

Riverside anatomie d'une ville nouvelle chinoise

Gérald Billard, Aude Cordier, Ludivine Lemoine

Planification étatique volontariste (pour ne pas dire totalitariste), vastes domaines agricoles remodelés par les bulldozers, urbanisation *ex nihilo* porteuse de progrès social et de promesses environnementales, recherche d'un équilibre entre habitat et emplois, la Chine nous offre aujourd'hui l'exemple d'une urbanisation nouvelle¹ qui, tant par son fonctionnalisme que sa morphologie, rompt avec son modèle traditionnel de ville et une idéologie longtemps marquée par « des mesures anti-urbaines et productivistes des trente premières années du régime », (Sanjuan T., 2000). Après la mort de Mao en 1976, son successeur Deng Xiao Ping lance des réformes pour moderniser le pays qui auront un impact direct sur la remise en cause de la notion de centralité à la fois politique et spatiale.

Du point de vue de la gestion des villes, l'état de Pékin se desserre pour offrir une marge de manœuvre plus grande aux autorités locales qui pourront désormais s'appuyer sur des capitaux privés : c'est ainsi que largement soutenues par des investissements en provenance de Singapour, Hong-Kong ou Taipei, les villes du delta du Yangtze ou de la Rivière des Perles se sont imposées comme ateliers du monde (Kotkin J., 2005, pp. 144-146). Cette décentralisation politique relative s'est également accompagnée d'une remise en cause de la domination économique des places centrales. Les villes-centres expérimentent en périphérie la naissance de villes-nouvelles ou satellites mêlant industries, logements et commerces dédiées à l'accueil d'activités économiques de pointe (électronique, informatique, pharmaceutique, téléphonie...).

Le développement urbain symbolise donc aujourd'hui une Chine moderne et performante en rupture avec un monde rural traditionnel en prise avec de nombreuses difficultés, (Heckmann A., 2005).

Avec un taux d'urbanisation d'environ 39 % (379 millions de citadins en 1998), soit un pourcentage de moitié inférieur à celui des nations occidentales, la Chine enregistre depuis le début des années quatre-vingt-dix, une croissance de sa population urbaine de 3 % par an, (Larivière J.-P., Marchand J.-P., 1999). Néanmoins, A. Valette (2003) nous rappelle qu'il

reste difficile d'évaluer précisément le poids de la population urbaine car beaucoup de ruraux, ayant migré durablement en ville, sont toujours recensés dans leur campagne d'origine. D'ailleurs, Giroir (2005) confirme le manque global de précisions et les incertitudes concernant les données statistiques sociales, démographiques et économiques en Chine. Le sinochercheur est ainsi alerté sur les facteurs techniques et politiques qui limitent l'analyse des phénomènes socio-spatiaux en Chine ; l'étude des nouvelles formes d'urbanisation n'échappe évidemment pas à cette règle.

Si, dans le passé, le développement a été orienté vers les campagnes afin d'y fixer les populations, l'enjeu se situe maintenant dans les villes (Valette A., 2003) sur lesquelles se reportent physiquement les 8 % de croissance économique annuelle déclarés par le Bureau National des Statistiques chinois en 2004. À la fin des années soixante-dix, la vague de grandes réformes qui a touché la Chine, conduisant à son indéniable ouverture économique, a particulièrement influencé l'évolution des grandes villes du sud-est (Shanghai, Nanjing, Suzhou...). Celles-ci n'ont eu de cesse de se transformer pour offrir un théâtre urbain apte à accueillir de nouveaux résidents et de nouvelles activités (Baudon L., 2002).

Articulation entre nouvel urbanisme et développement éco-industriel

En passant d'une économie protectionniste et contrôlée par l'État, à une politique économique libérale instaurée par Deng Xiao Ping en 1978, la Chine a dû transformer et adapter progressivement les règles internationales de libre échange pour assurer son entrée dans l'OMC en novembre 2001. La décentralisation économique et financière concrétisée par le

1. Les phénomènes décrits rejoignent les critères caractérisant les villes-nouvelles ainsi que Bastié et Dézert (1980) les définissent pp. 324-334.
Les Annales de la recherche urbaine n°98, 0180-930-1X-05/98/pp.1159-166 © MTETM

transfert des responsabilités financières et des entreprises aux pouvoirs locaux, la privatisation et l'internationalisation sont autant d'initiatives ayant permis cette libéralisation économique : les *Joint Ventures* assurent environ la moitié des exportations et des importations chinoises (Delange Gaha D., 2003).

Ainsi, cet afflux de capitaux et de grandes multinationales attirées par des avantages économiques (main d'œuvre bon marché et un potentiel de marché de plus d'un milliard et demi de chinois) est venu modifier non seulement le système économique, mais aussi l'organisation territoriale des espaces industriels. L'État s'est vu dans l'obligation de mener une politique d'aménagement innovante afin de séduire les investisseurs étrangers.

Le gouvernement a facilité, entre autres, les implantations en mettant en place des coopérations avec Singapour. Des zones d'activités spécifiques ont vu le jour en partie financées par des capitaux singapouriens et dédiées aux activités de hautes technologies, proposant divers services aux entreprises mais également différents types de logements et équipements publics. L'aménagement de ces nouveaux espaces intègre également des préoccupations environnementales (usines de traitement des eaux usées...) et une réflexion sur le cadre de vie (espaces verts, aires de jeux, mobilier urbain...) peu intégrées jusqu'alors à la planification urbaine en Chine. Le Suzhou Industrial Park (créé en 1994) et le Wuxi Singapore Industrial Park (1993) sont des exemples concrets de ces formes nouvelles d'urbanisation.

Ces opérations innovantes de planification urbaine illustrent l'engagement de la Chine sur la scène internationale économique qui passe en partie par l'adoption de standards mondialement reconnus (certification ISO, par exemple) qu'en théorie seuls les pays les plus développés sont capables d'appliquer. Depuis les années quatre-vingt, le gouvernement chinois s'investit dans la promotion des industries propres (*Cleaner Production*) par le biais de différentes coopérations avec le Canada, la Norvège, les Pays-Bas, dans le cadre du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement) et d'un financement par la Banque Mondiale. Ainsi, à chaque nouvelle zone est associée une planification environnementale, allant de l'aspect paysager à la certification ISO 14 001 du parc (usine de traitement des eaux, énergétique, etc.).

L'État chinois s'est aussi officiellement impliqué dans le développement durable depuis 1992 en élaborant dix politiques stratégiques sur « l'Environnement et le Développement pour la Chine et un Agenda 21 chinois » (Qian Yi, 2003). De nombreux projets, sous forme de coopération gouvernementale, ont été mis en place avec une dizaine de sites s'engageant dans une démarche éco-industrielle (Parc Eco-Industriel) comme par exemple à Dalian, Tianjin, Yantai et Suzhou (Qian Yi, 2003).

Bien qu'il soit difficile d'évaluer la proportion de l'industrialisation (et de son corollaire l'urbanisation) ayant pour cadre des opérations d'aménagement innovantes en matière

de *management* environnemental au sens large du terme (intégrant notamment les notions de cadre et de qualité de vie des populations résidentes), la séduction de certains investisseurs occidentaux (en particulier européens) et japonais sensibilisés aux questions du développement durable, passe par la construction de projets vitrines démontrant à la fois la bonne volonté et la maîtrise technique chinoises.

Ainsi, parallèlement aux lourdes opérations de renouvellement urbain dans les grandes villes-centres (exemple, Shanghai), ont émergé en périphérie de vastes villes nouvelles éco-industrielles (*industrial ecological towns*). Ces dernières s'organisent selon un modèle spécifique de planification emprunt à la fois de normes inspirées du *new urbanism* (qualité du cadre de vie, jeux sur les densités et mixité fonctionnelle des lieux...), du fonctionnalisme (organisation et hiérarchisation de la trame viaire, souvent selon un plan d'arpentage carré à l'américaine...) et des démarches environnementales (réduction des risques de pollution, certification ISO 14001 des entreprises...). Ainsi, la sectorisation traditionnelle des zones de production laisse place au développement d'espaces urbains mixtes qui, bien que planifiés prioritairement pour accueillir des activités industrielles, de recherche et développement ou encore de logistique, se présentent comme de véritables villes nouvelles accueillant résidences, commerces et zones de loisirs (exemple de *New District* au sud de Suzhou étudié par A. Valette, 2003).

Le phénomène est ainsi bien décrit par Loubière (2005, p. 57) dans la description de la ville satellite de Yizhuang dans la grande banlieue sud-est de Pékin qui s'est vu attribuer le statut spécial de zone économique nationale de développement technologique dotée d'avantages fiscaux et qui accueille, en avril 2004, 1 441 entreprises (Coca-Cola, Nokia, Mercedes...), 5 600 salariés et 200 000 résidents (400 000 à terme), un centre commercial et un lycée.

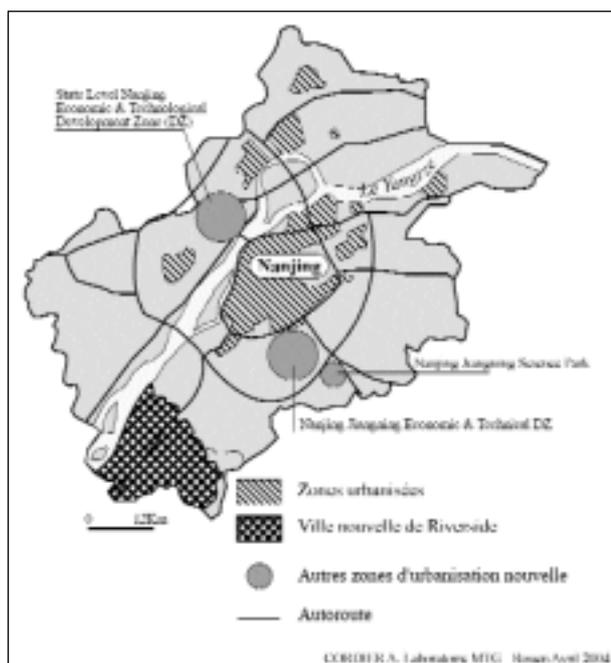
Riverside : genèse d'une ville nouvelle

Depuis dix ans, l'industrialisation s'est particulièrement accélérée dans le delta du Yangtze (*Yangtze Delta Economy Belt*) et a donné lieu à d'ambitieux projets de planification en recherche permanente d'un équilibre entre densification, fonctionnalisme et préoccupation sociale et environnementale, comme à *Pudong New Area* à l'est de Shanghai (Weissberg G., 2000).

Par effet d'essaimage, Shanghai, métropole de plus de 10 millions d'habitants et rivale économique de Hong Kong, a fortement contribué à la croissance de la province voisine du Jiangsu dont Nanjing (Nankin) est la capitale (Guermond Y., Valette A., 2000). Nanjing fait partie des villes pilotes de l'arrière pays de Shanghai, aussi dénommée « la tête du Dragon », (Baye E., 2002).

Une localisation satellitaire classique

Localisée dans la province du Jiangsu, la Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone² est la quatrième, mais néanmoins la plus ambitieuse, pierre d'angle d'un vaste programme étatique de développement mis en place à Nanjing, carrefour industriel et commercial majeur du delta du Yangtze. Riverside participe du phénomène décrit par Sanjuan (2000) comme la volonté des autorités chinoises de transformer la ville, lieu de consommation, en lieu de production qui se traduit par une industrialisation prenant parfois la forme de villes-satellites en périphérie urbaine.



Localisation de la ville-nouvelle de Riverside

En effet, le site de la ville-nouvelle de Riverside est localisé à 25 km au sud-ouest de la ville de Nankin le long du Yangtze. La desserte de la zone est principalement assurée par une autoroute nouvellement construite (205 National Highway) qui traverse la ville-nouvelle en se dédoublant et permet de rallier la ville-centre en 25 minutes. Cet axe routier est doublé par une voie de chemin de fer.

L'aéroport international de Nanjing, aménagé à 26 km à l'est et accessible par route express depuis Riverside, ainsi qu'un port *in situ* (en construction) complètent un réseau de transport moderne et diversifié. Riverside répond parfaitement à la stratégie de mise en valeur des rives du Yangtze prônée par les autorités étatiques chinoises, relayées localement par les responsables de la province du Jiangsu. Il s'agit ainsi de favoriser le développement polycentrique de Nanjing (5,3 millions d'habitants), tout en profitant de l'important vivier de main d'œuvre de la province voisine de Anhui située plus au sud.

La sectorisation du projet d'aménagement

Au-delà de l'analyse de l'accessibilité, ce sont l'étendue et la forme du projet urbain qui attisent la curiosité du chercheur³. La création de Riverside remonte à mars 2003 sous l'action combinée du gouvernement qui finance en partie le projet et les autorités locales de la province du Jiangsu et du district de Jiangning : par délégation de ces dernières, un comité de gestion regroupant 138 personnes est maître d'ouvrage du projet (planification urbaine, suivi de la viabilisation des terrains et des travaux de construction...). Selon le schéma directeur de la zone, Riverside devrait se bâtir en quatre phases successives pour donner naissance à une ville nouvelle



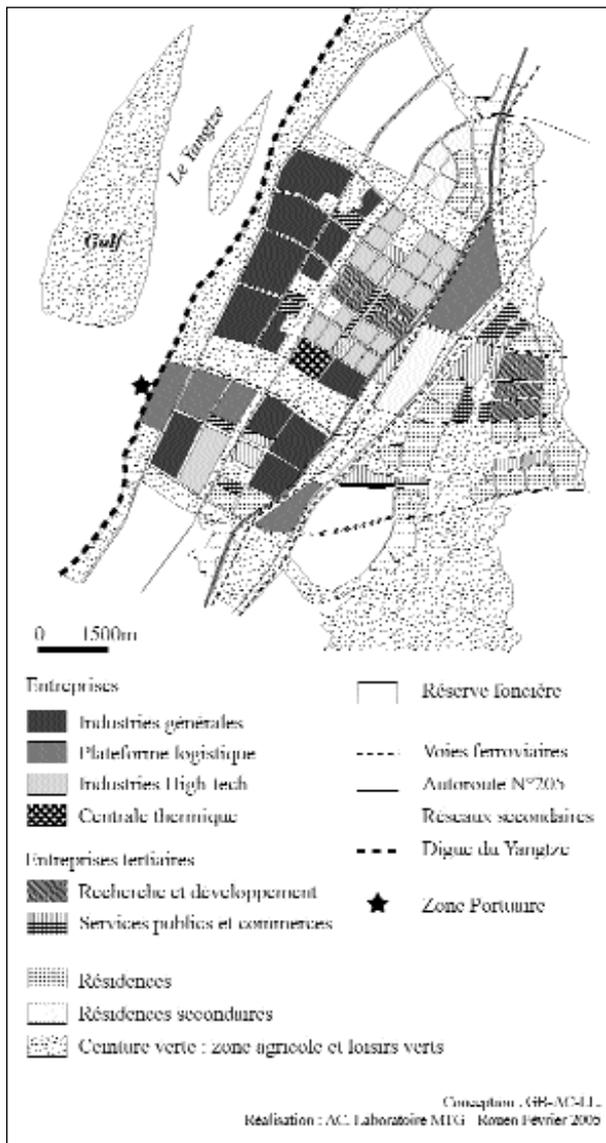
Maquette de promotion de la future ville-nouvelle

couvrant à peu près 50 km². Il ressort de l'analyse globale du projet urbain, une armature urbaine tri-sectorielle très nette qui se répartit selon la configuration suivante. À l'ouest de la zone, protégés par une digue de 7 mètres de haut, 32 km² seront dédiés à l'industrie (automobile, textile, machine-outil, électronique, haute-technologie...) et aux services professionnels.

L'ensemble est directement desservi par une centrale thermique et deux usines des eaux, l'une pour l'approvisionnement, l'autre pour le traitement. Les activités liées au commerce de gros et à la logistique occupent une position plutôt centrale sur 5 km², encadrées par une autoroute, une

2. Initialement appelée Nanjing Binjiang (la berge en chinois) Economic and Technical Development Zone en 2003, les autorités ont décidé en 2004 de faire précéder le nom originel de la zone de l'appellation Riverside (la berge en anglais) qui donne sans doute au niveau marketing un côté plus convivial et résidentiel au projet urbain. Pour fluidifier la lecture de cette étude, nous garderons uniquement l'appellation de Riverside.

3. Visites de terrain conduites en décembre 2003 et novembre 2004.



Carte de l'occupation des sols planifiée de la ville-nouvelle de Riverside

voie expresse et irriguée par une ligne de chemin de fer dédoublée. Enfin, la partie est de Riverside accueillera sur 10 km² le cœur ou germe de ville (logements collectifs et individuels, commerces et services à la population, une antenne de l'Université de Nanjing...) et un espace récréo-touristique associant équipements de loisirs, espaces naturels préservés et, plus surprenant, résidences secondaires.

Quelques parcelles agricoles, vestiges de l'occupation des sols préexistante à l'urbanisation et un golf aménagé sur l'île principale compléteront l'ensemble. Au final, le tissu urbain de la ville-nouvelle sera agencé selon un plan orthogonal s'inspirant du modèle nord-américain, largement calé sur une trame viaire sacralisant les déplacements automobiles : certains boulevards, assurant la desserte locale se présentent en deux fois trois voies.



Bâtiment industriel en cours de construction

Deux éléments de la ville nouvelle en débat

Le caractère éminemment industriel de la ville-nouvelle est parfaitement palpable comme l'illustre le discours des autorités gestionnaires qui qualifient Riverside de *new modern industrial ecological town with environmental protection*. Si nous n'avons pas ici vocation à discuter du potentiel d'attraction et du devenir économique d'un espace urbain, nous pouvons cependant nous interroger, à travers l'analyse de l'agencement du bâti, de l'occupation des sols ou des objectifs affichés par les autorités planificatrices, sur la pertinence et la viabilité d'une ville-nouvelle.

Dans le cas de Riverside, et bien que seule la phase 1 des travaux soit en cours, l'étude du schéma directeur de la zone, de son futur plan d'occupation des sols, du discours officiel et deux visites de terrain soulèvent deux questions de fond sur les vertus écologiques et sociales de la zone.

Un défi environnemental difficile à relever

Le secteur ouest de la ville-nouvelle constitue incontestablement le cœur économique du projet mais également le secteur le plus délicat à traiter par rapport aux ambitions écologiques des autorités.

Ce nouvel espace économique se veut une zone industrielle intégrant et respectant les normes environnementales et

les réglementations nationales⁴ et locales relatives au bruit et à la qualité de l'eau, de l'air et du sol. L'environnement sert de trame de fond à la réalisation de Riverside dans un souci de développement durable et vivable, pour reprendre le discours du maître d'ouvrage. En ce qui concerne l'aménagement général, un accent fort est porté sur le traitement paysager de l'espace, matérialisé notamment par de larges bandes vertes délimitant chaque secteur. Ces bandes semblent jouer le rôle de barrières naturelles entre les secteurs économique et résidentiel. Elles se composent dans la partie ouest et centre de Riverside, principalement d'anciennes parcelles agricoles remembrées (rizières) supportant une activité agricole modernisée mais aussi d'espaces verts aménagés. Dans le secteur est, quelques parcelles agricoles sont également visibles mais le relief (montagne basse) ainsi que la présence de forêts et d'étangs offrent des freins naturels à l'urbanisation. Des infrastructures spécifiques viennent conforter la politique environnementale du site : une station de traitement des eaux usées, une usine de distribution d'eau aménagée le long du Yangtze à proximité du port qui puisera directement dans le fleuve et une centrale électrique thermique proches des industries lourdes et manufacturières sont en voie de construction. L'implantation est réfléchie car les installations sont quasiment toutes situées à proximité des industries les plus consommatrices des services connexes à la production, limitant ainsi l'aménagement d'équipements secondaires (réseaux d'eaux usées, d'échange de déchets, etc.). Outre la réglementation nationale et locale, les gestionnaires désirent amener le parc à la certification ISO14001⁵. Ils souhaitent aussi limiter l'accès aux entreprises polluantes en obligeant les futurs occupants à obtenir la certification ISO 14001. Le fait de courir après une reconnaissance environnementale internationale entraîne indirectement une ségrégation dans la mesure où cette contrainte bannit toute entreprise non polluante n'ayant pas forcément les moyens d'être certifiée. Les gestionnaires sont au moins sûrs d'avoir un panel d'entreprises de renom, garant d'une certaine image de marque.

Le positionnement du bloc industriel ne s'est pas fait non plus de façon aléatoire. Les gestionnaires ont pris en considération la direction du vent dominant, afin que les fumées dégagées ne nuisent pas aux habitants. Une digue a également été construite afin de stopper les inondations auxquelles était soumis cet ancien secteur de rizières ; les routes ont également été surélevées. De plus, un large secteur central, comprenant des industries propres (manufactures, high-tech, Recherche & Développement) et un centre tertiaire, sert de zone tampon entre les aménagements potentiellement nuisibles à la qualité de la vie et l'est du parc où se retrouvent concentrés habitats, commerces, services et espaces naturels (lacs, étangs, collines...). Cependant, on constate qu'il existe un gradient social dans la localisation des résidences. L'habitat collectif se situe à proximité des entreprises. Plus on s'éloigne de celles-ci et plus on se dirige vers un habitat aisé et individuel. La forme urbaine ainsi générée à partir du futur plan d'occupation des sols fait parfaitement ressortir le souci de protection environnementale ayant animé les autorités chinoises lors de

l'élaboration du schéma directeur. Pour atteindre leurs objectifs, les autorités articulent ainsi échelle micro (celle de l'indispensable sectorisation et spécialisation de l'espace) et macro (échelle du projet urbain et des interactions écologiques).

Cependant, les mesures encourageantes prises, ainsi que le discours officiel résolument optimiste, ne doivent pas masquer la précarité conceptuelle du projet environnemental. Une digue qui protège localement des crues mais qui aura certainement des effets secondaires négatifs (accélération du débit en période de hautes eaux, augmentation du risque d'inondations en aval...), une centrale thermique utilisant un combustible rejetant de fortes doses de CO₂, une imperméabilisation d'anciennes rizières et de prairies inondables sous l'effet de la diffusion du bâti et des routes, un usage intensifié de l'automobile peuvent apparaître comme des conséquences inévitables du développement urbain. Mais plus spécifiquement, deux éléments mettent en porte-à-faux la rhétorique officielle.

Selon Guan Yong Lin⁶, représentant local de l'agence nationale chargée de faire la promotion des normes ISO 14 001 auprès des entreprises, seules 20 % des entreprises en Chine sont certifiées. Ce chiffre semble pourtant largement surestimé car pour la Chine (Hong Kong, Tapai, Macao inclus), il n'y aurait au total que 6 673 entreprises certifiées ISO 14001 en



Gérald Billard

Habitat et occupation des sols ruraux originels voués à la destruction : au premier plan une rizière après la moisson

2003 selon le bureau international basé en Suisse. D'ailleurs, dans le secteur qui nous intéresse, sur une quarantaine d'entreprises déjà présentes, seules cinq seraient en cours de certification et Guan Yong Lin souligne le peu d'intérêt affiché par les firmes étrangères pour la mise aux normes.

4. Depuis 1994, la Chine possède une agence pour la promotion des agendas 21 locaux (Administrative Centre for China's Agenda 21 – ACCA 21)

5. ISO 14001 : référentiel international aidant les entreprises à la mise en place d'une politique visant à réduire les impacts environnementaux liés à leur activité ; elle peut également être appliquée sur des aménagements ou des équipements de zone d'activités.

6. Entretien ouvert du 5 octobre 2004.

Deuxième élément, le développement économique en Chine va de pair avec une extension urbaine et des zones industrielles au détriment des surfaces agricoles (Guermond Y., Valette A., 2000). Bobin (2004) estime qu'entre 1999 et 2003, les surfaces agricoles se sont réduites de 7,6 millions d'hectares sous la pression de l'urbanisation : au premier semestre 2004, la Chine a ainsi enregistré le premier déficit commercial agricole de son histoire. Dans sa forme définitive, la ville-nouvelle de Riverside occuperait environ 50 km² d'anciennes terres à riz...

Un projet urbain, sans projet social ?

Mais pour faire ville durable comme le revendiquent les autorités gestionnaires, il ne s'agit pas simplement de modeler l'espace et d'en normaliser écologiquement la construction. Si les responsables de Riverside semblent prendre en considération le devenir des populations désireuses de venir vivre dans la ville-nouvelle, se pose pourtant la délicate question de l'expropriation des populations rurales originelles et de leur changement de pratiques quotidiennes, notamment en termes de mobilité. En théorie, elles seront relogées au nord du parc et seront prioritaires à l'embauche dans le cadre de recrutement par les industriels. Mais en l'état actuel de nos connaissances (entretiens conduits sur place en 2003 et 2004), la question sur le sort de ces populations rurales reste quelque peu énigmatique. Impossible par exemple de connaître le nombre de paysans vivant actuellement dans la zone et qui devront être relogés... À une question posée sur la destruction de l'habitat rural, l'un des responsables de Riverside parle de déplacement des logements et non de démolition, ce qui peut laisser sceptique au vu de la faible qualité des logements observés...

Quoi qu'il en soit, cette nouvelle organisation de l'espace modifie et bouleverse le mode de vie de ces populations, passant d'un habitat dispersé souvent individuel, à du bâti vertical, dense et collectif. Particulièrement sensibles, les petits exploitants individuels, amenés à travailler sur un parcellaire remembré, vont-ils devoir se regrouper et laisser place à des exploitations collectives ?

Invariablement, le projet de ville-nouvelle est également révélateur de la profonde mutation sociale s'opérant actuellement en Chine avec la consolidation d'une classe moyenne, voire moyenne supérieure au mode de vie à l'occidentale : logements individuels de haut standing souvent regroupés sous la forme de communautés fermées, appartements collectifs dans de petits immeubles résidentiels. Pour les catégories sociales moyennes qui ont les moyens de se loger sur le marché privé, la ville-nouvelle offre un habitat collectif qui frappe par sa densité et sa verticalité, en rupture avec un urbanisme traditionnellement au niveau de la rue. La zone résidentielle de Riverside est ainsi caractérisée par une domination de logements collectifs, surtout concentrés à l'est de la ville-nouvelle (en bordure des parcelles industrielles),

qui se présentent majoritairement sous la forme d'immeubles de trois à cinq étages, voire de quelques constructions plus denses comptant une dizaine d'étages. Les maisons individuelles ont la double particularité d'occuper les franges nord, est et sud de la ville-nouvelle, c'est-à-dire les zones les plus éloignées des contraintes visuelles, sonores, olfactives inhérentes à l'activité industrielle. Elles ont aussi vocation à devenir en partie des résidences secondaires, notamment à l'extrême est de la zone où le paysage vallonné et préservé (forêt...) ainsi que des lacs (réservoirs artificiels) et étangs offrent un cadre idéal pour le Chinois souvent en quête d'une communion physique et spirituelle avec la nature. Le quart est de la ville-nouvelle, dans lequel se concentre principalement l'habitat, est également marqué par la présence de commerces de petite taille et services de proximité se présentant sous la forme de petits pôles (souvent des immeubles bas mixant bureaux à l'étage et commerces au rez-de-chaussée) ainsi que des espaces publics (parcs urbains)



Gérard Billard

Exemple de nouvelles formes d'habitat

dont la raison d'être renvoie à un double paradoxe : celui de créer des lieux de socialisation mais aussi de souligner les hiérarchies sociales en servant de zone tampon entre quartiers d'habitats collectifs et de maisons individuelles⁷.

Les constructions en cours permettraient d'accueillir environ 30 000 résidents d'ici un an mais le prix de l'immobilier restera certainement un frein pour le relogement des ruraux habitant originellement le secteur. Les logements construits à Riverside sont (ou seront) tous en accession à la propriété avec des prix variant de 6 000 yuans le m² (environ 600 euros) pour les appartements les moins chers à 12 000 yuans le m² (1 200 euros) pour les maisons en bord de lac⁸. Compte tenu du niveau de vie actuel en Chine, 5 364 yuans (534 euros) par an et par habitant (source : Bureau National

7. Malgré nos questions, nous n'avons pas obtenu d'informations sur la présence ou non d'écoles, d'un collège et d'un lycée.

8. Entretien ouvert avec William Young, responsable Promotion, Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone, 5 octobre 2004.

des Statistiques, 2004), il est logique de penser qu'une partie des individus n'auront pas accès à la propriété et ne pourront pas non plus louer leur logement à un bailleur privé. Reste alors pour les ouvriers et les employés des usines de Riverside les plus pauvres la solution de louer leur logement directement auprès de leur employeur. Certains proposent parfois des logements sous forme de dortoirs ou de chambres dans des bâtiments à l'intérieur même de l'enceinte de l'unité de production⁹. Cette privatisation du marché immobilier et les ségrégations socio-spatiales qui en résultent sont bien évidemment amplifiées par le retrait officiel du Parti de ces questions de logement : l'habitant perd à la fois un régulateur (logements sociaux) et un interlocuteur (les habitants sont souvent organisés en associations de quartiers pour défendre leurs intérêts auprès des autorités locales mais dans le cas de Riverside un flou persiste sur l'éventuelle organisation d'un tel système).

La réussite sociale du projet repose donc inévitablement sur une hausse globale du niveau de vie, facteur indispensable à l'accès au logement et à la mobilité imposée par la planification urbaine. Ceci ne présume en rien de la qualité de vie qui résultera sur le long terme, d'une opération urbaine planifiée à l'occidentale qui présuppose un changement radical du mode de vie de nombreux chinois en termes de déplacements mais également de rapports sociaux.

Traditionnellement caractérisée par son horizontalité (malgré quelques édifices de type stalinien), l'importance des lieux centraux (marchés, temples, jardins), son tissu compact et surtout la faiblesse globale des mobilités y compris sous l'aire maoïste où la vie sociale était organisée « autour d'unités de travail (*danwei*) qui fournissaient emploi à vie, sécurité sociale, retraite, logement et services de tout ordre »¹⁰, la ville chinoise actuelle s'étale et se privatise. La ville-nouvelle de Riverside se présente donc comme l'archétype d'une urbanisation qui *de facto* rompt avec la quasi-absence de mobilité (régionales, professionnelles, résidentielles, sociales, urbaines...); la spécialisation fonctionnelle et sociale de l'espace induite par le schéma d'aménagement de Riverside génère une nouvelle mobilité individualisée et mécanisée à la fois révélatrice et moteur de différenciations sociales. Si l'existence d'une ligne de métro pour irriguer la zone d'urbanisation nouvelle de Pudong dans la banlieue est de Shanghai ou la construction du futur métro qui reliera le centre de Nanjing à la ville-nouvelle de New District au sud de l'agglomération offre une alternative sociale à l'usage de l'automobile, l'absence actuelle de véritable politique pour développer les transports en commun dans la zone de Riverside et en direction de Nanjing (25 km plus au nord) pose la question de la prise en compte secondaire de la rapide mutation des pratiques spatiales engendrée par ces formes nouvelles d'urbanisation. Triquet (2005) soulève également ce manque résiduel d'intérêt dans le traitement des questions relatives aux transports en commun en évoquant l'inauguration en 2006, voire 2008, d'une ligne de type RER entre la ville-satellite de Yizhuang et le centre de Pékin (si l'État donne son accord) et sur le risque de ghettoïsation planant au-dessus des villes-nouvelles éloignées d'une ville-centre.

Projet urbain versus pragmatisme à la chinoise

Face au décalage entre discours officiel, projet de planification et concrétisation de l'aménagement, le terme autopsie trouve une véritable légitimité dans l'exemple exposé de Riverside tant le projet urbain, bien que résultant d'une volonté étatique, est peut-être déjà mort-né. En effet, la ville-nouvelle étudiée n'est qu'un élément d'un vaste programme national de planification urbaine qui visait à l'origine la création d'environ 7 000 nouvelles zones aptes à accélérer la modernisation du pays. Mais le gouvernement chinois a annoncé la suppression de plus de la moitié de ces zones « dont les pouvoirs locaux font une vitrine censée célébrer leur gloire alors qu'elles ne sont souvent que des enclaves fantômes », (Bobin F., 2004). Bien que l'autorité gestionnaire de Riverside reste officiellement optimiste sur le devenir de la zone (une quarantaine d'entreprises installées et 5 000 nouveaux résidents actuellement), la première phase de travaux était à peine achevée fin 2004, ne représentant tout au plus que quelques km². Si la digue de protection contre les crues du Yangtze, longue de 21 km, est déjà construite et si 47 km² de la ville-nouvelle seraient actuellement en cours de viabilisation, la mise en chantier de la globalité du projet urbain (et donc son opérationnalité) repose avant tout sur ses capacités à séduire les investisseurs privés : « l'État n'hésitera pas à nous couper les aides publiques si notre zone n'est pas attractive, nous obligeant à cesser totalement l'aménagement du secteur »¹¹. Cette contrainte explique certainement, par exemple, l'impossibilité pour les autorités d'évaluer précisément le nombre total d'habitants à terme dans la ville-nouvelle.

Le progrès social, la qualité de vie, la fonctionnalité du lieu ou encore le respect de l'environnement dont serait porteur le projet de ville-nouvelle ne résisterait pas ainsi aux impératifs de la rentabilité financière. Le développement économique, ambition apparemment sans limite du gouvernement chinois, semble ainsi générer une nouvelle forme d'organisation spatiale, bouleversant les pratiques (habitat collectif, emploi industriel et tertiaire) et mobilités urbaines (usage de l'automobile ou des transports en commun sur de longues distances) d'une grande partie des habitants (Heckmann A., 2005 ; Doulet J.-F., 2005) qui passent parfois du statut de paysans à celui (au mieux) d'ouvriers en quelques semaines. D'ici 2020, 500 millions de ruraux chinois pourraient migrer en ville faisant grimper le taux d'urbanisation à 55 %, voire 60 % (Bobin F., 2004). D'ailleurs, la définition des objectifs du X^e plan le révèle sans ambiguïté en qualifiant la problématique

9. C'est l'un des facteurs qui rend difficile le recensement exhaustif des habitants d'une ville-nouvelle.

10. Propos tirés d'une synthèse réalisée lors d'un symposium « Regard français sur la ville chinoise », Dossier : villes chinoises en mouvement, *Revue Urbanisme*, n° 341, p. 41.

11. Entretien ouvert avec William Young, responsable Promotion, Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone, 5 octobre 2004.

urbaine d'élément fondamental de modernisation de la société et propose d'en finir avec une société dominée par la ruralité afin d'atteindre un taux d'urbanisation proche de celui des pays développés (Heckmann A., 2005).

Même si, depuis une vingtaine d'années, les structures de la ville maoïste se sont diluées pour laisser place à de nouvelles dynamiques aussi bien économiques, que sociales ou spatiales, l'observateur européen, entre ethnocentrisme et anachronisme, peine à trouver ses marques malgré une rhétorique familière (progrès social, développement durable, retour à la nature...) comme le souligne J.-M. Offner (2004). Tricaud (2005)¹² évoque aussi une ville chinoise qualifiée par certains de globish qui renverrait à un modèle urbain mondial, caricatural du modèle états-unien par son usage foncier dicté par les lois du marché ou encore la non-mitoyenneté qui donne des objets solitaires. L'étendue de la prise au sol, la rapidité, le volontarisme politique, les emprunts non dissimulés à la planification urbaine nord-

américaine, les pastiches architecturo-historiques de certains développements résidentiels et les ambitions écologiques liés à certaines formes récentes d'urbanisation appellent donc à la prudence quant à l'affirmation d'un modèle urbain de ville-nouvelle à la chinoise : celle-ci s'impose plus de ce fait, comme un chantier émergent de recherche.

**Gérald Billard,
Aude Cordier,
Ludivine Lemoine**

12. Propos tirés d'une synthèse réalisée lors d'un symposium « Regard français sur la ville chinoise », Dossier : villes chinoises en mouvement, *Revue Urbanisme*, n° 341, p. 47.

Références bibliographiques

Bastie J., Dezert B., (1980), *L'espace urbain*, Paris, Masson, pp. 324-334.

Baudon L., (2002), « Mutations de l'espace urbain à Shanghai : une mégalopole entre ville globale et culture locale ? », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 4, pp. 375-388.

Bobin F., (2004), « Quand la Chine aura faim... », *Le Monde*, 8 septembre.

Delange Gaha D., (2003), « La Chine à l'OMC : La définition du libéralisme économique pour un état purement socialiste », *Polis/RCSP/CPSR*, vol. 11, pp. 141-150

Doulet J.-F., (2005), « La mobilité urbaine en Chine », *L'information géographique*, Paris, Armand Colin, n° 1, pp. 55-65.

Giroir G., (2005), « Statistiques et territoire en Chine », *L'information géographique*, Paris, Armand Colin, n° 1, pp. 91-101.

Guermond Y., Valette A., (2000), « L'urbanisation et consommation d'espace en Chine », *Mappemonde*, Paris, Belin-Reclus, vol. 3, n° 59, pp. 26-30.

Heckmann A., (2005), « Dynamiques urbaines : la municipalité de Chongqing », *L'information géographique*, Paris, Armand Colin, n° 1, pp. 17-38.

Kotkin J., (2005), *The city*, New York, The Modern Library.

Larivière J.-P., Marchand J.-P., (1999), *Géographie de la Chine*, Paris, A. Colin.

Loubière A., (2005), « Le double visage de la ville satellite de Yizhuang », *Urbanisme*, Paris, n° 341.

Qian Y., (2003), *Technology Innovation and Industrial Revolution for Sustainable Development in China*, in www.unesco.org/fmoi/lee2/wssdwfoeqypa.per.pdf

Riverside Binjiang Economic & Technical Development Zone, (2004), Brochure de présentation.

Sanjuan T., (2000), *La Chine : territoire et société*, Paris, Hachette, coll. Carré Géographique.

Valette A., (2003), *Les formes spatiales du développement urbain en Chine*, Thèse de Doctorat, laboratoire MTG, Université de Rouen

Weissberg G., (2000), « La nouvelle zone de Oudong », *Mappemonde*, Paris, Belin-Reclus, vol. 59, n° 3, pp. 31-35.

Biographie

GÉRALD BILLARD, est maître de conférences en géographie à l'Université de Rouen et responsable du Master Pro « Traitement de l'information géographique pour l'aménagement et le développement ». Il mène ses recherches sur les politiques urbaines, la métropolisation et l'aménagement aux États-Unis, en France et en Chine dans le cadre du laboratoire MTG. Il a publié récemment avec Jacques Chevalier et François Madoré : *Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005 et divers articles sur la sécurité et la prévention de la délinquance dans les villes américaines, ainsi que sur la planification urbaine en Chine. gerald.billard@univ-rouen.fr

AUDE CORDIER, est doctorante en géographie à l'Université de Rouen au Laboratoire MTG. Elle travaille sur la gestion territoriale et environnementale des parcs d'activités, la géographie des risques (France, Chine, Europe) et sur la conception des systèmes d'information environnementales.

LUDIVINE LEMOINE, est doctorante en géographie à l'Université de Rouen – Laboratoire MTG. Elle s'intéresse à la géographie du sport et des loisirs, la géographie urbaine et sociale (France, Chine).