

Où vont les villes chinoises ?

Trois approches de la métropole dans la Chine d'aujourd'hui

JEAN-FRANÇOIS DOULET

La métropolisation est un point d'entrée essentiel dans la compréhension des mutations en cours de la Chine urbaine. Trois approches, complémentaires, sont proposées pour comprendre les principaux phénomènes qui structurent la métropole chinoise d'aujourd'hui et qui façonneront celle de demain : l'hypermodernité, la contestation et la régulation.

S'approchant progressivement de la barre symbolique des 50 % de population urbaine⁽¹⁾, la Chine d'aujourd'hui est largement structurée par un formidable processus d'urbanisation qui valorise tout particulièrement les métropoles, ces villes millionnaires qui bénéficient tout à la fois d'un poids démographique important et d'une forte capacité à concentrer les richesses et les fonctions de commandement. Dans ces espaces, les réformes entreprises par le gouvernement chinois depuis 30 ans ne cessent de remodeler les structures économiques, politiques et sociales dans un climat d'effervescence qui ne cesse de susciter l'intérêt dans le monde entier ; un intérêt qui s'explique tant par la rapidité et l'ampleur des changements que par le rapprochement des processus en cours avec des problématiques universelles. Cette attention croissante portée à l'évolution des villes chinoises conforte l'idée que la Chine est aujourd'hui devenue « la dernière frontière des études urbaines » pour reprendre l'expression de l'universitaire canadien John Friedmann⁽²⁾. Cette notion de frontière interpelle de deux façons : d'une part, les villes chinoises sont des terrains d'observation exceptionnels pour ceux qui s'intéressent aux villes et à leur développement, d'autre part, elles apparaissent auprès de nombreux observateurs comme des espaces à fort potentiel d'innovation. Comment comprendre les mutations en cours ? Quelles sont les principales forces qui tirent le changement ? Qu'est-ce qui est en train de s'inventer dans les villes chinoises ? Face à ces questions, cet article propose une grille de lecture de la métropolisation à travers la mise en perspective des études urbaines sur la Chine.

L'hypothèse de la normalisation de l'urbanisation chinoise

L'hypothèse de la normalisation de l'urbanisation chinoise repose d'une part sur l'idée que le processus d'urbanisation

en Chine semble enfin suivre une trajectoire semblable à d'autres pays dans le monde et d'autre part sur l'impression d'une meilleure appréhension possible des phénomènes urbains rendue possible par une multiplication des travaux sur le sujet. En d'autres termes, l'urbanisation chinoise se normaliserait en ce sens où il y aurait une similitude entre ce qui se passe en Chine et ce qui se passe ailleurs dans le monde et en ce sens où la richesse accrue de la connaissance viendrait atténuer « l'exotisme » qui entoure les villes chinoises ; un constat sur lequel avait abouti Jean-Luc Domenach au sujet de la Chine en général dans un ouvrage paru en 2002 dont le titre, *Où va la Chine*, a inspiré le titre du présent article⁽³⁾.

L'enrichissement des études urbaines sur la Chine

Les phénomènes urbains en Chine sont aujourd'hui mieux connus tant foisonnent les regards disciplinaires et les tentatives de faire émerger un champ de réflexion commun qui mélange études produites en Occident et études produites en Chine⁽⁴⁾. On notera d'une part la prédominance de la littérature anglo-saxonne dans le champ des études urbaines sur la Chine contemporaine⁽⁵⁾ et d'autre part la mise au jour croissante de la production chinoise à travers des initiatives originales de traduction de textes sé-

1. Environ 45 % pour 2007, d'après le Bureau national des statistiques.
2. John Friedmann, « China's Urbanization », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 273, 2003, p. 745-758.
3. On relira avec intérêt l'introduction de cet ouvrage paru chez Fayard qui met en perspective les études sur la Chine contemporaine dans la façon dont elles influencent l'observation et la compréhension de la Chine d'aujourd'hui.
4. Des spécialistes des études urbaines en Chine contribuent largement à consolider cette cohérence d'ensemble. Accordons une mention particulière au géographe anglais Wu Fulong.
5. Un constat également valable pour une grande partie des études sur la Chine contemporaine.

lectionnés⁽⁶⁾. Les recherches sur la ville chinoise amènent à de nouvelles configurations dans lesquelles de nombreux spécialistes de la Chine viennent à la ville, de nombreux spécialistes de la ville viennent à la Chine et des spécialistes de la ville intègrent la Chine urbaine dans leurs analyses. Dans tous les cas, au profit d'un terrain plus accessible, il y a bien capitalisation sur des savoirs et des savoirs-faire, venant de plusieurs disciplines : depuis les analyses sociologiques ou géographiques des années 1980 venues des USA jusqu'aux analyses plus récentes venant de Chine, sur la sociologie ou d'autres domaines de l'urbain. Il y a croisement des discours, enrichissement mutuel qui permet de donner de l'épaisseur à l'objet, la ville chinoise. C'est cet enrichissement qui permet de normaliser l'objet, c'est-à-dire de le rendre plus facilement abordable.

Chercher à appréhender la « ville post-maoïste »

L'enrichissement de la connaissance dans les études urbaines facilite la mise en perspective des processus en cours dans la Chine d'aujourd'hui, bouleversée par les réformes démarrées à la fin des années 1970. L'expression de « ville post-maoïste » nous vient de la littérature anglo-saxonne ; elle impose une mise en perspective des phénomènes actuels en rapport de distinction face à la ville qualifiée de « maoïste ». La ville maoïste est souvent facile à caricaturer tant les choix politiques de la période se sont ostensiblement construits face à la ville, au point que l'on ait pu voir une politique « anti-urbaine » chez Mao⁽⁷⁾. En effet, au début des années 1980, les premières études urbaines sur la Chine ont largement participé à mettre en exergue les formes de contrôle sur la croissance urbaine mises en place par le régime maoïste pour des raisons essentiellement politiques. Il est apparu que le maoïsme a effectivement su limiter la croissance des villes d'un point de vue démographique, grâce au contrôle sur les mouvements de population à travers la mise en place du système du *hukou*⁽⁸⁾ et d'un point de vue organisationnel en remodelant l'organisation socioéconomique des villes autour de structures de production, les unités de travail (*danwei*) et de contrôle, les comités de voisinage (*jumin weiyuanhui*)⁽⁹⁾. Mao aurait jugulé la croissance urbaine, transformant la Chine en une exception en comparaison avec d'autres pays en voie de développement qui, dans la même période des années 1960 et 1970, subissaient les affres de ce qu'on a appelé « l'embolie urbaine », à savoir le développement incontrôlé des mégapoles⁽¹⁰⁾. Une fois que les analyses sociologiques, urbanistiques, historiques ou po-

litiques ont posé certains jalons pour comprendre l'influence du maoïsme sur la ville, les études urbaines sur la Chine se sont alors épanouies en prenant comme point de départ la « ville maoïste » alors plus facile à appréhender. C'est ce parti pris méthodologique de la rupture qui donne ainsi du sens aux changements urbains dans la Chine des réformes. Cette rupture n'apparaît pas de façon évidente dans la littérature chinoise sur les villes qui se situe plutôt dans la perspective d'un prolongement des phénomènes depuis 1949⁽¹¹⁾.

Le point d'entrée de la métropolisation

Les processus à l'œuvre dans le contexte des réformes participeraient à rapprocher les problématiques urbaines en Chine de problématiques similaires dans d'autres régions du monde. La « ville post-maoïste » serait en particulier façonnée par le processus de métropolisation qui apparaît dans le domaine des études urbaines comme le dernier avatar de l'évolution des villes, caractérisé par l'augmentation du poids démographique des unités urbaines et par l'accroissement sensible de l'influence des villes sur l'ensemble de la société et du territoire. Ce phénomène de métropolisation s'ancre dans la mondialisation, ce qui influence beaucoup les modalités exogènes d'urbanisation et qui explique, entre autres, l'intérêt accordé à l'impact des investissements étrangers dans la croissance urbaine chinoise. Concernant le cas chinois, les réformes, qui s'imposent à la ville à partir de 1984, auraient donc pour effet de rapprocher l'urbanisation chinoise des régularités identifiées par ailleurs. La Chine « post-maoïste » est en effet l'un des espaces dans le monde les plus marqués par la croissance urbaine. Depuis que le pays a entamé ses réformes à la fin des années 1970, l'urba-

- On notera en particulier les initiatives parallèles menées en France par Laurence Rouleau-Berger (Laurence Rouleau-Berger *et al.* (éd.), *La nouvelle sociologie chinoise*, Paris, Éditions du CNRS, 2008) et Jean-Louis Rocca (Jean-Louis Rocca (éd.), *La société chinoise par ses sociologues*, Paris, Presses de Sciences Po, 2008) pour faire connaître la production de certains sociologues chinois dont un certain nombre travaillent sur la ville.
- Le présent article renonce délibérément à étayer les analyses historiques sur la Chine urbaine du XXe siècle pour se concentrer, de façon partielle, sur les modes d'interprétation et d'éclairage de la période des réformes.
- Le système du *hukou* a été mis en place à la fin des années 1950 et fonctionne encore aujourd'hui même si son caractère contraignant a été en partie levé.
- Mentionnons l'ouvrage de référence et largement précurseur des sociologues américains Martin Whyte et William Parish, *Urban Life in Contemporary China* paru en 1984 aux Presses de l'Université de Chicago.
- Il est intéressant de relever le sentiment de stupeur que certains spécialistes des villes venus d'Europe ont ressenti lors de leurs premiers séjours dans certaines grandes villes chinoises à la fin des années 1970 : ces villes n'avaient pas l'air de villes mais de villages...
- Notons cependant que la distinction commence progressivement à s'imposer.

Maquette du nouveau
Central Business District de Pékin
© J-F. Doulet



nisation est devenue l'un des éléments concomitants de son développement économique et industriel. Le taux d'urbanisation en Chine à la fin des années 1970 n'était que de 20 % d'après les estimations des Nations unies alors qu'il avoisine les 50 % aujourd'hui. Avec un taux de croissance moyen annuel supérieur à 3 % depuis le début des années 1990, la Chine connaît une véritable révolution urbaine : c'est chaque année près de 30 millions d'individus qui viennent s'ajouter à la population des villes. Ce phénomène s'appuie en particulier sur le poids croissant des grandes villes, voire des très grandes villes : on dénombre près de 40 villes qui dépassent les deux millions d'habitants⁽¹²⁾. Des projections récentes prévoient que la Chine comptera 221 villes millionnaires en 2025⁽¹³⁾. Si l'ensemble des études urbaines sur la Chine part du constat que la métropolisation constitue un cadre nouveau, voire un nouveau paradigme, les points de vue diffèrent sur les forces dominantes et leurs impact sur le plus ou moins long terme dans la qualification de la ville chinoise. Plusieurs approches possibles existent qui restent dans une grande mesure complémentaires.

Vers la métropole hypermoderne

Certaines analyses sur la Chine urbaine d'aujourd'hui mettent l'accent sur la rupture d'avec le maoïsme et sur l'influence des forces nouvelles dégagées par les réformes ; leur impact est particulièrement perceptible dans la moindre participation de l'État au modèle du développement urbain. La transition en cours refléterait le passage naturel à un contexte de liberté accrue pour les forces du marché et les dynamiques d'émancipation individuelle. Les phénomènes qui émergent avec la métropolisation dans le contexte des réformes participeraient ainsi de l'intégration de la Chine dans une nouvelle modernité. La ville qui en ressort se rapprocherait de l'image de la ville hypermoderne, celle de la modernité avancée, que mettent au jour certains spécialistes européens des villes⁽¹⁴⁾. Cette approche, teintée de libéralisme, fait largement écho au point de vue institutionnel chinois qui fait de l'avancée des réformes la condition de la modernisation du pays. Derrière cette approche, il y a l'idée que les changements en cours placent les villes chinoises sur une trajectoire linéaire associant progression et amélioration ; une étude récente de la Banque mondiale vante ainsi les vertus du développement urbain chinois qui a su dégager les investissements nécessaires pour assurer l'accès aux services urbains pour le plus grand nombre⁽¹⁵⁾.

Certaines études s'attachent à montrer d'une part la façon

dont les villes chinoises assurent leur compétitivité et d'autre part la façon dont les individus construisent leurs propres stratégies en rupture avec les structures collectives imposées par le maoïsme. La Chine « post-maoïste » se défait des carcans hérités du maoïsme : les villes chinoises, mieux dotées, deviennent plus compétitives dans les réseaux mondiaux ; les individus, libérés du joug des dispositifs de contrôle sociopolitiques, seraient devenus des acteurs à part entière de leur épanouissement et du développement des villes.

Compétitivité des villes

La compétitivité des villes chinoises est assurée par un meilleur accès au capital international et une meilleure insertion dans les réseaux mondiaux. Les réformes de 1984 sur l'économie urbaine et la décentralisation et surtout celles de 1992 sur le foncier ont permis la mise en place de mécanismes de développement urbain plus autonomes ; au fil du temps, les villes chinoises ont concentré des fonctions plus rares, dont la finance avec par exemple l'ouverture des places boursières de Shanghai et de Shenzhen et l'organisation de manifestations internationales comme les jeux Olympiques de Pékin en 2008. Depuis les réformes dites urbaines de 1984, les grandes villes portent la croissance économique ; elles tendent en effet à attirer non seulement les flux migratoires intérieurs mais également les investissements. Il s'agit de la revanche des métropoles sur les années de Mao qui

12. D'après l'annuaire statistique des villes chinoises de 2007.

13. Alors que l'Europe en compte 35 actuellement (McKinsey Global Institute, *Preparing for China's Urban Billion*, McKinsey&Co, 2008)

14. En France, les travaux de l'universitaire François Ascher ont aidé à comprendre les dimensions de cette ville hypermoderne.

avaient été marquées par un désinvestissement dans les services urbains. À l'instar de ce qui est constaté ailleurs dans le monde, on assiste en Chine à une métropolisation des activités économiques : les métropoles concentrent les investissements mais également de nombreux acteurs économiques (les sièges sociaux d'entreprises, les places boursières, les plateformes de transports, etc.). La concentration de la richesse dans les métropoles a d'abord correspondu au phénomène universel de littoralisation des activités économiques au moment où la Chine du début des années 1980 s'ouvrait au monde avec l'ouverture des premières zones économiques spéciales (ZES). Prenant le contre-pied de la politique maoïste en faveur des villes de l'intérieur, le régime denguiste s'est appuyé sur l'héritage urbain des grandes villes portuaires de la façade littorale pour soutenir une politique de croissance. La stratégie des zones franches a largement servi à ouvrir les villes de l'est aux investisseurs étrangers, en commençant par les taiwanais et hongkongais. À partir de 1992, l'instrument de la zone franche a été généralisé à une grande partie du réseau des grandes villes à travers les zones de développement économique et technologique (ZDET). Jusqu'à aujourd'hui, ce sont les métropoles de l'est du pays qui produisent et concentrent l'essentiel des richesses dans une dynamique de consolidation : en effet, ces métropoles non seulement bénéficient d'investissements publics importants, de l'arrivée massive des flux d'investissements directs étrangers (IDE), d'une forte concentration en activités industrielles et commerciales mais encore elles ont vu apparaître depuis une dizaine d'années des services à forte valeur ajoutée, comme ceux relatifs à la finance ou à la recherche et développement (R&D). Toutefois, une tendance notable apparaît qui tend à modifier à la marge ce constat : l'augmentation des loyers et des coûts de main-d'œuvre dans les métropoles orientales rendent plus attractives pour certaines activités les grandes villes de l'intérieur du pays⁽¹⁶⁾.

Le nouveau réseau urbain chinois met en lumière un nombre toujours plus grand de métropoles qui s'inscrivent pour certaines en haut des classements internationaux, comme celui des villes mondiales qui identifie les villes possédant une influence sur les affaires du monde. Comme d'autres métropoles internationales du même rang, elles vivent au rythme des échanges internationaux et des réseaux d'information et de communication. Les métropoles chinoises seraient en train de sortir de l'ombre. Déjà, la bourse de Shanghai, malgré les critiques qui pèsent encore sur la fiabilité des comptes de certaines grandes entreprises chinoises cotées, est devenue une place financière incontournable. Les métropoles chinoises continuent d'attirer les bureaux de représen-

tations de grands groupes internationaux dont la rapidité d'expansion en Chine est souvent proportionnelle au nombre de consommateurs dans le marché intérieur chinois. Autre critère : le poids accordé aux services à forte valeur ajoutée et aux nouvelles technologies ne cesse d'augmenter depuis que les métropoles chinoises constituent des espaces de concentration de main-d'œuvre hautement qualifiée, de savoir-faire et d'équipement technologiques avancés. Plusieurs sociétés multinationales ont choisi d'ouvrir des centres de R&D en Chine, comme récemment Microsoft, à Pékin, ou PSA, à Shanghai.

Individualisation et marchandisation de l'espace urbain

Dans ces métropoles plus compétitives et plus ouvertes sur le monde, l'espace urbain devient un bien marchand et le lieu d'épanouissement de transactions économiques diverses et de nouvelles pratiques de consommation. Les individus apparaissent plus libres et plus enclins à développer leurs propres stratégies sur la base d'un nouveau contrat social et d'une nouvelle allocations des ressources⁽¹⁷⁾ : le déclin des structures de contrôle maoïstes donne en effet lieu à des stratégies complexes, liées aux mobilités professionnelles et résidentielles. Aussi, les individus se distinguaient-ils en fonction de leurs capacités à choisir les solutions optimales dans une situation donnée. Pour les citoyens de l'ère maoïste, l'unité de travail (*danwei*) était une référence essentielle : elle permettait l'accès non seulement à l'emploi mais également au logement, aux services du quotidien et aux loisirs. « Entité sociale totale »⁽¹⁸⁾, l'unité de travail inscrivait les individus dans les espaces de la proximité sociale et spatiale. La réforme des entreprises publiques a fait disparaître les unités de travail progressivement sous l'impulsion du mouvement de « socialisation » (*shehuihua*) qui enjoignait les entreprises à délaïsser la gestion de l'accès à certains services, comme le logement, pour se concentrer sur leur cœur d'activité. Les individus ont dû faire progressivement l'apprentis-

15. Banque mondiale, *China Urbanizes: Consequences, Strategies and Policies*, East Asia's Economic Prospects, Washington, Banque mondiale, 2008.

16. En 2008, sous l'effet de la contraction de la demande mondiale et de l'augmentation des salaires sur la façade orientale, de nombreuses entreprises spécialisées dans la production de biens de consommation, tels que les jouets ou les chaussures, ont dû cesser leurs activités, en particulier dans la province du Guangdong. Certaines se sont redéployées à l'intérieur du pays.

17. Tang Wenfang et William L. Parish, *Chinese Urban Life Under Reform. The Changing Social Contract*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

18. Pour reprendre l'expression de l'économiste française Corinne Eyraud qu'elle développe dans sa thèse de doctorat (Corinne Eyraud, *L'entreprise d'État chinoise. De « l'institution sociale totale » vers l'entité économique*, Paris, L'Harmattan, 1999).

sage de l'autonomie afin de construire ce qu'on pourrait qualifier de « compétences métropolitaines », pour reprendre l'expression du sociologue français Alain Bourdin⁽¹⁹⁾. Pour certains, c'est l'avènement d'une société de consommation qui structure aujourd'hui la société urbaine en Chine⁽²⁰⁾. C'est parce que l'espace urbain est accessible par le truchement de l'argent que les individus ou les groupes sociaux commencent à se construire.

Les stratégies individuelles, de couples ou collectives marquent aujourd'hui les dynamiques sociales en ville. Certaines études se sont particulièrement intéressées à la place occupée par le logement dans ses stratégies. La réforme du logement de 1992 qui a favorisé l'accession à la propriété a poussé les citoyens chinois à investir dans l'achat de leur habitation mettant au jour des stratégies de mobilité résidentielle inédites dans lesquelles transparaissent, au-delà des considérations de coûts, des choix rationnels, comme la proximité d'une bonne école pour l'enfant, ou moins rationnels, comme l'image de marque de tel ou tel quartier. Le rapport à l'habitat est aujourd'hui marqué par des formes plus individualistes, loin de l'environnement chaleureux des quartiers d'habitation « traditionnels » faits de proximité sociale et spatiale⁽²¹⁾. Au final, les modes de vie sont de moins en moins organisés autour du lieu de travail, l'unité de travail (*danwei*), comme dans la ville maoïste et de plus en plus autour du logement, véritable lieu de l'ancrage dans la Chine urbaine « post-maoïste ». Ce nouvel ancrage s'accompagne d'un plus grand éclatement des activités quotidiennes dans l'espace urbain, qu'il s'agisse de faire ses courses ou de rencontrer ses amis. L'accès à des outils mobiles, de l'automobile au téléphone portable, contribue à l'épanouissement de pratiques sociales et spatiales mieux maîtrisées⁽²²⁾.

Des perspectives sur le potentiel culturel et créatif des villes

Les approches de la métropole hypermoderne en train de se construire laisse entrevoir l'image d'une ville qui, bien que non aboutie, présente des perspectives de développement très prometteuses. Dans les études menées actuellement, on retiendra tout particulièrement les réflexions qui se concentrent sur les industries créatives et l'innovation en ville. Les grandes villes chinoises sont de plus en plus ancrées dans le monde et la modernité ; les mutations économiques et sociales les poussent à se positionner sur les thèmes de la création et de l'innovation. L'art, le multimédia, la publicité, le cinéma, le design, les nouvelles technologies, etc. contribuent à produire de nouvelles références esthétiques, culturelles, ar-

tistiques, voire scientifiques et technologiques. Au cœur de ce dispositif se trouvent les « classes créatives »⁽²³⁾ chinoises qui impulsent de nouvelles dynamiques dans des villes qui, jusqu'à présent, ont mis en avant leurs avantages comparatifs en se spécialisant dans des activités de production à faible valeur ajoutée appuyées par des coûts de main-d'œuvre très bas.

Certaines analyses essayent de comprendre comment ces « classes créatives » s'imprègnent d'influences variées venues du monde entier, comment elles s'approprient l'espace urbain et comment elles produisent de nouveaux lieux marquants. Déjà, certains lieux de la production créative et artistique chinoise sont connus comme l'usine 798 dans la banlieue nord-est de Pékin, également appelé Dashanzi, ou l'espace de Moganshanlu sur les abords de la rivière Suzhou dans le centre de Shanghai : anciennes usines et entrepôts, ces lieux ont d'abord été occupés de façon informelle avant de s'établir comme lieux de la production artistique et du marché de l'art. Soucieux de répondre à une demande de culture d'une frange de la population de plus en plus aisée et désireuse de tirer profit des activités liées à l'innovation et à la création, les autorités chinoises cherchent à passer du « made in China » au « created in China »⁽²⁴⁾. Partant, elles soutiennent l'ouverture de parcs des industries créatives où peuvent se côtoyer artistes, *start up* et galeries d'art.

L'approche par la ville hypermoderne propose des futurs possibles bâtis sur l'idée que la Chine est en passe de devenir une puissance économique dans le monde de demain et que ses villes sauront s'imposer comme lieux d'émission de nouvelles influences culturelles et comme lieux de production d'innovations.

Vers la métropole contestée

Les réformes mises en place dans les villes chinoises modifient les rapports de forces et contribuent à créer de fortes

19. Voir son ouvrage, *La métropole des individus*, paru aux Éditions de l'Aube en 2005.
20. Les études urbaines anglo-saxonnes sur la Chine font une large place à une entrée par la marchandisation de l'espace urbain. On mentionnera en particulier les ouvrages dirigés par la sociologue américaine Deborah Davis. Voir Deborah S. Davis *et al.* (éd.), *Urban Spaces in Contemporary China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995 et Deborah S. Davis (éd.), *The Consumer Revolution in Urban China*, Berkeley, University of California Press, 2000.
21. En Chine, la référence aux quartiers d'habitation traditionnels est utilisée de plus en plus comme un argument pour dénoncer l'individualisme d'aujourd'hui.
22. Certains travaux s'intéressent à la façon dont l'usage des TIC influencent les pratiques du quotidien des citoyens chinois (voir Shang Dan *et al.*, « Urban Informatics in China » in Marcu Foth (éd.), *Handbook of Research on Urban Informatics*, Hershey et New York, IGI Global, 2008, p. 379-389).
23. Pour reprendre l'expression de l'américain Richard Florida largement médiatisée.
24. Michael Keane, *Created in China: The Great New Leap Forward*, Londres, Routledge, 2007.

inégalités. Certaines études mettent l'accent sur les conflits d'intérêts entre groupes sociaux dans la ville chinoise d'aujourd'hui. L'approche repose sur la construction des formes de contestation qui structurent de façon profonde l'espace social et politique dans la Chine urbaine. Cette approche réfute l'idée de la transition fondée sur l'image d'une évolution linéaire des villes chinoises mais propose au contraire une mécanique de tensions permanentes qui voit osciller les rapports de forces. Dans cette approche, l'urbanisation chinoise est perçue, dans une dimension économique, comme le produit d'une nouvelle organisation du capital et de la production liée à l'industrialisation en cours. D'une certaine façon, les nouveaux rapports salariaux rendraient compte de la domination des nouveaux détenteurs du capital sur le nouveau prolétariat urbain. Les conditions de vie et de travail dans les zones urbaines de la façade littorale sont, pour un nombre important d'individus, associées à une grande précarité. En particulier, les études sur les trajectoires des travailleurs migrants venus des campagnes (*nongmingong*) confirment que l'urbanisation et l'industrialisation en cours dans la Chine de l'est reposent en grande partie sur la disposition d'un vaste réservoir de main-d'œuvre dans les campagnes du centre du pays. De nombreuses études s'attachent à identifier les problématiques sociales qui se font jour dans la Chine urbaine d'aujourd'hui et posent la question de leur traitement.

Exclusion sociale et pauvreté urbaine

Certains chercheurs et analystes s'intéressent à la façon dont les réformes ont entraîné l'exclusion, voire la marginalisation, de certains groupes sociaux⁽²⁵⁾. Ces groupes sont d'une part les travailleurs urbains dont les conditions de vie se sont dégradées sous l'effet des restructurations dans certains secteurs industriels. La réforme des entreprises publiques de 1988 a eu pour effet le licenciement massif d'un certain nombre de travailleurs des usines peu productives héritées du maoïsme et de son projet d'industrialisation massive. Il n'est pas étonnant que les principaux centres de l'industrie lourde aient été touchés en premier, comme la ville de Shenyang dans le nord-est chinois⁽²⁶⁾. Les groupes exclus en ville intègrent également de façon croissante les travailleurs migrants venus des campagnes (*nongmingong*). De nombreuses études sont menées pour comprendre la façon dont ces « nouveaux » urbains s'installent en ville dans des conditions souvent très précaires. Les sociologues chinois analysent le choc résultant du transfert des masses paysannes vers les villes où les structures socio-économiques sont profondément différentes de celles des campagnes ; le débat tourne

autour de la capacité des villes à intégrer ces populations rurales⁽²⁷⁾. En effet, encore aujourd'hui, le moteur de la croissance urbaine est fait des migrations intérieures : chaque année plusieurs dizaines de millions de nouveaux urbains viennent s'installer en ville. Ce phénomène s'est accéléré en 1994 au moment où le régime chinois relâchait son contrôle sur les mouvements de population à travers l'usage du *hukou*, document établi par Mao à la fin des années 1950. S'il existe un débat sur la réalité du phénomène d'exode rural en Chine, que certains réfutent constatant le maintien de liens forts des migrants avec leur village d'origine⁽²⁸⁾, il n'en demeure pas moins que les grandes villes bénéficient largement de cet apport de main-d'œuvre.

L'une des subtilités du calcul de la part du fait migratoire au solde de la croissance urbaine est essentiellement statistique : il y a d'une part l'apport migratoire réel, lié à une mobilité géographique, et d'autre part l'apport de population rurale par le simple élargissement du périmètre urbain. Ainsi, les décisions successives dans les années 1980 et 1990 d'augmenter le périmètre administratif des villes pour anticiper les efforts de planification ont résulté en une absorption de villages entiers sans que, dans un premier temps, les modes de vie ne soient touchés. S'il est encore difficile d'évaluer correctement le solde migratoire en ville à cause de nombreux biais statistiques et, en particulier, le caractère informel de nombreuses migrations, il apparaît évident qu'il contribue pour l'essentiel de la croissance urbaine aujourd'hui. Dans la plupart des métropoles chinoises, c'est à chaque fois quelques millions d'individus qui composent ce qu'il est commun d'appeler la « population flottante » (*liudong renkou*)⁽²⁹⁾.

Intégrés mécaniquement dans le territoire administratif des villes ou installés en ville par choix de migration, les néo-citadins trouvent souvent difficilement leur place. Dans la plupart des villes, des politiques d'emploi favorisaient l'embauche de paysans dont les terres avaient été conquises par l'urbanisation ; un paysan se voyait accorder par exemple un emploi de gardien ou d'homme de ménage dans le nouveau

25. On relira l'édifiante somme du sociologue et sinologue français Jean-Louis Rocca, *La condition chinoise*, parue en 2006 chez Karthala.

26. Voir sur ce cas précis, les travaux du politologue suisse Antoine Kernen sur Shenyang (Antoine Kernen, *La Chine vers l'économie de marché. Les privatisations à Shenyang*, Paris, Karthala, 2004).

27. On évoquera en particulier les travaux de la sociologue chinoise Cheng Yingfang de l'Université normale Huadong de Shanghai.

28. Voir les travaux sur les migrants chinois par la sociologue et sinologue française, Isabelle Thireau.

29. Plus ou moins trois millions à Pékin ou Shanghai mais largement plus à Shenzhen qui voit affluer les travailleurs vers les ateliers et usines des grandes sociétés multinationales.

bâtiment récemment implanté sur son lopin de terre. Aujourd'hui, l'afflux important de paysans depuis le relâchement des contrôles sur les flux migratoires des campagnes vers les villes rend difficiles des mesures d'intégration économiques et diminue l'efficacité des politiques de plein-emploi que la Chine post-maoïste avait réussi à mettre en place pour gérer la transition. Ce faisant, une grande partie des paysans qui s'installent en ville aujourd'hui se retrouve souvent dans une situation instable, même si circulent de nombreuses « *success stories* ». Liées à l'analyse de l'intégration difficile des *mingong* en ville, de nouvelles études mettent au jour le développement de l'extrême pauvreté, devenue pour chacun une évidence souvent frappante.

Ségrégation sociospatiale

Les métropoles chinoises d'aujourd'hui font l'expérience de la forte diversité sociale et spatiale ; une diversité qui n'était pas aussi présente dans la ville maoïste égalitariste et au développement contrôlé. Si on assiste d'un côté à la constitution d'une classe moyenne à travers des pratiques de consommation et des stratégies inédites, on demeure frappé par le caractère dual de la société urbaine, essentiellement à ses extrémités. Cette dualité repose sur des formes évidentes de ségrégation sociospatiale : d'un côté, les travailleurs migrants qui trouvent difficilement à se loger dans les taudis des « villages urbains » des périphéries plus ou moins proches des principales métropoles ; de l'autre, les résidences fermées des nantis sur le modèle européen ou américain. Il est frappant de constater comment la ségrégation sociale, et plus généralement les effets de la stratification sociale, ouvertement reconnue aujourd'hui en Chine⁽³⁰⁾, se rendent visibles dans l'espace urbain.

Des études ont été menées dès le début des années 1990 sur les quartiers informels des migrants, notamment le "village du Zhejiang" (*Zhejiangcun*) à Pékin qui a beaucoup attiré l'attention. Ces quartiers spontanés ressemblent par différents aspects aux bidonvilles ou autres favelas de certaines mégapoles des pays en développement. Regroupant des individus originaires de la même province, ils fonctionnent comme des sas pour des populations nouvellement arrivées en ville qui peuvent alors se reposer sur des réseaux d'entraide, essentiellement pour trouver du travail et un logement. Ces quartiers ont souvent soulevé la vindicte populaire et provoqué de fortes réactions des pouvoirs publics qui ont parfois cherché à les détruire car ils étaient vus comme les lieux de germination de la criminalité montante.

Parallèlement à l'émergence de ces taudis urbains, on a vu

apparaître de nombreuses résidences fermées sur le modèle des *gated communities* des métropoles américaines, brésiliennes ou françaises. Ces résidences qui se construisent en périphérie urbaine, voire dans les centres-villes comme à Canton, restent des espaces fermés sur eux-mêmes, bien délimités par des murs d'enceinte ou des grilles, voire qui disposent d'un système de vidéosurveillance ou des gardes. Construites sur des références architecturales empruntées aux modèles internationaux et essentiellement américains, elles sont prisées par les élites urbaines⁽³¹⁾. Sans atteindre les excès des *gated communities*, une grande partie des nouveaux quartiers d'habitation (*xiaoqu*) de la Chine urbaine d'aujourd'hui répondent à une demande de sécurité ; ils reposent également sur la recherche d'un espace confortable fondé sur une certaine idée du voisinage qui n'est pas sans rappeler les comités de quartiers de la Chine maoïste. Certains pourraient expliquer que l'accès à la propriété du logement dans la Chine urbaine d'aujourd'hui est en train de construire la figure du bourgeois-proprétaire, une figure emblématique du XIX^e siècle européen, devenu force de résistance dans son effort de défendre ses droits. On ne compte plus les plaintes déposées par des résidents pour le motif que tel usine dégrade l'environnement de leur quartier ou que tel projet d'aménagement collectif apporte de nombreuses nuisances⁽³²⁾.

Des perspectives sur le développement des formes de la contestation urbaine

Les approches de la métropole contestée montre une ville dont le projet, d'assise libérale, apparaît comme fissuré et dans tous les cas largement remis en cause. Aujourd'hui, de nombreuses analyses creusent l'émergence de la ville chinoise comme espace de contestation, essentiellement de la part de ceux qui se sentent exclus ou spoliés et de ceux qui estiment que les décisions prises ne sont pas légitimes ou qu'elles vont à l'encontre de l'intérêt général. Les formes de la contestation urbaine ont été essentiellement analysées à travers les manifestations organisées par les travailleurs des sites industriels en reconversion des années 1980 licenciés sous l'effet de la restructuration des grandes entreprises d'État. Des manifesta-

30. Essentiellement depuis que l'Académie des sciences sociales de Chine a produit deux rapports complémentaires au début des années 2000 sur la stratification sociale et les modalités de mobilité sociale dans la Chine d'aujourd'hui.

31. En France, le géographe Guillaume Giroir a consacré une grande partie de ses recherches récentes aux « *gated communities* » de la banlieue nord de Pékin.

32. On se souvient, par exemple, des protestations récentes à Shanghai contre le projet d'extension de la ligne de Maglev.

tions de rue voyaient défiler des milliers d'ouvriers qui demandaient une meilleure prise en charge sociale et économique. Cette contestation apparaît comme le contrecoup de réformes qui ont bouleversé des rythmes urbains bien établis, ceux de la ville maoïste organisée autour des unités de travail (*danwei*) qui assuraient la stabilité de l'organisation urbaine. Ces formes de la contestation faisaient l'écho à celles émanant des campagnes où les paysans se plaignent de la diminution de leurs revenus et de leur pouvoir d'achat sous l'effet d'une trop forte fiscalité.

Une autre piste pour l'analyse des contestations urbaines s'est également ouverte avec les réactions face aux projets de renouvellement urbain qui lient la question des délogements forcés des habitants à la question de la préservation du patrimoine urbain. Les centres des grandes métropoles chinoises sont soumis à une très forte pression foncière, tout particulièrement depuis la réforme de 1992 qui a vu s'imposer les promoteurs immobiliers. Plus cher, le terrain dans le centre est devenu plus attractif pour ceux qui cherchent à maximiser le profit de telle ou telle opération urbaine, consistant bien souvent à déloger de force les habitants du quartier avant de le démolir entièrement. Au cœur des villes historiques, les quartiers détruits possèdent une grande valeur patrimoniale. Cette histoire ne cesse de se répéter à Shanghai, à Pékin, à Chengdu, et finalement un peu partout, entraînant des protestations de plus en plus assurées de la part des habitants délogés et de la part de nombreux intellectuels, architectes ou universitaires partisans de la préservation du patrimoine⁽³³⁾. La loi sur la propriété privée de mars 2007 ouvre de nouvelles perspectives en ce qui concerne la possibilité pour les citoyens de faire valoir leurs droits sur leur logement dans le contexte des démolitions.

Les perspectives posées par l'approche de la métropole contestée appellent à un basculement potentiel des rapports de force et donc à des formes de conflits plus ou moins violents dans l'hypothèse d'un accroissement continu des écarts de richesse et de revenu⁽³⁴⁾. D'autant plus que les canaux d'expression et de contestation, comme Internet⁽³⁵⁾, ne cessent de se multiplier. Cette approche pose de façon aiguë la question du « droit à la ville » pour reprendre l'expression du sociologue français Henri Lefebvre. Les réflexions se concentrent sur les politiques urbaines ou ce qu'on appellerait « politique de la ville » dans le contexte français, avec en particulier la question du logement social et celle de la mise en place plus large de dispositifs de sécurité sociale. Si certains estiment que les différentes formes de la contestation urbaine peuvent amener à une déstabilisation politique⁽³⁶⁾, on peut estimer que l'enjeu réside dans la capacité des auto-

rités chinoises à répondre aux exigences d'une meilleure répartition des richesses et une meilleure allocation de l'espace urbain de façon à diminuer les facteurs d'exclusion.

Vers la métropole régulée

Certaines analyses enfin insistent sur la notion d'équilibre au cœur des enjeux de la gestion urbaine en Chine. Ne penchant ni vers la vision linéaire de la métropole hypermoderne, ni vers celle, plus en rupture permanente, de la métropole contestée, l'approche de la métropole régulée pose la nécessaire exploration de pistes de gestion urbaine les mieux adaptées et les plus efficaces. Le contexte de la croissance urbaine rapide, qui entraîne nombre de problèmes parfois difficiles à gérer, oblige à peser la portée des choix et amène, dans la « ville post-maoïste », des processus de décisions plus complexes dans lesquels les acteurs institutionnels ont un rôle déterminant à jouer en s'ouvrant en particulier à la concertation avec d'autres acteurs moins visibles. Le rôle des pouvoirs publics, les modalités d'expression de la société civile ainsi que les influences de l'expertise internationale sont au cœur de l'analyse. Les phénomènes observés en lien avec le traitement des problèmes urbains, montrent que la transition se fait par avancées sur la base de négociations.

Croissance mégapolitaine et territoires institutionnels

Les métropoles chinoises ne cessent de s'étendre repoussant sans cesse leurs limites. L'étalement urbain est lié à l'avancée progressive du front d'urbanisation aux franges de la ville : la lecture des images satellitaires des grandes villes chinoises à différentes dates permet de se rendre compte aisément de l'augmentation de la tache urbaine depuis les années 1980. D'une part, ce phénomène est lié à la dynamique de construction dans les périphéries, essentiellement depuis 1992 et les grandes opérations urbaines lancées par les collectivités locales chinoises. Ces nouvelles opérations,

33. En France, il faut mentionner les travaux de l'architecte et historienne Françoise Ged qui a travaillé sur Shanghai.
34. Dans le contexte de la crise économique mondiale, qui s'est installée en 2008, certains analystes redoutent les effets sur la stabilité sociale d'un taux de croissance économique inférieur à 7 %.
35. De nouvelles études mettent l'accent sur le rôle d'Internet dans les formes de contestation et dans la construction du débat public : aujourd'hui, on se rend compte que de nombreux débats émergent d'abord sur la Toile.
36. Elizabeth J. Perry et Mark Selden (éd.), *Chinese Society. Change Conflict and Resistance*, Londres, Routledge, 2003.

souvent dans le périmètre des ZDET (zones de développement économique et technologiques), sont ce qu'on appelle communément des villes nouvelles. Il n'y a pas aujourd'hui une seule métropole ou capitale provinciale qui n'ait pas son plan d'aménagement de villes nouvelles. Les modalités de leur conception laissent rêveurs les urbanistes européens pour qui la notion de villes nouvelles renvoie à un passé révolu. Leur place en Chine est à la hauteur des enjeux de restructuration des périphéries ; souvent, leur conception renvoie à des projets aux dimensions phénoménales : une seule ville, plusieurs millions d'habitants, un seul architecte. L'exemple de l'aménagement de la ville nouvelle de Zhengzhou dans la province du Henan confié au cabinet d'architecture du japonais Kisho Kurokawa est édifiant : la ville doit loger 1,5 million de personnes ; même si le projet est jugé sensible par les autorités centrales, le gouverneur de la province a porté le projet jusqu'au bout faisant valoir ses prérogatives. On retrouve le même scénario en Mongolie intérieure, avec l'exemple très médiatisé de l'aménagement de la ville nouvelle à Ordos⁽³⁷⁾. Déjà, au début des années 2000, de hauts officiels chinois annonçaient la conception de 400 nouvelles villes à l'horizon 2030. La multiplication de ces projets urbanistiques et architecturaux répond tout à la fois à la volonté de subvenir à l'augmentation rapide du nombre d'urbains et à la pression croissante de la promotion immobilière, voire de la spéculation⁽³⁸⁾.

D'autre part, l'étalement urbain entraîne une extension des territoires administratifs des villes qui viennent à englober des espaces parfois totalement ruraux. Les « villages urbains » constituent certainement l'une des grandes spécificités de la Chine urbaine d'aujourd'hui d'un point de vue administratif ; ils sont particulièrement étudiés autour de Canton dans la Chine du sud. Il s'agit de noyaux villageois qui ont été intégrés au territoire urbain à l'intérieur d'un arrondissement urbain (*chengqu*) ; une fois intégrés, ces villages restent la propriété des villageois eux-mêmes, en référence au droit chinois de la propriété foncière⁽³⁹⁾. Organisés, les villageois cherchent à maximiser leur capital foncier en augmentant le rendement de leurs biens immobiliers : cette stratégie pousse à une très forte densification du bâti qui fait leur particularité. Au-delà de l'impact du réajustement des territoires administratifs des villes sur les stratégies de valorisation foncière, force est de constater que la métropolisation entraîne la nécessité de prendre en compte les effets de la croissance urbaine à une échelle régionale. L'organisation des réseaux de transport, en particulier les réseaux de train rapide en plein développement, et la localisation des grandes infrastructures de transport, comme les aéroports ou les gares, confirme la

dimension régionale des modalités d'organisation métropolitaine. On voit ainsi s'affirmer d'immenses ensembles urbains régionaux qui associent plusieurs unités urbaines, essentiellement sur la façade littorale qui concentre l'essentiel de l'urbanisation⁽⁴⁰⁾ : Pékin-Tianjin, le delta du Yangzi, le delta de la rivière des Perles⁽⁴¹⁾, etc. D'après une étude récente, des méga-régions urbaines sont en voie de constitution en Chine qui concentrent population et richesses : Shang-King (Shanghai à Nankin) avec 66 millions d'habitants et 130 trillions de dollars, Hong-Zhen (Hong-Kong et Shenzhen ainsi qu'une grande partie du delta de la Rivière des Perles) avec 45 millions d'habitants et une production de richesses de 220 milliards de dollars, le grand Pékin associé à Tianjin avec 43 millions d'habitants et 110 milliards de dollars⁽⁴²⁾. D'autres ensembles apparaissent dans le centre et l'ouest du pays autour des villes de Chongqing, Chengdu, Wuhan, Xi'an, etc. On est loin des villes mononucléaires des années 1970 largement repliées sur leur arrière-pays rural. Aujourd'hui, les métropoles chinoises s'organisent sur une assiette régionale appelant à des dispositifs polycentriques plus complexes.

Il est évident que les coûts de l'urbanisation en Chine dépendront beaucoup du modèle d'urbanisation qui sera suivi. Plusieurs scénarios sont envisageables, même si le scénario de concentration de l'urbanisation autour des principales métropoles semble être celui qui assure une meilleure productivité des investissements urbains⁽⁴³⁾. En effet, il apparaît très probable de voir se confirmer le scénario de multiplication d'immenses unités urbaines de plusieurs dizaines de millions d'individus, faisant de la Chine le paradis des mégapoles. Ces mégapoles, devenues régions urbaines, sont difficiles à gérer et imposent de nouvelles formes de gouvernance ; d'autant plus, qu'il s'agit de réseaux urbains plus ou moins cohérents⁽⁴⁴⁾. Les réflexions sur la nécessité de mettre en place de nouvelles institutions de gestion régionale se

37. Ce projet ambitieux et controversé de Ordos 100 consiste à construire une ville modèle dans le désert de Mongolie intérieure. Ce projet, qui réunit 100 architectes internationaux de renom sous l'impulsion du grand propriétaire Cai Jiang et de l'architecte chinois Ai Weiwei et les suisses Herzog et de Meuron, doit donner lieu à une cité idéale.

38. La pression spéculative est parfois telle que ces nouveaux morceaux de ville restent totalement inhabités, se transformant ainsi en « villes fantômes ».

39. Dans le droit chinois, la propriété du sol appartient dans les campagnes à la collectivité villageoise.

40. Le géographe français Guillaume Giroir envisageait déjà dans les années 1990 la mise en place d'une immense mégalopole tout au long de la façade littorale chinoise : « Vers la formation d'une mégalopole côtière », *Courrier des pays de l'Est*, n° 418, 1997.

41. En France, le géographe Thierry Sanjuan a su identifier très tôt l'émergence d'une mégalopole dans la Chine du sud.

42. Richard Florida *et al.*, « The Rise of the Mega-Region », *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 1, n° 3, 2008, p. 459-476.

43. McKinsey Global Institute, *Preparing for China's Urban Billion*, McKinsey&Co, 2008.

pose depuis les années 1980 au moment où on évoquait la région de Jingjintang pour gérer la conurbation Pékin-Tianjin ou d'autres dispositifs pour les régions urbaines du delta du Yangzi autour de Shanghai et du delta de la rivière des Perles dans le sud du pays.

Les modes d'urbanisation en cours ont consacré un débat débuté dès les années 1980 qui divisait les partisans du développement des petites villes d'un côté et ceux qui privilégiaient le développement des grandes villes de l'autre. Dans les années 1990, ce débat s'est fait plus nuancé laissant place à un schéma plus équilibré alors que se posait la question des mutations socioéconomiques du passage du monde rural à la ville et l'impact des migrations intérieures⁽⁴⁵⁾. Certaines positions stratégiques ont bien marqué l'urbanisation chinoise et assuré le poids relatif des petites villes ; elles n'ont pourtant pas résisté à l'attraction des grandes métropoles et à la pression démographique qui a suivi. Les perspectives du développement urbain montrent que la croissance urbaine restera encore forte. Certaines projections récentes prévoient une population urbaine d'un milliard d'individus à l'horizon 2025, induisant l'arrivée de 350 millions de nouveaux urbains⁽⁴⁶⁾.

Nombreux sont les analystes intéressés par l'observation des politiques chinoises en matière de développement urbain et régional et l'étude de leur mise en œuvre dans ce contexte de forte croissance urbaine qui concentre les enjeux essentiellement dans les mégapoles et appelle de nouveaux types de régulation⁽⁴⁷⁾. Récemment, pour répondre aux nouvelles formes métropolitaines et aux nouveaux défis de leur aménagement, la Chine vient de promulguer l'acte d'aménagement urbain et rural qui remplace l'acte d'urbanisme de 1989 devenu caduc en décembre 2007. L'un des enjeux est bien entendu celui de l'ajustement des territoires institutionnels aux réalités des territoires fonctionnels. En particulier, le nouveau cadre réglementaire ne prend plus comme base du travail d'aménagement le territoire administratif mais se réfère à une continuité spatiale ; cela permet de prendre la mesure de la métropole qui intègre à ses marges des villages et des petites villes qui relevaient jusqu'à présent de l'aménagement rural : l'un des objectifs est de limiter les conflits d'intérêts entre l'administration en charge de l'aménagement rural et celle en charge de l'administration urbaine de façon à donner plus de cohérence aux stratégies de planification urbaine⁽⁴⁸⁾.

Impact environnemental et développement durable

Dans la mise en perspectives des enjeux et des limites de la croissance urbaine chinoise, des études de plus en plus nom-



breuses s'intéressent à l'impact environnemental de l'urbanisation avec, comme point de vue, le caractère presque ingérable des nouvelles mégapoles marquées non seulement par l'étalement urbain et une emprise régionale en voie de consolidation mais également par une forte augmentation de la consommation énergétique et des diverses formes de pollution. D'autant plus que les études des grandes institutions internationales ou des ONG ne cessent d'insister sur l'impact environnemental croissant du développement en Chine, et en particulier celui des villes⁽⁴⁹⁾.

Certaines recherches mettent en avant les limites du modèle de développement en utilisant par exemple l'indicateur à la mode aujourd'hui de l'empreinte écologique : des recherches menées à Canton par exemple montrent que l'empreinte écologique de la ville était de 2,5 hectares par tête en 2000 alors que sa capacité de charge n'était que de 0,2 hectare par habitant ; un calcul qui montre que la ville dans son développement utilise plus de ressources qu'elle n'en possède⁽⁵⁰⁾. Des approches se concentrent sur des théma-

44. Le bureau d'étude canadien Chreod a identifié 53 régions métropolitaines en Chine qui concentrent environ 370 millions d'habitants, c'est-à-dire seulement 29 % de la population, et produisent 53 % du PIB.

45. Laurence Rouleau-Berger *et al.*, *La nouvelle sociologie chinoise*, Paris, CNRS Éditions, 2007.

46. McKinsey Global Institute, *Preparing for China's Urban Billion*, *op. cit.*

47. On renverra ici au numéro récent de la revue *Town Planning Review* dirigé par Wu Fulong consacré à l'urbanisme en Chine : « Special Issue : Planning the Chinese City », vol. 79, n° 2-3, 2008.

48. Voir l'analyse de l'urbaniste chinois Shi Nan dans son article : « On Responsibility Space Of Urban and Rural Planning Administration », *China City Planning Review*, vol. 17, n°1, 2008, p. 10-19.

49. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) considère les villes chinoises comme les plus polluées au monde.

50. Guo Xiurui *et al.*, « An Urban Ecological Footprint Approach for Assessing the Urban Sustainability of Guangzhou City, China », *Environmental Informatics Archives*, vol. 3, 2005, p. 449-455.

tiques plus précises. Certaines mettent en relief les coûts croissants de la mobilité urbaine qui augmente en s'appuyant sur l'usage de plus en plus marqué de l'automobile. En une vingtaine d'années, dans la plupart des grandes métropoles chinoises, on est passé de la ville du vélo à la ville l'auto⁽⁵¹⁾. Dans les années 1980, la réforme de l'industrie du cycle et la libéralisation de la distribution avaient amorcé un engouement massif pour la bicyclette qui avait abouti au début des années 1990 à des taux d'équipement des ménages exceptionnels de l'ordre souvent de deux véhicules par famille. L'usage de la bicyclette avait accompagné les premières phases de la métropolisation au moment où se développaient les banlieues aux marges des grandes villes. L'importance de l'usage de la bicyclette avait poussé les pouvoirs locaux à mettre en place des aménagements adaptés : voies réservées, espaces de stationnements, feux tricolores spécifiques, etc. Au début des années 1990, les grandes villes chinoises étaient de véritables villes du vélo. Cette situation très particulière dans le monde est mise à mal par l'arrivée de la voiture en ville à partir de la seconde moitié des années 1990. Sous la pression de l'industrie automobile et sous l'effet de l'étalement urbain, la mobilité urbaine se motorise progressivement : après une phase d'accès collective à l'automobile avec les taxis, c'est une nouvelle phase qui a débuté à la fin des années 1990 à travers l'accès à l'automobile individuelle dont la progression est aujourd'hui très rapide. La « civilisation de l'automobile » (*qiche wenming*), que certains en Chine commençaient à voir émerger au début des années 1990 est devenue une réalité assez rapidement, soulevant de nombreux débats, dont celui du coût énergétique et environnemental⁽⁵²⁾.

La multiplication des études permet de mieux renseigner la dimension environnementale de la métropolisation en Chine invitant à accorder une plus grande importance à la gestion de l'environnement urbain. Cette dernière bénéficie d'un cadre institutionnel, en particulier depuis la promotion de l'Agence nationale de protection de l'environnement au niveau de ministère au printemps 2008 avec l'ambition de faciliter la prise en compte de l'environnement dans les décisions relatives au développement territorial. Cependant, s'il existe des textes réglementaires depuis 1972 en faveur de la protection de l'environnement urbain, des lacunes importantes persistent dans les moyens de les traduire en actes ; en particulier, les procédures ne sont pas suffisamment détaillées pour être réellement efficaces⁽⁵³⁾. Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui des autorités locales cherchent à renforcer leurs efforts dans le domaine de l'environnement ; ces villes

sont valorisées par les distinctions que leur remet le gouvernement chinois en tant que villes modèles en matière de protection de l'environnement⁽⁵⁴⁾. Ces efforts sont également loués au niveau international puisque ONU-Habitat a remis, lors du Forum urbain mondial de Nankin en novembre 2008, un prix à trois villes de la province du Jiangsu⁽⁵⁵⁾ pour leurs résultats en matière de gestion urbaine⁽⁵⁶⁾.

L'attention toute particulière à l'enjeu du développement urbain durable éclaire des innovations technologiques et organisationnelles qui se développeraient plus rapidement en Chine qu'ailleurs. Par exemple, des chercheurs chinois avancent que la Chine a les moyens de s'imposer comme pionnière de « l'économie circulaire » : les déchets ne sont pas traités uniquement en fin de cycle mais tout au long du processus de production des biens et dans des pratiques de consommation et d'usage. L'avantage est de réduire considérablement les coûts de la collecte et du traitement des déchets⁽⁵⁷⁾. Surtout, il s'agirait, de façon plus large, de généraliser une nouvelle approche économique des questions environnementales. Cette dynamique d'innovation pénètre aujourd'hui la plupart des projets d'urbanisme en Chine axés sur des innovations dont les principes émanent bien souvent de l'échange d'expertise avec les pays occidentaux. L'exemple le plus populaire et le plus médiatisé est le projet de Dongtan ; ce projet de ville écologique pensé par le bureau d'études britannique ARUP sur l'île de Chongming au nord de la municipalité de Shanghai⁽⁵⁸⁾. Si pour certains, ce type de projet relève essentiellement d'une campagne de communication et de promotion ; pour d'autres, il apparaît évident que la Chine participera à l'émergence de nouveaux principes de l'urbanisme durable.

51. Jean-François Doulet et Mathieu Flonneau, *Paris-Pékin, civiliser l'automobile*, Paris, Descartes et Cie, 2003.

52. Voir les travaux de l'économiste français Julien Allaire.

53. Ju Meiting *et al.*, « Trends in Chinese Urban Environment Management », *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, vol. 7, n° 1, 2005, p. 99-124.

54. Entre 1997 et 2007, 72 villes ont été inscrites sur la liste nationale des villes modèles en matière de protection de l'environnement (source : ministère chinois de la Protection de l'environnement).

55. Il s'agit de Nankin, Shaoxing et Zhangjiagang.

56. Il se trouve que ces villes sont également inscrites sur la liste des villes modèle en matière de protection de l'environnement : Zhangjiagang depuis 1997, Shaoxing depuis 2002 et Nankin depuis 2003 (source : ministère chinois de la Protection de l'environnement).

57. Rappelons toutefois qu'une grande partie des déchets ménagers est recyclée par des *mingong*...

58. Cet exemple n'exprime qu'une partie de l'activisme en Chine autour du développement urbain durable qui tend à engendrer une diffusion des bonnes pratiques entre les villes chinoises ; la ville de Dalian et de Tianjin, dans le nord, sont souvent considérées comme de bons cas d'étude.

Des perspectives sur la gouvernance urbaine

Les analyses sur la métropole régulée posent les enjeux du développement urbain chinois dans une mise en perspective mondiale : les métropoles chinoises, à l'instar d'autres métropoles à travers le monde, se cherchent autant qu'elles cherchent les formes de régulation les plus appropriées pour diminuer en particulier les externalités négatives en matière environnementale. Ces tâtonnements sont au cœur de réflexions sur la mise en place d'un dispositif de prise de décisions plus souple et plus ouvert à la notion aujourd'hui galvaudée de « gouvernance urbaine ». Certaines études essaient de comprendre comment se forment des modalités de gestion urbaine plus complexes et plus représentatives de la pluralité des acteurs⁽⁵⁹⁾. L'un des débats actuels dans la Chine urbaine est la question de la représentativité : qui fait la ville aujourd'hui et pour qui ? Pour certains, les gouvernements locaux et les promoteurs immobiliers sont les principaux acteurs de la ville ; ceux qui en tirent le plus de bénéfices alors que la population, elle, reste totalement à l'écart du processus de décision. Cette question de la représentation des citoyens et de la mise en place d'un mode de développement urbain appuyé sur la demande des citoyens est pourtant au cœur des engagements politiques de la « société harmonieuse » largement diffusés par le gouvernement chinois. Plus précisément, un concept fait aujourd'hui consensus dans le domaine des spécialistes de la ville en Chine, celui de « l'urbanisme pour les gens » (*renben chengshi guihua*) qui pose que la ville doit être pensée en fonction des besoins réels de ses habitants et, en quelque sorte, avec les habitants eux-mêmes. La catastrophe de juin 2008 dans le Sichuan a largement contribué à remettre sur l'agenda ce principe. En effet, un sentiment général s'est imposé : si les citoyens avaient été informés et consultés, peut-être que les effets du séisme auraient été moins importants. À ce titre, la ville de Wenchuan, qui a été dévastée, apparaît aujourd'hui comme un terrain d'expérimentation pour de nouvelles pratiques d'urbanisme et de gouvernance urbaine. D'ailleurs, dans le document du Conseil des affaires de l'État sur « les règles de reconstruction suite à la catastrophe de Wenchuan du 6 juin 2008 », il est demandé que les nouveaux plans d'urbanisme soient systématiquement soumis à enquête publique avant leur approbation⁽⁶⁰⁾.

Il apparaît que les nouvelles formes de la gouvernance urbaine qui se mettent en place aujourd'hui en Chine répondent tout à la fois à une adaptation des modes de gestion aux changements liés aux réformes et à une stratégie de l'État de s'appuyer sur des assises locales pour assurer son pouvoir en

favorisant la décentralisation et l'apparition d'institutions locales⁽⁶¹⁾. Au final, il en découle un dispositif certainement plus complexe, plus réceptif à aux enjeux de la gestion urbaine et sensible aux jeux de la concertation. L'approche par la métropole régulée pointe ainsi l'émergence de nouvelles normes, de nouvelles références, bref de nouveaux repères pour soutenir ce qui apparaît aux yeux de certains comme un nouveau projet de ville. Les futurs urbains se joueraient dans la mise en place d'un mode de gouvernance urbaine « à la chinoise » qui serait garant des formes choisies de régulation.

Conclusion : à la recherche de la « nouvelle ville chinoise » ?

La rapidité des changements urbains en Chine rend difficile toute tentative d'interprétation et pose la question de l'identité de la métropole chinoise d'aujourd'hui. Cette métropole doit-elle se comprendre encore dans une référence aux années marquantes du maoïsme, la « ville post-maoïste », ou doit-elle s'apprécier à l'aune de caractéristiques nouvelles qu'elle posséderait en propre, en somme celle d'une « nouvelle ville chinoise »⁽⁶²⁾ ? Les villes chinoises ne seraient-elles encore que des « villes émergentes »⁽⁶³⁾ ? Peut-on d'ores et déjà identifier un modèle urbain chinois ? Si tel est le cas, ce modèle urbain serait-il vertueux comme tend à l'affirmer la Banque mondiale ? S'il n'apparaît pas facile, ni utile, de se prononcer définitivement, il apparaît en revanche salutaire de croiser les approches possibles de la métropole chinoise et de creuser la complexité des phénomènes urbains. De nombreux événements, comme la mise sous les projecteurs de Pékin à l'occasion des jeux Olympiques de 2008, montrent que la métropole chinoise est « entrée dans le monde » : elle en devient plus familière, plus proche et, d'une certaine façon, son devenir se construit sur des formes d'interdépendance nouvelles avec le reste du monde. Il est à parier que les enjeux du développement urbain chinois ne cesseront de s'appuyer sur des réflexions croisées et des interrogations stimulantes, comme celles auxquelles invite l'Exposition universelle de 2010 organisée à Shanghai autour de la thématique de la qualité de la vie en ville. •

59. On pense en particulier aux travaux, aux États-Unis, de l'urbaniste universitaire Zhang Tingwei.

60. Déjà, la municipalité de Pékin avait introduit le principe de la concertation avec le public lors de l'élaboration de son schéma directeur de 2001.

61. Wu Fulong, « China's Changing Urban Governance in the Transition Towards A More Market-oriented Economy », *Urban Studies*, vol.39, n° 7, 2002, p. 1071-1093.

62. John Logan (éd.), *The New Chinese City*, Oxford, Blackwell Publishers, 2001.

63. Wu Fulong (éd.), *China's Emerging Cities. The Making of New Urbanism*, London, Routledge, 2007.