outre-mer ne peut donc être faite terme à terme. La question taïwanaise est ailleurs. Mais on peut cependant établir un parallèle entre deux situations où « l'autre » est un ex-membre de la famille. Et où les stratégies économiques sont obligées de tenir compte du risque politique à trop dépendre de cet étranger trop proche.

La deuxième fracture rapproche davantage les deux métropoles. Elles ont toutes deux du mal à sortir d'un égotisme qui les éloigne de leurs responsabilités nationales. Responsabilités évidentes pour Moscou, responsabilités de commande pour Shanghai, qui doit naviguer dans la contradiction d'une émancipation récemment conquise à l'égard de Pékin, mais par la grâce de Pékin et dans le cadre d'une mission assignée par Pékin. Shanghai ne doit plus devenir ce comptoir international qu'il fut jadis, et Moscou ne peut se

contenter de rester une île de prospérité branchée sur le monde. Pourtant, l'une et l'autre sont candidates au club des villes mondiales ou *global cities*, dont on sait qu'une des caractéristiques est de vivre en apesanteur. En outre, contrairement à Moscou, Shanghai n'a pas la faculté politique et administrative de peser sur les choix de développement d'un arrière-pays aux prérogatives jalouses, et soumis à Pékin. Même pour le tout proche lac Taï, la question se pose avec force.

La première (et dernière) fracture, enfin, pourrait comme la troisième être sans objet à Shanghai, si toutefois l'on s'arrêtait à l'image d'ouragan que laisse le passage, sur cette ville, de l'ouverture au changement. Si rien ne doit rester du passé, où est la fracture passé/futur? La négation d'une telle fracture pourrait aussi se déduire de la continuité du régime. Il n'y a pas eu de révolution politique. Mais tous les articles consacrés, dans ce volume, au cas de Shanghai soulignent à l'envi le tournant décisif de 1990, précédé de la révision thermidorienne de 1979. Si donc le passé est balayé, il n'est pas loin dans le temps. Tout habitant l'a vécu et porte en lui cette fracture, bien illustrée par L. MOZÈRE. En outre, tandis que la tornade s'assagit, le passé ressurgit avec la question patrimoniale (les *lilong...*) et environnementale (les lacs...) avec, chaque fois, un impossible défi.

Hongkong, une refondation pionnière

Contrairement à Moscou et Shanghai, Hongkong est l'un des lieux où s'inventa la modernité urbaine du second vingtième siècle. Dans un cadre plus régional, c'est ici que s'expérimenta la modernité chinoise pour le siècle qui commence. Shanghai regarde vers Hongkong (et vers les autres belles chinoises d'outre-mer que sont Singapour et Taïwan) sans toujours se l'avouer. Hongkong fut le principal artisan « extérieur » (son statut d'après 1997 justifie encore ce qualificatif) de la refondation shanghaienne. Pourtant, loin de se laisser dépasser, Hongkong poursuit son mouvement pionnier. Dès les années 80, anticipant son retour à la Chine, elle se remet en chantier, ressentant une sorte d'urgence à se projeter dans l'avenir tant qu'elle avait encore prise sur les règles du jeu.

Comme à Shanghai, la modernisation du centre des affaires suppose que soit redéfinie la fonction résidentielle. Le district central ne peut plus s'accommoder d'une surpopulation croissante dans un parc de

logements souvent vétuste. La création de villes nouvelles dans les Nouveaux Territoires (ceux qui furent acquis à bail par les Britanniques en 1898), amorcée de longue date, reçut une impulsion décisive dans les années qui précédèrent la restitution. Essentiellement consacrées à l'habitat, leur récent développement est, dans une certaine mesure, un contrecoup du dernier effort d'équipement en faveur d'une place mondiale soucieuse de garder son rang en dépit du changement politique. La différence avec Shanghai, c'est que cet équipement s'ajoute ou se substitue à d'autres, dans un continuum. Il n'y eut pas de parenthèse maoïste. Malgré l'ampleur et l'excellence novatrice des nouvelles installations, comme celles qui se rattachent au nouvel aéroport, ce n'est pas tant d'elles que du nouveau système résidentiel qu'émane le sentiment d'une refondation. Il est symptomatique que la plupart des contributions à ce volume, concernant Hongkong, s'attardent davantage sur les questions d'habitat que sur les fonctions centrales, même si elles soulignent le parallélisme, souvent symbiotique, entre les programmes d'habitat, les grands équipements, et l'économie tout entière.

Lionel BESSARD nous rappelle que près de 50 % du parc de logements sont désormais dans les villes nouvelles des Nouveaux Territoires, et qu'ils y sont à 80 % publics. Manifestement, le modèle de Singapour plane: le modèle Hongkong a donc lui-même un modèle. Mais l'élève n'est encore qu'à mi-chemin et n'ira peut-être pas plus loin. Sur l'ensemble du territoire, le parc privé représente encore près de la moitié du parc total (contre moins de 10 % à Singapour), en dépit de la progression du parc public depuis les années 50, quand la grande question était de résorber les squats. Cette progression stagne depuis 15 ans, sans doute parce que la taxation du secteur privé de l'immobilier constitue une ressource majeure pour l'État. Cette manne commence par le foncier, puisque l'État est seul propriétaire du sol, qu'il cède à bail (on remarquera que cette caractéristique est commune à Moscou, Shanghai et Hongkong). Mais les considérations économiques dépassent le budget de l'État. L'immobilier est en effet une manne aussi pour les holdings privés qui s'y consacrent. Mieux, pour l'économie entière. On considère que l'immobilier est le moteur du développement de Hongkong depuis 15 ans. L'État y trouve les ressources pour mener sa politique de grands équipements, les holdings immobiliers réinvestissent leurs gains dans les secteurs productifs de l'économie.

Il y a pourtant un malaise, qui ne tient pas seulement aux secousses de la crise asiatique qui, en 1997,

perturba ce cycle vertueux. Les logements de Hongkong sont chers et donc petits. Les ménages modestes ou moyens n'y trouvent pas leur compte, soit qu'ils vivent à l'étroit dans les logements publics (34 m² en moyenne et 7 m² par personne), soit qu'ils n'y aient pas droit et s'endettent sur le marché privé (consacrant souvent au logement plus de 50 % de leurs revenus), soit encore qu'ils patientent sur une liste d'attente interminable (7 ans en moyenne) en croupissant dans les logements vétustes de certains quartiers centraux.

Pourquoi ce paradoxe d'un secteur immobilier courtisé, au cœur de la prospérité et de l'image hongkongaise (comme on le verra plus loin), et d'une insatisfaction sociale qui inquiète le pouvoir? Une explication simple est que la rareté entretenue est bonne pour la tirelire immobilière, qui représente 25 % du PIB, 60 % de la capitalisation boursière, 30 % du budget de l'État. L. BESSARD insiste: les ménages sont aussi les bénéficiaires du système. Les recettes de l'État lui permettent d'alléger les impôts, le cycle vertueux accroît régulièrement l'emploi et les revenus, l'épargne des ménages augmente et participe à la spirale. En réalité, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne. Une dualité s'instaure, en gros, entre les ménages propriétaires et ceux qui sont locataires, deux groupes numériquement égaux (50/50). Les premiers pâtiraient d'une baisse des valeurs immobilières. Or ils constituent une force politique plus stable que les seconds, et sont appelés à grossir leurs rangs car ici, comme à Shanghai et Moscou, et comme chez le précurseur singapourien où ils comptent pour 90 % de la population, la tendance est à la privatisation du logement public. Le gouvernement s'est donné pour objectif, pour 2007, un taux de 70 % de propriétaires.

Reste que, malgré toutes ces bonnes raisons de ne rien changer à l'équilibre du marché, l'État devrait être amené à augmenter sérieusement son rythme de construction, ne serait-ce que pour faire face à une immigration soutenue (en provenance du continent chinois), et à la résorption des habitats insalubres du district central. Peut-être faudra-t-il aussi qu'il libère quelque peu le foncier. La pression spéculative pourrait également baisser du fait que les nouvelles technologies de l'information sont en train de supplanter le secteur immobilier. Quoi qu'il en soit, une attention sera de plus en plus requise par un début de « phénomène de banlieue », car la dualité sociale se calque chaque jour davantage sur une ségrégation spatiale. Trop de villes nouvelles ne sont que des dortoirs pour les locataires de l'État, tandis que seuls les pauvres quittent le district central.

Sur le même sujet, l'analyse de Vincent FOUCHIER est assez différente. Le volontarisme aménageur paraît l'emporter, à le lire, sur le calcul économique et politique. La pénurie foncière est consubstantielle au site montagneux de Hongkong, et singulièrement au site originel de la colonie, l'actuel district central (ou aire métropolitaine), où les densités brutes s'étagent entre 800 et 1 000 hab./ha. Un phénomène « d'entassement non programmé », alimenté par diverses vagues migratoires de réfugiés, se solde par d'impressionnantes densités internes aux immeubles et aux appartements, avec fréquemment moins de 2 ou 3 m² par personne, et par l'insalubrité. C'est notamment le cas dans le nord de Kowloon, où les densités brutes atteignent 1 700 hab/ha (à Mongkok) dans les années 80. Par ailleurs, de nombreux bidonvilles rassemblèrent jusqu'à 25 % de la population totale dans les années 60, et encore près de 300 000 habitants en 1991.

Un *Metropolan* couvrant la période 1991-2011 s'efforce de dédensifier le centre de la métropole pour mieux l'organiser. Trois outils sont mis au service de cette ambition : la rénovation du bâti existant, l'accroissement des surfaces par poldérisation, le transfert du surplus de population vers les villes nouvelles, notamment au travers du vaste programme de logement public décrit par L. BESSARD. Rien de cela n'est nouveau. Les premières *reclaimed lands* datent de 1855, et les villes nouvelles furent lancées en 1960. Mais le plan de 1991 donne une impulsion nouvelle à une politique de densités désormais très pointue. Les coefficients d'occupation des sols (COS) sont strictement définis selon la distance aux nœuds de transport. A moins de 200 m des stations de métro, ils atteignent des valeurs maximales, la compagnie du métro étant souvent chargée de réaliser elle-même ces sur-densités immobilières. La densité générale du district central devrait néanmoins être divisée par deux.

Ainsi, la dédensification n'est pas l'ennemie des hyper-densités. Dans les villes nouvelles moins encore que dans le district central. Les hauteurs admises ne cessent de s'élever (plusieurs dizaines d'étages pour des immeubles types reproduits en série), les densités nettes obtenues atteignant 3 000 hab./ha. Cependant, les densités brutes des villes nouvelles restent proches de 200 hab./ha. Elles incorporent, notamment, de vastes espaces verts sur des sites souvent escarpés.

Elisabeth PACOT nous introduit dans l'intimité du système architectural qui, sur le mode de l'îlot, assure ces hyper-densités ponctuelles. Elle nous montre

que, même à l'échelle de ces îlots, un jeu entre la verticalité extrême des tours (aujourd'hui jusqu'à cinquante étages) et l'horizontalité du socle d'où elles émergent dégage des parcours internes de services et de commerces, voire, sur la dalle supérieure, des espaces paysagers et sportifs tantôt publics, tantôt privés. Progressivement, après les premières formules dictées par l'urgence, les villes nouvelles de Hongkong ont développé cette culture du « podium », dont le but était d'assurer une autonomie fonctionnelle à des sites urbains encore mal reliés au centre. Sur les fonts baptismaux, on trouve le concept de « *city in a city* », celui de l'unité de voisinage (ordre de grandeur des îlots : 10 hectares), mais aussi les principes du *feng shui* (géomancie) pour le choix des sites et leur agencement.

Partant d'un socle à un seul niveau, le podium s'est peu à peu épaissi à 2, 3 ou 4 niveaux sur rez-de-chaussée, réalisant une stratification de fonctions qui, par un jeu de passerelles piétonnes, peut communiquer niveau par niveau avec des podiums voisins, voire avec un centre ville réunissant d'autres équipements, ou avec des espaces ouverts, également paysagers et piétonniers. Ainsi se trouve réalisée cette antithèse radicale, recherchée dès l'origine, de l'urbanisation congestionnée des vieux quartiers centraux. Les circulations piétonnes et automobiles sont strictement séparées, et les formes sont contrôlées, finies, ne laissant aucune place aux débordements (notamment sur l'espace public) qui furent autrefois le lot quotidien de Hongkong.

On peut s'interroger toutefois, avec E. PACOT, sur l'avenir de ce qui apparaît aujourd'hui comme le summum de la modernité, et qui est apprécié comme tel par la population. Car la ville y perd ses surprises, sa nature évolutive, sa diversité, sa transparence. Surtout, l'insularité consubstantielle au podium, certes adoucie par les connexions piétonnes, conduit aussi au syndrome de la forteresse lorsqu'un podium privé est plus luxueux qu'un autre et qu'il se ferme, ou à celui de l'univers factice lorsque les podiums intègrent des « temples » commerciaux parodiant, sous air conditionné, les attributs externes d'une ville (places, rues, boulevards...) qu'on ne trouve plus à l'extérieur.

L'avenir, c'est avec Marie-Hélène ORSAY qu'on s'en rapproche le plus. En nous emmenant dans la dernière ville nouvelle, Tung Chung, la neuvième, elle nous montre tout à la fois l'aboutissement d'une trajectoire urbanistique et un début de remise en cause. E. PACOT avait elle-même achevé son étude des podiums en évoquant Tung Chung, où l'insularité

massive des podiums était corrigée, fractionnée par un paysagisme conquérant. M.-H. ORSAY abonde sur la plastique d'une composition urbaine très ouverte, bénéficiant d'un soin formel extrême, mise en scène autour de deux grands axes piétonniers, et réduisant les densités nettes à quelque 1 400 hab./ha contre 3 000 dans d'autres villes nouvelles. Mais, avant même qu'elle ne soit achevée, cette ville idéale est rattrapée par une « *realpolitik* » qui se voit obligée, pour une seconde phase, de réviser à la baisse la qualité urbaine, à la hausse les densités, afin de répondre à la demande sociale. Comme l'annonçait L. BESSARD, l'effort de construction de logements publics doit être prosaïquement repris et amplifié, ne serait-ce que pour abaisser de 7 à 3 ans le temps d'attente des postulants, et sans doute au détriment de l'effet vitrine auquel Tung Chung participait.

En effet, la ville nouvelle de Tung Chung, bâtie sur l'île de Lantau, est l'un des dix programmes qui accompagnent la construction, aux flans de la même île, du nouvel aéroport. A ce titre, elle répond aux objectifs que Hongkong s'est donnés pour affirmer son rang de ville mondiale. Elle symbolise la synergie recherchée entre urbanisation et grands équipements. Du flambant aéroport de Chek Lap Kok au centre urbain de Hongkong, désormais qualifié de Central Business District (CBD) et lui-même en pleine rénovation, un corridor stratégique de développement s'est ouvert au long d'une double ligne de métro rapide et de viaducs, emportant dans le mouvement la longue et précieuse île de Lantau. L'équipement de la croissance rejoint ainsi le souci de répondre à la pénurie foncière. Et l'opposition apparente entre les deux phases de construction de Tung Chung ne fait que confirmer, en définitive, le compromis recherché entre ambitions internationales et nécessités domestiques, compromis que l'on retrouve dans le partage entre les opérateurs privés et publics, voire dans le positionnement marchand de ces derniers. La mission confiée à la compagnie publique du métro (la MTRC) est à ce titre particulièrement significative. Tout en puisant dans ses opérations immobilières (logements, bureaux et centres commerciaux) une partie du financement de ses lignes, elle est devenue le principal négociateur entre le public et le privé. Contrairement aux premières villes nouvelles, créées essentiellement par la promotion publique, Tung Chung est le produit d'un intense partenariat public/privé. On remarque, sur ce sujet, un étrange parallélisme avec Shanghai. Mais la compagnie ferroviaire va encore plus loin. C'est elle qui préside, à partir de ses stations, à la restructuration de la vieille ville elle-même.

Cette alliance entre l'urbanisation hongkongaise et des infrastructures de transport dopées par des enjeux mondiaux règle, au passage, la lancinante question de l'autonomie économique des villes nouvelles. A présent superbement reliées au CBD, elles n'ont plus qu'à se préoccuper du bien-être résidentiel de leurs habitants. Pourtant, l'argument se retourne. Certaines de ces infrastructures répondant, depuis l'ouverture de la Chine et plus encore depuis la rétrocession, à la nécessité de communiquer aisément avec le voisinage régional immédiat (où l'essentiel de la production manufacturière a émigré), elles suggèrent la création de nouveaux pôles de développement aux abords des frontières. Ce serait une bonne alternative à la poldérisation forcenée (et contestée) de la passe de Victoria au profit du seul CBD. M.-H. ORSAY parle de « *glocalisation* » pour désigner cette possible synthèse entre le local et le global.

La dynamique régionale à laquelle Pékin souhaite que Hongkong s'intègre davantage, notamment à l'échelle du delta de la Rivière des Perles, fait l'objet des quatre dernières contributions. Thierry SANJUAN y discerne une « *mégalo* » en formation sur un mode commun à diverses régions côtières de l'Asie (dont celle du delta du Yangzi), mais soutenant la comparaison par la taille (48 000 km²) avec la « *mégalo* » de référence, celle de la côte est américaine. La principale différence tient à la densité de la population rurale (près de 600 hab./km² dans la partie centrale du delta), qui demeure sur place tout en changeant de vie et d'économie, comme on l'a déjà entrevu du côté de Suzhou et de Wuxi (cf. VALLETTE). L'urbanisation ne procède pas tant par aspiration ou par annexion que par une multiplication de pôles de développement de toutes tailles à partir des anciennes communes populaires. C'est bien la réforme des campagnes après 1978 qui, en libérant des traditions industrielles et commerciales, a donné la première impulsion, tandis que les villes restaient enfermées dans le collectivisme. Aujourd'hui, la production des bourgs et cantons du delta est à plus de 90 % industrielle, avec une multitude de petites entreprises privées au milieu desquelles émergent, en général plus grosses, celles que possèdent les collectivités. Corrigeant une impression d'atomisation, T. SANJUAN précise cependant que la croissance s'effectue davantage par la taille des entreprises que par leur multiplication.

La présence de Hongkong n'est cependant pas étrangère au développement privilégié de ce delta, encouragé par Pékin dès les années 80 avec la création des zones spéciales de Shenzhen et de Zhuhai (l'une

aux portes de Hongkong, l'autre proche de Macao). Malgré la frontière qui demeure, les bourgs sont souvent en relation directe avec les services portuaires, la bourse, les sociétés d'import-export de l'ancienne colonie, qui apparaît déjà comme un point d'union essentiel. Hongkong n'est pas encore Pearl City (cf. ORSAY), mais l'axe Canton-Hongkong est bien le couloir de développement majeur du delta.

C'est pourtant dans la zone d'influence de Macao et de Zhubai que HSIEH HSIAO YANG nous emmène pour confirmer, par l'observation précise d'une commune rurale, la situation ambivalente des villageois du delta, devenus citoyens sans se déplacer. En raison sans doute de la proximité des grands centres urbains, ce témoignage contredit quelque peu le schéma dressé par T. SANJUAN, rejoignant celui de A. VALLETTE sur les processus d'absorption. La grande question, ici, est celle de l'expropriation des terres, motivée par des investissements industriels fuyant la cherté du foncier et des salaires dans les centres urbains. On s'aperçoit, à cette occasion, que le fonctionnement démocratique est encore loin d'être au point mais que, grâce aux idées venues d'à-côté, des revendications osent s'exprimer, des améliorations sont obtenues.

En fait, on assiste à une annexion pure et simple à la ville, assortie d'un changement de *hukou*, c'est-à-dire du statut résidentiel des gens. D'un trait de plume, les villageois sont devenus des citoyens de Zhongshan. Mais HSIEH HSIAO YANG confirme bien que cette mutation avait déjà été acquise, aux plans des activités et de la qualité de vie, par une dynamique locale, voire individuelle. Le « sur place » n'est pas total. Des migrations clandestines ont eu lieu vers Macao. Les jeunes étudient dans les écoles professionnelles de la ville et y trouvent des emplois. Ils y achètent des appartements. Au total, le niveau de vie des villageois a progressé d'une façon spectaculaire, s'exprimant comme dans le bas Yangzi par un habitat complètement renouvelé et largement ostentatoire, surdimensionné, inutile. Dans tous les domaines les chiffres ont décuplé en dix ans, comme le niveau de la production industrielle ou la dimension des routes: le téléphone, la fréquence des bus, le nombre des cinémas et autres lieux de distraction comme les clubs de karaoké, les restaurants. Il faudrait plutôt parler d'un surgissement de choses qui n'existaient pas.

Si les villageois du delta s'enrichissent sur place, une autre population, dite « flottante » (cf. MOZÈRE) arrive de très loin pour prendre part au miracle économique, mais à l'échelon le plus bas de la division du

travail et des droits citoyens. Eric FLORENCE nous entretient, à partir des discours de presse, des travailleurs immigrés de Shenzhen, cette ville agglutinée aux frontières de Hongkong comme Tijuana à celles des États-Unis. En dix ans (1989-1998), la représentation médiatique de ces « immigrés de l'intérieur » a beaucoup évolué. Ils furent d'abord globalement assimilés aux « migrants aveugles » (*mangliu*) des années 50, phénomène que le régime avait su arrêter en instituant le *hukou*. Puis on s'avisa qu'une partie d'entre eux obéissaient à une migration organisée. Ces nouveaux immigrés se virent alors attribuer le terme de *dagong* (littéralement « travailleurs battus », à tout le moins durement exploités par des patrons privés). On reconnaissait par là la pénibilité de leur situation, et par voie de conséquence leur courage, leur endurance.

Privatisée mais non libre, la presse locale a tendance à associer, à présent, ces « bâtisseurs » à la réussite des zones spéciales. Il y aurait même un aller-retour, l'épreuve de la migration de travail et l'émulation exercée par le milieu urbain assurant, chez le jeune migrant ou la jeune migrante issu(e) des campagnes reculées, les vertus d'une « réalisation de soi », d'un rite de passage, d'un acte d'émancipation. Il est significatif que ces discours fassent une telle place à l'individu, contrairement à la stigmatisation globale qui continue d'envelopper une autre catégorie de migrants, celle des « trois-sans » (sans-papiers, sans-emploi, sans-logement). Du petit commerçant de rue au travailleur journalier, ces trois-sans sont réputés nuire à la paix urbaine et appellent des campagnes de « nettoyage ». On retrouve ainsi, une fois de plus, l'utopie d'un système urbain où tout et tous doivent être à leur exacte place (cf. MOZÈRE).

Légaux ou illégaux, les migrants ont peu de droits sur les lieux de leur migration. Si le livret de résidence (toujours le *hukou*) n'est plus un frein à leur mobilité, il reste une discrimination juridique. Ce thème, et les conflits qui l'illustrent, ne sont abordés qu'avec pudeur dans les médias. Les intéressés eux-mêmes semblent faire passer ces problèmes derrière leur satisfaction d'avoir pu migrer et atteindre la ville. Ils n'oublient pas qu'il s'agit d'une faculté récente. Et ils sont en effet durs à la tâche. Ainsi va la Chine.

On ne saurait quitter le delta de la Rivière des Perles sans passer par Canton, l'autre métropole (3 millions d'habitants et 900 000 « floating people » en 1995). Elle fournit à Barthélémy ANTOINE et David LIMAYRAC l'occasion de juger des difficultés éprouvées par une ville de cette dimension pour sortir du

socialisme et du collectivisme, et pour renouer avec une logique d'ouverture qui fait partie de son histoire. Les obstacles sont particulièrement nombreux en matière d'urbanisme. Un exemple: introduire des valeurs foncières là où elles étaient ignorées, et gérer en fonction de ces valeurs un espace urbain jusqu'ici soumis à une planification de zonage, qui répondait à d'autres rationalités. La place du tertiaire, précédemment ignorée, en est un autre. Une certaine élasticité des plans en fonction du marché, ainsi que la nécessité d'études de détail, pour une meilleure adaptation au terrain, sont des éléments qui doivent progresser.

Comme à Shanghai, l'essentiel du parc immobilier de Canton était resté, jusqu'au début des années 90, celui d'avant le communisme, mais sur une trame encore plus dense qu'à Shanghai, des ruelles plus étroites, et sans l'ordonnancement propre aux *lilong*. On renonce donc (provisoirement?) à restructurer le vieux centre, au profit d'aires urbaines nouvelles au premier rang desquelles figure le nouveau CBD de Pearl River New Town. Mais, bien que le modèle soit Pudong (et aussi Hongkong), ce projet de 6 km² n'a pas l'ampleur que Shanghai s'est donné pour sa refondation. On hésite même, pour des raisons budgétaires, à déloger des enclaves villageoises bidonvillisées. Cela dit, tout y est: axe majestueux, verticalité, espaces verts (30 %), emblème historique (une pagode), une double ligne de métro, un secteur résidentiel aux flancs du CBD, des équipements de détente propres à séduire les hommes d'affaires du monde entier.

Mais David LIMAYRAC et Barthélémy ANTOINE rappellent avec à-propos que près de quarante villes chinoises se sont donné pour objectif de devenir des villes internationales. Cette prétention les coulent malheureusement dans le même moule, Canton oubliant à cette occasion d'exploiter sa vieille originalité de ville d'eau. Toute occupée de la rentabilité (à courte vue?) de ses nouvelles extensions, elle ne prend guère de soin à les intégrer à son paysage urbain, pas même d'un point de vue fonctionnel. Et l'on peut se demander, avec les auteurs, si la Chine urbaine ne souffre pas d'une confusion entre modernisation et mondialisation. Un détail pour terminer: la proportion de population flottante prévue pour 2010 est supérieure à celle de 1995. Elle passe de 22 à 27 %. Il s'agit donc bien, officiellement, d'une donnée structurelle et durable.

Cinq fractures (Moscou-Shanghai-Hongkong)

Relisons encore tout cela au travers de la grille « des cinq fractures » utilisée pour Moscou et

Shanghai; en commençant par la fracture passé/futur. Contrairement à ce qui s'est passé en Moscovie et dans le bas Yangzi, la transition vers l'actuelle modernité s'est opérée, dans le delta de la Rivière des Perles, avec des paliers largement étalés dans le temps. L'ouverture économique des années 80 fut d'abord profitable à cette région, avant que les années 90 ne sourissent à Shanghai. La création des Zones économiques spéciales permirent, bien avant le retour de Hongkong à la Chine, une confrontation « protégée » avec l'économie mondiale. La délocalisation progressive des activités manufacturières de la colonie irrigua puissamment le delta, où trois millions de cantonais travaillent pour les firmes hongkongaises. Surtout, la présence de Hongkong est une réalité ancienne, avec une frontière qui ne fut jamais étanche. Et cette frontière demeure aujourd'hui, pour un nouveau demi-siècle.

Il n'y eut donc pas un phénomène « chute du mur ». Et pourtant, ici comme dans les deux exemples précédents, on voit bien que les changements les plus radicaux sont bien à dater des années 90. Il n'y avait aucun cinéma à Zhongshan en 1987, il y en a 64 en 1997. Dans le même temps et dans cette même municipalité le nombre des téléphones est passé de 8 000 à 90 000, la production industrielle de 3 à 50 milliards de *yuan*, tandis que les surfaces cultivées tombaient de 600 000 *mu* à 100 000. Quant au nouveau CBD de Canton, le projet n'en fut lancé qu'en 1994, en même temps que le premier véritable plan d'urbanisme de la ville. Il y a jusqu'aux discours sur les migrants qui, à Shenzhen, ont marqué un tournant décisif avec les années 90.

Vu de Hongkong même, ce qui paraît à première vue le plus remarquable, c'est la continuité que l'ancienne colonie a su négocier et obtenir pour l'après 1997. Mais, immédiatement derrière cela, c'est l'accélération de modernisation qui frappe, que cette rétrocession-même a directement ou indirectement provoquée. Sur le plan urbanistique, la nouvelle donne que constituent les très grands équipements, de dimension désormais régionale, a aussi radicalement renouvelé la fabrique de la ville, voire la pensée même de la ville et le débat qu'elle suscite. Cependant, on ne saurait oublier l'effort constant de modernisation qui précéda la période actuelle. Les villes nouvelles, le concept de « podium » (à la manière de Hongkong), trouvent leurs racines dans les années 60.

On ne saurait non plus cacher que toute cette modernité laisse à Hongkong — et que dire de Canton? — un lourd problème de logements insa-

lubres, ou trop petits, ou trop chers. A ce titre, on peut dire que, ici aussi, le passé est difficile à solder. Pour les grandes villes du moins, car ce n'est apparemment pas le cas dans les campagnes du delta, où les nouveaux villageois-citadins ne savent que faire de leurs trop grandes et rutilantes demeures. Ce phénomène paraît même plus avancé qu'il ne l'est dans le bas Yangzi.

Instruire la fracture passé-futur, on vient de le voir, a conduit à empiéter largement sur la fracture Hongkong/Chine, du moins dans sa dimension régionale. On se contentera d'ajouter que l'ancienne colonie est, par définition, une métropole *off shore*. Mais cette insularité naturelle et historique, qui prive la ville de toute autorité politique sur son arrière-pays, est en même temps ce qui lui confère son pouvoir de fascination, qui n'est pas étranger à l'évolution récente de la Chine entière. Pékin souhaiterait que d'autres pôles, en Chine du Sud, se lèvent pour la banaliser. L'exemple de Canton n'est toutefois pas encourageant, et le maintien du statut spécial de Hongkong lui conserve ses atouts distinctifs. Cette ambiguïté d'un pouvoir central regrettant, tout en la soutenant, l'insularité d'une métropole à prétentions mondiales, est donc commune à Moscou, Shanghai et Hongkong.

Le statut à demi conservé, et surtout la frontière, biaisent également la question du rapport à l'étranger. Ou la rendent absurde. Il y a bien, en effet, une fracture entre les ressortissants de Hongkong et ceux qui voudraient en être. Doit-on faire le parallèle avec la *propiska* de Moscou et le *hukou* de Shanghai? Il y a bien dans chacune des trois villes une foule de migrants. Mais on les appelle « réfugiés » à Hongkong, et on construit pour eux, quand dans les deux autres villes on parle de population flottante, à laquelle peu de droits sont reconnus. Toutefois Shenzhen est là qui, en reprenant les emplois ouvriers de Hongkong, fait en quelque sorte le tri. A bien y regarder, ce dispositif n'est pas aussi exceptionnel que le laisse penser son caractère formel et tranché. Moscou et Shanghai rejettent aussi hors de leurs murs le gros de leurs industries, ne serait-ce que pour des raisons environnementales. On assiste ainsi, dans les trois métropoles, à une différenciation globalement élitiste, qui recoupe bien leur choix en faveur de la « *world economy* », celle qui se traite dans les bureaux.

Les vrais étrangers, dans les trois villes, c'est dans ces bureaux qu'on les trouve. Mais c'est un partenariat de bon aloi, et dont les personnes ne sont pas l'enjeu, qui règle la coexistence. A Shanghai comme à Canton, toutefois, des ensembles résidentiels sont conçus pour

les recevoir. Non pas exactement des ghettos, mais des morceaux de ville fermement recommandés. On remarquera que, dans aucune des trois métropoles, et pas non plus à Shenzhen ou Canton, les masses migrantes ne sont vraiment d'origine étrangère. Sauf quelques minorités asiatiques à Hongkong, ils sont Chinois de l'extérieur et de l'intérieur à Hongkong, Chinois de l'intérieur à Shanghai, anciens ressortissants soviétiques et actuels ressortissants de la CEI à Moscou. Mais la discrimination juridique introduite par le système du *hukou*, ajoutée à l'éloignement géographique et ethnique des provinces de Chine, valent bien les frontières anciennes ou nouvelles pour nourrir des sentiments de rejet.

La fracture riches/pauvres se situe à l'évidence entre ces deux sphères, le monde des bureaux et le monde ouvrier. Dans le cas de Hongkong, la frontière qui la sépare de Shenzhen marque, beaucoup plus sûrement qu'un périphérique, une coupure géographique entre deux sociétés aux revenus globalement très différents. Mais, de même que Shenzhen possède ses nouveaux riches et ses parias, ceux qu'on appelle les « trois-sans » et qui ne sont que la mauvaise part des « flottants » (qu'il serait d'ailleurs abusif d'identifier à toute la pauvreté urbaine), Hongkong connaît aussi, à un autre niveau, une dualité sociale. On le perçoit bien dans le débat — car il y a débat — sur la politique du logement, surtout depuis qu'elle est associée aux grands travaux sensés répondre aux défis régionaux et mondiaux. Le balancement entre ces défis et un urbanisme plus social (cf. le même débat à Moscou) montre bien cet étagement. Quant à l'assimilation des villes nouvelles à une volonté de transférer les pauvres hors de la ville, elle fut légitime un temps et reste partiellement vraie, suscitant depuis peu des craintes quant au syndrome universel de la « banlieue ». Mais la fabrique des villes nouvelles et leur représentation se sont considérablement sophistiquées. Si les vrais riches restent au centre, un certain élitisme commence à se faire jour dans certaines d'entre elles et surtout la dernière. Ces villes nouvelles, enrobées de montagnes verdoyantes et reflétant, sur leurs tours aériennes, l'eau de baies splendides, sont-elles cet ailleurs urbain que les Moscovites trouvent dans leurs forêts criblées de datchas et de cottages? Il serait plus juste, eu égard à leur fonction sociale, de les comparer aux cent mille barres réalisées sous Khrouchtchev et Brejnev, elles aussi dans un espace aéré et arboré, même si le rapprochement des deux paysages paraît insolite. Hongkong serait donc en retard d'une refondation, se rattrapant par un modernisme pointu. Mais, au-delà de ces villes nouvelles, que trouve-t-on à Hongkong?

Une première rupture ville/environnement est celle d'un archipel aux îlots très sollicités pour des escapades en bateau, mais aussi celle d'une péninsule dont les autorités hongkongaises ont toujours voulu la préservation, ne serait-ce que pour la sauvegarde des eaux douces. C'est l'une des raisons de l'hyper-verticalisation des habitats. Une deuxième rupture est, une fois de plus, la frontière avec la Chine continentale. Or il existe bien, au-delà de cette frontière et depuis peu, un espace résidentiel hongkongais (cf. ORSAY). Des niches de paysage accueillent des résidences secondaires, mais on commence aussi à y voir se constituer des *satellite communities* peuplées de familles d'hommes d'affaires hongkongais. Le différentiel des prix du foncier est évidemment un puissant incitateur. Il permet d'échapper à la contrainte du vertical et de retrouver les charmes d'une résidence individuelle.

Cette amorce de débordement résidentiel au-delà d'un territoire préservé annonce, certainement, une autre dimension de la refondation hongkongaise; et pas seulement pour les hommes d'affaires. Jusqu'ici contrainte de se refonder in situ et de jouer avec des espaces exigus, ce qui la conduisit — aussi bien dans ses villes nouvelles qu'en son centre — à une sorte de

course pionnière dans la modernité verticale, Hongkong va pouvoir à son tour se doter d'une autre enveloppe spatiale, à une échelle qui ne compte pas les kilomètres et où l'on a le temps de voir venir le nouveau siècle; mais une enveloppe où l'on ne sait plus ce qui appartient à la ville. Peu importe, alors, qu'elle lui échappe juridiquement.

Il faut sans doute s'attendre, en effet, à ce que se réalise progressivement la mégalopolis annoncée, où il ne sera plus à propos de distinguer ce qui appartiendra à telle ou telle ville, et où le dualisme ville-campagne sera définitivement dépassé au moins dans les paysages. Le mélange des économies aura précédé le mélange résidentiel. Il est prévisible que Hongkong restera — ou deviendra — le centre de cette « Pearl City » aux dimensions du delta. Cependant, il subsistera sans doute longtemps dans cette mégalopolis, au-delà de l'unification matérielle, un différentiel culturel (cf. SANJUAN) où les héritiers de campagnes qui ne se seront jamais vidées conserveront leur identité, voire leurs distances. Le mariage de l'isba paysanne et de la datcha citadine, culturellement très enraciné dans les parages de Moscou, n'aura sans doute pas son équivalent dans le delta de la Rivière des Perles.

Bien d'autres rapprochements auraient pu être faits entre les trois régions urbaines étudiées. Aux cinq fractures ici déclinées auraient pu être ajoutées d'autres oppositions, comme celles de l'économie d'État et de l'économie privée, de l'économie industrielle et de l'économie de service, de l'économie réelle et de l'économie virtuelle, du collectif et de l'individuel, de la location et de la propriété, de la sécurité contrainte et de la liberté insécure, de l'immobilité et de la mobilité, de la citoyenneté de commande et de la cidadinité de consommation, de la culture protégée et de l'anglais à l'école...¹ On laissera le lecteur puiser à sa guise, dans le présent compte-rendu et surtout dans les textes, les éléments se rapportant à ces autres mutations.

On aurait pu aussi inventorier, systématiquement, les thèmes illustrant la « fabrique » de la refondation urbaine (comment s'y prend-on, quels en sont les acteurs, les discours, les calculs, les formes, l'avancée des chantiers, leur financement, les enjeux sociaux et sociétaux du moment ou à long terme?) et peut-être même s'en tenir là, en cohérence avec le titre général de cet ouvrage. Mais nous réservons cet exercice périlleux aux conclusions à venir du deuxième tome². Il sera plus intéressant à pratiquer sur six exemples que sur trois. C'est aussi par cette diversité de configurations que nous pourrions légitimer notre hypothèse, celle d'une nouvelle phase de l'histoire urbaine. Bien que le curseur de l'évaluation ait été d'emblée placé au milieu de ce nouveau siècle, laissant à d'autres que nous le soin de conclure, les trois mégapoles du Proche-Orient (Istanbul, Téhéran, Le Caire), auxquelles s'ajouteront quelques autres villes de la région, nous permettront au moins de vérifier que les symptômes de la refondation ne sont pas réservés aux situations post-communistes. L'universalité de l'hypothèse ne vaudra, cependant, que pour cette moitié du monde la plus concernée, directement ou par contre-coup, par le séisme des années 90.

Nous avons une autre raison de ne pas conclure, ici, sur le thème de la refondation. Comme nous l'annonçons en introduction, et comme on a pu le vérifier tout au long de ces pages, le propos des auteurs ne fut pas guidé par ce concept et pour cause: il n'avait pas encore été énoncé. C'est en fin de course, à propos du Caire, qu'il s'imposa rétrospectivement. Tous les signataires de ce volume se satisferont donc d'avoir su analyser des situations urbaines singulières, d'en avoir dégagé l'originalité (dans le cadre d'un séminaire consacré à « la diversité citadine »), tout en sachant qu'ils avaient à faire à de grands bouleversements.

Et puisqu'il fut souvent question de « fil rouge », on terminera ce premier volume sur un chiffre qui, étrangement, relie les histoires de Moscou, Shanghai et Hongkong. C'est le chiffre 4. Quatre comme les 4 m² par personne qu'il ne fallait pas dépasser, dans le Moscou soviétique, pour avoir droit à figurer sur la liste d'attente pour un nouveau logement. Quatre comme les 4 m² par personne qui restent, à Shanghai, le lot de tous ceux qui n'ont pas encore rejoint la ville « refondée ». Quatre comme les 4 m² par personne qui sont encore, à Hongkong, les meilleures moyennes dans les vieux quartiers, avant le saut dans l'hyper-verticalisation des villes nouvelles. On voit par là que certains points de départ sont aussi uniformes, au milieu de tant de diversité, que certains points d'arrivée.

Ph. H.

1. En 1992, l'anglais devint obligatoire dans toutes les écoles primaires de Chine. La langue du « tigre de papier » est donc en passe de devenir la seconde langue « maternelle » d'un milliard et demi de Chinois. S'il fallait donner une date de naissance symbolique à la « mondialisation », l'année 1992 conviendrait ainsi aussi bien que l'année 1989. Les mots après le Mur...

2. En attendant la parution du tome II, dont la préparation demandera quelque délai, on pourra se reporter à une suite de quatre articles sur la « Refondation mégapolitaine au Proche-Orient » (Ph. Haeringer), parus dans les deux volumes *Méditerranée* publiés par les éditions Ellipses en 2001 (dossiers destinés à la préparation aux concours de l'enseignement, CAPES et Agrégation), repris en octobre 2002 par la revue *Eurorient*, Paris.

Directeur de la publication :

Jacques Theys, responsable du Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST

Secrétariat de rédaction :

Monique Cavagnara

Mise en forme, rewriting, traductions, intertitres :

Philippe Haeringer

Responsables de l'ouvrage :

Marie-José Roussel, Philippe Haeringer

Diffusion :

Bénédicte Bianay, Centre de Prospective et de Veille Scientifique

Contacts : Tél. 01 40 81 63 23 - Télécopie 01 40 81 14 44 - Mél. Benedicte.Bianay@equipement.gouv.fr

Réalisation - impression :

Couleurs Locales — Alpha Imprimerie

Achévé d'imprimer : 4^e trimestre 2002

ISBN 2-7099-1509-X