Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises.

Carine Henriot

▶ **To cite this version:**

Carine Henriot. Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises.. Géographie. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013. Français. ⟨NNT : ⟩. ⟨tel-01127822⟩

HAL Id: tel-01127822

https://theses.hal.science/tel-01127822v1

Submitted on 8 Mar 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

HAL Authorization

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE
U.F.R. DE GÉOGRAPHIE
ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS :
ESPACES, SOCIÉTÉS, AMÉNAGEMENT
UMR 8586 PRODIG
2013

Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai

Les nouvelles périphéries urbaines chinoises

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie
Présentée et soutenue publiquement le 28 novembre 2013

Carine HENRIOT

Sous la direction du Professeur Thierry SANJUAN

Membres du jury :

M^me^ Martine BERGER, Professeur émérite à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
M. Philippe CADÈNE, Professeur à l'Université Paris Diderot
M. Bruno FAYOLLE LUSSAC, Professeur honoraire à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux
M. Dominique LORRAIN, Directeur de recherche au CNRS
M. Thierry SANJUAN, Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Remerciements

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à mon directeur de recherche, le Professeur Thierry Sanjuan, pour son encadrement attentif, ses remarques avisées, ses patientes relectures, et au-delà, pour m'avoir offert un cadre scientifique au besoin d'espace que j'éprouvais alors. Monsieur Sanjuan, je vous remercie mille fois pour « m'avoir envoyée voir ailleurs qui je suis ».

Ce travail a bénéficié des travaux engagés, à Shanghai, entre 2009 et 2011, par les laboratoires Prodig et Ladyss, dans le cadre du programme ANR/AIRD Périsud, « Dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds ». Aussi, je remercie l'équipe Chine de l'ANR Périsud, en particulier la Professeur Martine Berger, pour sa grande disponibilité, son soutien et sa bienveillance. Je remercie également Antoine Brès, Jean-François Cuenot, Florence Padovani, Olivier Ninot, et le Professeur Ning Yuemin, pour les missions effectuées en 2009 et en 2011. Enfin, j'ai une pensée pour les « copains géographes » : Étienne Monin et Emmanuel Véron, Léo Kloekner et Stéphane Milhaud, Marie Vitoux, Isabelle Luu et Arthur Links, fringants compagnons de recherche sur la Chine de l'Est.

Cette thèse n'aurait jamais pu être réalisée sans le concours de la Mission économique de Shanghai et du Consulat général de France à Shanghai, pour lesquels j'ai travaillé entre 2008 et 2011. Ils m'ont permis de découvrir la Chine sous une approche autre, en participant à la coopération technique et universitaire franco-chinoise, d'accéder à l'information, de multiplier les contacts ; et de financer cette thèse. Au Consulat général, je souhaite remercier Thierry Mathou, alors Consul général de France à Shanghai, pour son suivi étroit et sa vision transversale des projets de coopération durant l'Exposition universelle de 2010. Je remercie vivement Jean-Jacques Pierrat, alors Attaché scientifique, pour m'avoir accueillie au Consulat général, soutenue et guidée dans mes projets et mes choix professionnels. Enfin, j'ai une pensée particulière pour mes anciens collègues de l'Ambassade, David Bénazéraf, de l'Agence française de développement de Pékin, Vannina Pomonti, et du Consulat général : Ivan Ruviditch, Sylvain Joandel, Siegfried Fau, Charlotte Hyvernaud, et l'ensemble des stagiaires qui se sont succédé au Consulat général et à la Mission économique durant ces 4 années… mes souvenirs sont peuplés de « twin-peaks party » et folles nuits shanghaiennes.

Je pense également à Lan qui m'a accueillie au sein de son *lilong* vermoulu, à Stéphan avec qui j'ai partagé le paysage-palympseste et les prières psalmodiées de la rue Zhenning, à Jiemin pour notre découverte du Gobi, à mon amie Justine, une « très belle âme », et à Valérie Laurans, pour son soutien indéfectible, son apaisement et son incroyable énergie.

Une pensée me porte également vers les enseignants du collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji, Zhuo Jian, Zhang Kai, Zhang Jianlong, Sun Tonyu et Yu Yong, mais aussi vers les enseignants de l'Université de Nankin, Wang Hongyang et Huang Chunxiao. Je pense aux professionnels en architecture et urbanisme, qui, par nos échanges, m'ont beaucoup apporté. Je souhaite notamment adresser un grand merci à Zhangfei et à Gaowen pour nos échanges enthousiastes sur le développement urbain

shanghaien, leurs patientes traductions bibliographiques et nos bavardages sino-anglo-français.

Je remercie également les informateurs rencontrés au hasard des terrains, en particulier l'ensemble des promoteurs et agents immobiliers des villes nouvelles de Shanghai, pour avoir feint de croire que je pouvais me porter acquéreur de villas mises en vente à plus d'un million d'euros.

Après être rentrée en France, le soutien des doctorants de PRODIG m'a été d'un grand secours, ainsi que les bulles d'oxygènes des « potes » parisiens qui avaient la gentillesse de m'accueillir à bras ouverts. Tao Xiaofan, je pense ici à toi.

Je remercie ceux qui ont témoigné de la curiosité à l'égard de ce séjour en Chine et de cette recherche, en particulier Camille, ainsi que Magali et Virginie, attirées par les lumières du Bund et de l'Expo.

Enfin, tous mes remerciements s'adressent à ma famille pour m'avoir toujours soutenue et suivie dans mes aventures. Je vous remercie d'être venus découvrir, avec moi, des morceaux choisis de Chine ; pour avoir accompagné « ma migration-retour » vers la France, en me retrouvant, à mi-chemin, sur la route de la soie ; et pour avoir essuyé mes doutes et mes silences lorsque, devenue autiste, je passais mon temps à grommeler et grimacer devant mon ordinateur. Merci à vous pour votre patience et votre confiance au long cours.

J'arrive au terme de cette parenthèse shanghaienne, ouverte six ans plus tôt, par une « migration extrême-orientale ». Je souhaiterais dédier ce travail à la curiosité, au besoin d'espace et de mouvement qui poussent tant d'anonymes à aller voir ailleurs ce qu'il s'y passe.

Carine HENRIOT

Notes sur les termes en chinois

Nous suivons, tout au long de ce mémoire de thèse, la transcription alphabétique *pinyin* de la prononciation en mandarin de tous les mots communs et noms propres, à l'exception des noms dont l'appellation occidentale est déjà largement diffusée dans la langue française : Pékin, Canton, Nankin, Hong Kong.

Transcription *pinyin*	**Prononciation française proche**	**Exceptions**
a	a	-*ian* ou *yan* comme « hyène » *ai* comme « ail »
e	e	-*ie* ou *ye* comme « Yémen » *ei* comme « sommeil »
i/ yi	i	Après *c*, *ch*, *r*, *s*, *sh*, *z*, ou *zh* : « e » *hui* comme « rouet »
o/ ou	o	
u	ou	Après *j*, *q*, *x*, ou *y* : « u » *yun* comme « ruine » -*iu* précédé d'une consonne : « io »
ü	u	
c	ts (aspiré)	
ch	tch (aspiré)	
g	g (dur)	
h	jota espagnole	
j	dj (sifflant)	
-*n* (*an, in, un*)	-n (an comme « âne »)	
-*ng* (*ang, eng, ing, ong*)	-ng (ying comme « parking »)	
q	tch	
r	j	
sh	ch	
w	w comme « washington »	*wu* comme « ou »
x	ch (sifflant)	
z	dz	
zh	dj comme « jazz »	

D'après : Thierry SANJUAN, 2000. *La Chine. Territoire et société*. Paris, Hachette, 189 pages ; et Isabelle RABUT, WU Yongyi et LIU Hong, 2005. *Méthode de chinois, premier niveau, le chinois vivant.* Paris, L'Asiathèque, pp. 2-3.

Les termes en chinois qui figurent en italique dans le texte sont regroupés dans un lexique des mots de la ville, situé à la fin de ce mémoire.

Sommaire

Remerciements 3

Notes sur les termes en chinois 5

Sommaire 7

Introduction 9

Première partie : Urbanisation et villes nouvelles en Chine 31

Chapitre I Les villes chinoises en mutation : urbanisation et métropolisation 33

Chapitre II Villes nouvelles et modèles urbains en Chine 63

Deuxième partie : Projet métropolitain et redéploiement territorial dans la municipalité de Shanghai 91

Chapitre III La constitution du territoire municipal (1927-2013) 93

Chapitre IV L'extension urbaine et le redéploiement fonctionnel (1978-2013) 139

Chapitre V Les villes nouvelles et le redéploiement polycentrique (1999-2013) ... 171

Chapitre VI Une métropole aux prises avec les exigences de la mondialisation et du développement durable 213

Troisième partie : L'intégration des nouveaux quartiers de Songjiang dans la métropole shanghaienne 235

Chapitre VII Gouvernance et aménagement dans les nouvelles périphéries urbaines 237

Chapitre VIII Développement immobilier, mobilités résidentielles et divisions socio-spatiales 271

Chapitre IX Thames Town, un bourg expérimental 339

Conclusion 373

Annexes 385

Sources et références bibliographiques 407

Tables des illustrations 433

Table des matières 437

Introduction

La Chine est longtemps restée un pays à dominante rurale, puisqu'en 1949, à la fondation de la République populaire de Chine, le taux d'urbanisation était de un habitant sur dix, et qu'en raison d'une trajectoire urbaine singulière pendant les trente premières années communistes, ce taux restait inférieur à un sur cinq en 1978. Les villes chinoises connaissent ainsi une urbanisation retardée, mais, qui, pour être récente, n'en est pas moins accélérée : le recensement de 1990 chiffrait à 300 millions le nombre d'urbains, soit un taux d'urbanisation de un sur quatre, ce taux atteint un ratio d'un sur trois en 2000[1], et un sur deux en 2011 - avec plus de 691 millions d'urbains enregistrés, pour une population totale de 1 milliard 347 millions d'habitants, parmi lesquels 271 millions ne sont pas enregistrés dans la municipalité où ils résident et 230 millions sont considérés comme des migrants[2].

L'urbanisation de la Chine, phénomène à la fois récent et accéléré, est à mettre en relation avec les trente années de « réformes et ouverture » (*gaige yu kaifang*) engagées à partir de 1978 par Deng Xiaoping. Les réformes denguistes planifient une ouverture, c'est-à-dire une libéralisation économique, dans des zones choisies, afin de favoriser l'intégration de la Chine à la globalisation, caractérisée par l'accélération et l'intensification des flux, l'articulation et l'interdépendance des territoires dans l'espace mondial[3]. Les campagnes littorales, situées autour de grandes villes, comme Canton, puis comme Shanghai, Pékin et Tianjin sont alors désignées, par le gouvernement central, pour être les pionnières de cette ouverture. Elles captent l'essentiel des flux, concentrent capitaux, biens et populations, et connaissent un décollage économique. Certaines campagnes littorales émergent alors comme le delta de la rivière des Perles[4] ou le delta du Yangzi, tandis que ses villes restent pour un temps à l'écart de cette croissance.

---

[1] *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, pp. 95 et 120.

[2] National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development », http://www.stats.gov.cn/english/newsandcomingevents/t20120222_402786587.htm, consulté le 13/09/2012.

[3] Thierry SANJUAN, 2004. *La Chine en recomposition : pouvoirs territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation*. Habilitation à diriger des recherches en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, tom 2, pp. 15-18 ; Thierry SANJUAN, avec la participation de Pierre TROLLIET, 2010. *La Chine et le monde chinois. Une géopolitique des territoires.* Paris, Armand Colin, pp. 7-18.

[4] Thierry SANJUAN, 1997. *À l'Ombre de Hong Kong. Le delta de la rivière des Perles*. Paris, L'Harmattan, 313 pages.

Depuis le début des années 1990, les villes chinoises sont au cœur du développement économique. Elles structurent les recompositions territoriales, notamment celles de leurs périphéries, qui intègrent zones industrielles et tertiaires, nouveaux quartiers résidentiels, villes nouvelles, petites villes, bourgs ruraux industrialisés et campagnes densément peuplées. Pour les métropoles émergentes de Pékin et de Shanghai[5], il incombe alors de relever le défi de la modernisation de leur tissu, de l'articulation fonctionnelle de l'ensemble de leur territoire, mais aussi de l'intégration de leur projet urbain à la globalisation et à la mondialisation[6].

Shanghai, métropole émergente de la Chine de l'Est

Située en Chine de l'Est, dans le delta du Yangzi, Shanghai doit sa croissance à l'arrivée des Occidentaux en Chine. Centre administratif et commercial d'importance moyenne au milieu du XIX^e^ siècle, Shanghai fut l'une des premières villes chinoises à être ouverte sur l'extérieur, lorsque le traité de Nankin la désigna en 1842 comme l'une des cinq cités portuaires intégrées au commerce occidental. Les contraintes de son port fluvial furent compensées par la localisation de la ville à la croisée de grandes voies de navigation. Les activités des étrangers se greffèrent alors sur les réseaux d'échanges commerciaux et financiers du Jiangnan, région du sud du Jiangsu. Shanghai devint, dans la seconde moitié du XIX^e^ siècle, le centre chinois du commerce d'import-export. L'ouverture du port au négoce et à la résidence étrangère fut favorisée par des entrepreneurs, des missionnaires, des diplomates et des fonctionnaires occidentaux. Dès lors la morphologie urbaine de Shanghai fut déterminée par le statut de ses trois secteurs : la concession internationale, la concession française, et la vieille ville et les quartiers chinois[7]. Les concessions étrangères constituent une extension urbaine planifiée en raison de la croissance de la ville ; elles correspondent à l'importation et à l'appropriation d'un modèle urbain, et portent en elles une forme de mondialisation. La

[5] Thierry SANJUAN, 2001. « Pékin, Shanghai, Hong Kong. Trois destins de villes dans l'espace chinois », *Hérodote*, n° 101, pp. 158-159.
[6] Thierry SANJUAN, 2004, *op. cit.*, tome 2, p. 17 : « Je distingue ainsi le terme de "globalisation" défini comme un processus global fondé sur l'accélération et l'intensification des flux, l'articulation et l'interdépendance grandissantes des territoires à l'échelle planétaire, et celui de "mondialisation" tenu pour une intégration régionale depuis un monde singulier, un foyer culturel, historique et économique participant de la diversité mondiale. Il y a en cela une mondialisation proprement chinoise, car la Chine, historiquement détentrice d'une civilisation qui s'est imposée à l'ensemble de l'Asie orientale, porte en elle sa propre lecture du monde et d'elle-même dans ce monde ».
[7] Marie-Claire BERGÈRE, 2005. « Le développement urbain de Shanghai, un "remake" ? », *Vingtième Siècle*, n° 85, janvier-mars 2005, pp. 46-47.

capacité des marchands chinois à conserver le contrôle des circuits commerciaux intérieurs explique l'essor économique de Shanghai et l'affirmation d'un capitalisme shanghaien né de la symbiose sino-étrangère à la fin du XIX^{e} siècle[8]. En 1910, Shanghai comptait 1,3 million de Chinois, dont 672 000 dans la ville chinoise, 500 000 dans la concession internationale et 116 000 dans la concession française[9]. L'émergence du *haipai,* style des années 1920 correspondant à la rencontre de la culture occidentale et de la culture entrepreneuriale chinoise, devient l'expression d'une modernité shanghaienne. Shanghai se positionne alors comme une grande cité moderne ; elle se compare aux métropoles occidentales. En dépit de la persistance d'administrations municipales séparées, la ville conquiert au XX^{e} siècle son unité physique et son originalité paysagère[10].

Le gouvernement nationaliste de Chiang Kai-shek met en œuvre à Shanghai une politique municipale combinant un idéal confucéen à un projet nationaliste et modernisateur. Les élites shanghaiennes perdent le rôle de gestionnaire des affaires publiques qui était le leur depuis la fin du XIX^{e} siècle. En juillet 1927 est créée la municipalité du Grand Shanghai : directement contrôlée par le gouvernement central, elle acquière le rang provincial, et sa compétence s'étend, outre les quartiers chinois de la ville, à de nombreux villages et aux zones rurales des environs[11].

Sous l'impulsion de son port et des échanges avec les grandes puissances internationales, Shanghai devient en un siècle une métropole asiatique moderne, capitaliste et cosmopolite, jusqu'à ce que l'arrivée au pouvoir des communistes en 1949 mette fin à cet essor commercial et culturel[12]. Dès lors, les relations avec l'extérieur sont rompues, la ville est considérée avec méfiance par le pouvoir communiste, qui la tient à l'écart de ses stratégies de développement, puis des réformes économiques[13].

À la fin de la Seconde Guerre mondiale pourtant, Shanghai était célébrée comme l'un des berceaux de la révolution, car c'est dans la concession française qu'a été fondé en 1921 le Parti communiste chinois. Elle est aussi alors le premier port du pays, le principal foyer industriel, et le bastion du prolétariat ouvrier, auquel revient

---

[8] Marie-Claire BERGÈRE, 2002. *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, pp. 79, 85 et 86.
[9] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 110.
[10] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 257-284.
[11] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 228.
[12] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 159-187.
[13] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 385-426.

symboliquement la direction de la révolution[14]. Pourtant, c'est à Pékin, capitale impériale depuis le XIV^e siècle, qu'il incombe de diriger, par l'expression d'une continuité historique, la nouvelle République populaire de Chine. Shanghai devient, quant à elle, « la mal-aimée du régime maoïste »[15]. Les trente premières années du régime communiste ont initialement jeté un discrédit politique sur la ville, ce qui se traduit par de forts handicaps économiques. Lors du I^er plan quinquennal, Shanghai ne fut pas classée parmi les régions d'investissements de première importance[16]. Outre le départ de ses élites économiques vers Hong Kong et Taiwan, le transfert forcé vers d'autres provinces d'une partie de la main-d'œuvre spécialisée aurait concerné 830 000 Shanghaiens entre 1949 et 1979[17], tandis que la municipalité reverse à Pékin de lourds tributs. Durant 30 ans, la ville connaît une forte industrialisation, mais un développement économique et urbain limité, avec une exploitation maximale des équipements et infrastructures hérités.

Pendant les années 1980, Shanghai reste en marge des réformes denguistes et de la modernisation. La ville a été dotée de zones de développement économique et technique (ZDET) à Hongqiao et à Minhang, officiellement approuvées en 1986, mais elle n'a pas accueilli sur son territoire de zone économique spéciale (ZES), comme le Guangdong et le Fujian, qui connaissent alors un fort développement sous l'impulsion du commerce extérieur et des échanges technologiques avec l'étranger.

Dans les années 1990, avec la relance des réformes et l'accession à de hautes responsabilités dans l'appareil de l'État de deux de ses anciens maires, Jiang Zemin et Zhu Rongji, la ville de Shanghai est désignée pour devenir la « tête du dragon » symbolisant la vallée du Yangzi et l'économie chinoise. Shanghai est alors le phare d'une Chine engagée dans la globalisation et la mondialisation[18]. La ville connaît une croissance accélérée, qui conduit à un redéploiement territorial dans la contigüité de l'ancienne Puxi, à l'ouest du Huangpu, tandis que la Nouvelle Zone de Pudong, à l'est, se structure dans les années 1990[19].

---

[14] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 361.
[15] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 385.
[16] CAO Shu, 1994. « Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques », thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, p. 257.
[17] Guillaume GIROIR, 1999. « Processus de développement et dynamiques régionales en Chine », dans Jean-Pierre LARIVIÈRE (dir.), 1999. *La Chine et les Chinois de la diaspora*. Paris, Cned-Sédes, pp. 155-244.
[18] Thierry SANJUAN, 2001, *op. cit.*, pp. 158-159.
[19] Thierry SANJUAN, 2001, *op. cit.*, pp. 177.

> « C'est le projet Pudong qui a constitué le tournant des politiques urbaines de Shanghai en intégrant le développement économique à une problématique urbaine d'ensemble. Ce "cap au large" […] porte au premier plan le nouveau mot d'ordre : "Redresser Shanghai, développer Pudong, servir le pays, s'ouvrir au monde" »[20].

En 2002, la ville de Shanghai est officiellement retenue pour accueillir l'Exposition universelle de 2010. Dès lors, le renouvellement du centre-ville s'accélère et induit un redéploiement en périphérie des activités, notamment industrielles, et d'une partie de la population.

Shanghai, métropole avant l'heure d'une précédente mondialisation dans les années 1920-1930, se retrouve sur le devant de la scène et se positionne comme une métropole, capable de mobiliser l'ensemble des collectivités territoriales placées sous son autorité, de moderniser son paysage urbain, d'opérer un redéploiement fonctionnel sur l'ensemble de son territoire, tout en s'affirmant parmi les métropoles internationales. Cela se traduit notamment par : une verticalisation de la ville, l'affirmation de quartiers d'affaires autour de la Place du Peuple, de la rue de Nankin et de Lujiazui, l'aménagement de nouvelles infrastructures avec les autoroutes suspendues (*gaojialu*), le métro, les nouvelles gares ferroviaires du Sud et de Hongqiao, la construction de centres commerciaux et de vastes secteurs résidentiels en banlieue.

Entre 1979 et 2009, la surface urbanisée dans la municipalité passe ainsi de 255 km² à 2 970 km², soit une croissance moyenne de 12 km²/an[21]. La municipalité de Shanghai accueille près de 23,5 millions d'habitants résidants en 2011, dont près de 9,3 millions de personnes ne sont pas enregistrés à Shanghai, un PIB de 207,6 milliards d'euros en 2010, soit 9 200 euros par habitant enregistré. Elle abrite grâce à ses aménagements en eau profonde à Yangshan le premier port du monde pour le vrac et le deuxième pour le trafic de conteneurs, se plaçant devant Singapour et Hong Kong. En 2010, la municipalité a organisé l'Exposition universelle « Better city, better life », qui a accueilli plus de 73 millions de visiteurs. Shanghai se positionne comme une métropole émergente, soit comme une ville globale et mondialisée dans un pays émergent.

L'ampleur de cette croissance urbaine et la singularité de ses rythmes met au défi l'intégration des nouvelles périphéries urbaines au système métropolitain. Cette recherche s'intéresse à la périphérisation de Shanghai. La production urbaine s'y

---

[20] Gilles ANTIER, 2002. « Les politiques urbaines de Shanghai. Pouvoir politique et espace métropolitain en Chine entre 1949 et 2001 », *La Géographie*, n° 1507/132, 19 pages.

[21] YIN Jie *et al.*, 2011. « Monitoring urban expansion and land use/land cover changes of Shanghai metropolitan area during the transitional economy (1979-2009) in China », *Environ Monit Assess,* pp. 613-615.

caractérise par l'accélération récente des recompositions territoriales et sociales, l'hétérogénéité des éléments qu'elle agrège (ancien bourg rural, ville-satellite mono-industrielle, ville nouvelle, nouveau quartier résidentiel, campus déconcentré, parc d'activités, campagnes alentour), et par l'appropriation de modèles d'aménagement urbain internationaux (villes-satellites, villes nouvelles, villes écologiques).

Cette recherche s'inscrit dans les champs de la géographie urbaine, de l'urbanisme et de l'aménagement par son analyse de la production de tissus urbains en périphérie d'une métropole émergente chinoise. La croissance de Shanghai se singularise ainsi par une urbanisation récente et accélérée, dans un contexte de forte intervention publique, où la notion de modèle d'aménagement et de développement prédomine. Les pratiques d'urbanisme, héritées du système de planification quinquennal soviétique, évoluent peu à peu au tournant des années 1990, notamment en raison de l'intervention de bailleurs de fonds internationaux, comme la Banque mondiale et la Banque asiatique de développement, et en raison de la contribution de bureaux d'études internationaux aux opérations de renouvellement urbain, d'aménagement de nouvelles infrastructures et de nouveaux quartiers. L'introduction de ces nouveaux acteurs participe à la sortie de Shanghai du modèle de développement industriel et soviétique.

Les systèmes d'attribution du foncier et de l'immobilier qui prévalaient jusque là sont réorganisés pour servir de nouvelles pratiques urbanistiques, notamment le zonage fonctionnel, la planification techniciste, la vente aux enchères des parcelles foncières et les partenariats public-privé tant dans les transports que dans la promotion immobilière. L'urbanisation accélérée en périphérie de Shanghai est rendue possible au tournant des années 2000 par la mise en place de sociétés de développement qui financent et pilotent l'aménagement de ces nouveaux quartiers pour le compte des collectivités locales.

Pour comprendre comment ce modèle de développement urbain accéléré s'est installé en 20 ans, et comment Shanghai s'est construite et affirmée comme une ville relais d'une économie globalisée, il convient de dégager les caractéristiques générales de l'urbanisation chinoise, notamment de dresser le cadre dirigiste et sa flexibilité, soit la capacité de réponse de cette société urbaine aux nouvelles injonctions de la globalisation.

Notre recherche s'inscrit enfin dans le champ de la géographie sociale : elle s'intéresse aux recompositions de la société urbaine, à l'émergence à la fin des années 1990 d'une classe moyenne, qui élabore des stratégies de mobilité résidentielle, à l'échelle de la municipalité de Shanghai, et devient propriétaire dans ces villes

nouvelles, tandis que la pauvreté urbaine reste le lot du plus grand nombre. Dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, les Shanghaiens les plus défavorisés sont déplacés du centre-ville de Shanghai pour être relogés, en périphérie, dans de grands ensembles, de vastes satellites résidentiels situés hors des périmètres des villes nouvelles. Enfin, les populations allochtones les plus défavorisées, c'est-à-dire les populations qui ne disposent pas d'un enregistrement de leur résidence dans la municipalité de Shanghai, constituent la population la plus mal logée.

La métropole émergente est donc un système socio-spatial complexe. Étudier les effets de la métropolisation à Shanghai interroge la tension entre l'urbanisation, ses recompositions territoriales et sociales, qui découlent de la nouvelle position de la ville dans le système monde, et la production des nouveaux tissus urbains périphériques, ses pratiques d'aménagement et d'urbanisme.

Approcher Shanghai par ses périphéries urbaines et ses villes nouvelles

Le changement d'échelle des grandes villes littorales chinoises influe sur les stratégies dont se sont dotées les municipalités pour gérer une croissance urbaine accélérée. Celle-ci se reporte aujourd'hui sur les espaces périphériques, favorisant le débordement urbain[22], la fragmentation voire l'insularité des périphéries urbaines, des bourgs ruraux et industriels, et de leurs campagnes, par rapport à la ville-centre. Comment la métropole émergente de Shanghai parvient-elle à concilier cette extension urbaine accélérée avec l'exigence d'une stratégie de développement intégré à l'échelle métropolitaine, permettant à la métropole de s'inscrire dans un espace mondialisé ? Quelles recompositions territoriales et sociales sont à l'œuvre dans les périphéries urbaines ? Dans une situation de recompositions accélérées, de relocalisation des fonctions et des habitants, comment Shanghai parvient-elle à réaliser la mise en cohérence de l'ensemble de ses tissus urbains ? Dans un système fortement encadré, le volontarisme centralisateur et son fonctionnement descendant constituent-ils un atout, pour réaliser la modernisation des tissus urbains, du parc de logements et des

[22] L'« étalement urbain » est une caractéristique morphologique de la « périurbanisation », caractérisée en France par ses lotissements pavillonnaires. En Chine, les « nouveaux quartiers » ne sont pas liés au phénomène de périurbanisation, mais à une croissance urbaine et humaine, qui, par « débordement », ne peut que se reporter sur les périphéries des villes, sous la forme de nouveaux quartiers mêlant grands collectifs, petits collectifs en bande et pavillonnaire. Aussi, nous choisissons de mobiliser le terme « périphérie urbaine » à la place de « périurbain », et le terme « débordement urbain » à la place d'« étalement urbain ».

infrastructures, le redéploiement des fonctions et des populations dans un espace élargi, tout en répondant aux défis de la mondialisation, en tenant son rang de ville mondialisée ? Comment maintenir un système urbain cohérent dans une situation de croissance accélérée d'un territoire urbanisé qui perd sa densité et sa cohérence initiales, se fragmente, s'insularise ?

Le choix d'orienter la croissance urbaine vers de pôles périphériques, comme les villes nouvelles, permet, dans le contexte d'une planification centralisatrice, de créer d'autres centres, d'autres pôles décisionnels pour administrer ces nouveaux tissus urbains et les campagnes alentour. Il semble de prime abord que la croissance urbaine, qui tend à se reporter sur les périphéries de la ville, ne permette qu'un développement insularisé. Pour autant, en guidant ce desserrement municipal et en accompagnant l'articulation spatiale de ces nouveaux espaces urbains, les très grandes villes peuvent se développer de manière intégrée.

Les périphéries urbaines constituent des observatoires particuliers des recompositions métropolitaines, puisqu'elles accueillent de manière privilégiée les nouveaux secteurs urbanisés, dans des zones qui mettent en relation le rural et l'urbain. À travers l'étude de ces nouveaux quartiers, planifiés dans le cadre de programmes de redéploiement polycentrique, soit dans un contexte d'encadrement volontariste, où la municipalité exerce un rôle planificateur fort, il s'agira de comprendre quels sont les objectifs et les outils, dont se dotent les pouvoirs publics, pour réaliser un projet de territoire qu'ils considèrent comme apte à répondre à la fois, en interne, au défi de la métropolisation et de ses recompositions territoriales et socio-spatiales, et à l'international, avec l'appropriation d'un modèle d'aménagement urbain moderne.

La ville nouvelle constitue un choix d'urbanisme raisonné, une extension urbaine volontaire, destinée à guider le processus de métropolisation vers une zone à urbaniser en priorité. Les villes nouvelles de desserrement constituent un outil opérationnel guidant la croissance urbaine vers un redéploiement métropolitain polycentrique, favorisant l'intégration des périphéries urbaines à la ville-centre, et permettant le développement d'ensemble de l'aire métropolitaine et son affirmation en tant que métropole internationale émergente.

S'interroger sur les logiques d'intervention déployées par les autorités centrales, municipales, d'arrondissement, voire de quartier (*jiedao*) rend compte des dynamiques urbaines à l'œuvre, mais révèle également dans leur complexité des logiques politiques et sociales qui s'entrecroisent. Dans un contexte où un pouvoir public fort cherche à

imposer un modèle de planification urbaine et d'organisation socio-spatiale, il est intéressant d'étudier la tension entre ce qui est effectivement contrôlé par les autorités et ce qui échappe à ce contrôle, comment, et quelles recompositions ces écarts entraînent. Ceci démontre l'importance d'une analyse par le bas, interrogeant la population et les comités de résidants des nouveaux quartiers récemment urbanisés et des populations venues y habiter. C'est pourquoi, à côté de l'analyse des documents officiels, plans d'aménagement, j'ai choisi de réaliser des enquêtes auprès des nouveaux habitants et des comités de résidants, en m'intéressant en particulier à la manière dont les habitants installés dans ces nouveaux quartiers s'adaptent, recomposent, infléchissent leur territoire.

Pour comprendre comment la ville se fabrique aujourd'hui, j'ai choisi de m'intéresser à une périphérie de Shanghai en pleine expansion : Songjiang. Situé au sud-ouest de la ville-centre, Songjiang est à la fois un arrondissement de la banlieue de Shanghai et une ville nouvelle confirmée par tous les programmes de redéploiement polycentrique et de construction de villes nouvelles. Elle constitue un exemple emblématique de la succession des modèles de ville-satellite à ville nouvelle, de la prise en compte du rôle intégrateur des infrastructures de transport, mais aussi un exemple du processus de ségrégation sociale à l'œuvre dans les nouvelles périphéries urbaines de Shanghai.

Notre recherche vise donc à saisir la production des tissus urbains périphériques à Shanghai, ses recompositions territoriales et sociales, et leur intégration au système métropolitain, à travers l'étude de ses périphéries urbaines et de ses villes nouvelles.

Itinéraire scientifique et détours

Shanghai est devenu « mon terrain » à la fin de l'automne 2006, lorsqu'en seconde année de master recherche à l'Université de Paris IV Paris-Sorbonne, j'ai demandé au Professeur Thierry Sanjuan de m'encadrer sur un sujet de géographie urbaine. Il m'a alors proposé de travailler à Shanghai sur un quartier de Songjiang : le bourg d'architecture anglaise aménagé dans le cadre du projet qui était à l'époque connu uniquement sous sa traduction anglaise « one city, nine towns ». Je me souviens être sortie un peu dubitative de cet entretien et j'avais alors cherché à localiser Songjiang dans la banlieue de Shanghai. D'une première recherche sur Internet n'étaient sortis que des clichés sur les bourgs développés dans le cadre du programme « une ville, neuf

bourgs », et quelques articles de la presse internationale présentant « l'exotisme » de ces nouveaux quartiers chinois[23]. Plusieurs articles spécialisés avaient été rédigés en allemand[24], en italien[25] et en anglais[26]. Aucun article scientifique en français ou en anglais n'avait été écrit sur ces nouveaux quartiers résidentiels de Shanghai, alors qu'il existait une littérature abondante sur la ville de Shanghai, son histoire et sa modernisation.

Je m'apprêtais ainsi à travailler les dix prochains mois sur un terrain que je ne localisais toujours pas précisément dans la municipalité de Shanghai (à l'automne 2006, Google Earth n'était pas encore en libre accès sur Internet), qui ressemblait à un décor de cinéma à l'anglaise, et semblait de prime abord n'avoir strictement rien à voir avec la production urbaine chinoise.

Je devais d'abord me familiariser avec l'urbanisation chinoise, sa transition urbaine particulière, avant de m'attacher aux politiques d'aménagement de Shanghai, notamment à ses villes-satellites et à ses villes nouvelles, comme Songjiang, où se trouve Thames Town. Pour débuter cette recherche, les ressources de l'ancien Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) du ministère de l'Équipement[27] et celles de la médiathèque de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF)[28] furent certainement les fonds documentaires les mieux fournis. Ils recueuillent une littérature grise abondante, de nombreux rapports de mission, ainsi que des revues de vulgarisation scientifique en aménagement et en urbanisme. Ils m'ont notamment permis de prendre connaissance des premières coopérations entre la France et la Chine, à partir des réformes. Je commençais à comprendre l'évolution des villes chinoises, au regard de l'évolution politique du pays.

Mon premier séjour à Shanghai s'est déroulé de mars à août 2007. Il me fut d'abord difficile d'appréhender et de comprendre immédiatement la morphologie

---

[23] Jonathan WATTS, 2004. « Shanghai surprise… a new town in a ye olde English style », *Guardian*. http://www.guardian.co.uk/china/story/0,7369,1229455,00.html#article_continue, mis en ligne le 02/06/2004, consulté le 23/07/2012.

[24] Johannes DELL et Albert SPEER, 2002. « Anting New Town, Shanghai. Europäische Planungsprinzipien in Asiens Boomtown », *Trialog 75, Planen und Bauen in der Dritten Welt*, n° 4, Dossier *New Settlements*, pp. 17-20.

[25] Augusto CAGNARDI, 2003. « Un'avventura affascinante : Pujiang », *Urbanistica*, n° 122, pp. 63-74.

[26] Dan WASHBURN, 2006. « Perhaps we should not be surprised Thames Town is full of fakes », *Shanghaiist*, http://www.shanghaiist.com/archives/2006/09/08/how_many_shangh.php, mis en ligne le 08/09/2006, consulté le 23/07/2012.

[27] Intitulé aujourd'hui Centre de documentation aménagement, logement, nature (CDALN), site officiel, http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/.

[28] Intitulé aujourd'hui Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France (IAU-îdF), site officiel, http://www.iau-idf.fr/mediatheque/fonds-documentaire.html.

urbaine que j'avais sous les yeux. En effet, les concepts sur lesquels je m'appuyais, l'urbanisation, la périurbanisation, l'intégration et la fragmentation territoriales, et les repères hérités de mes études s'avéraient inopérants, ou plutôt n'opéraient pas de la même manière qu'en France. J'éprouvais aussi des difficultés à nommer et à catégoriser les phénomènes que j'observais.

À l'hiver 2007-2008, j'ai décidé de m'engager dans une thèse portant sur les politiques d'aménagement et les recompositions territoriales et sociales des périphéries urbaines de Shanghai. Ne bénéficiant pas d'une bourse doctorale pour effectuer cette recherche, j'ai décidé de m'installer à Shanghai, pour concilier travail de terrain et recherche d'emploi. Je suis partie en février 2008 pour un second séjour, qui allait durer quatre ans.

Mes recherches se sont appuyées sur plusieurs expériences professionnelles qui les ont alors orientées. Dès 2008, à l'occasion d'une vacation effectuée à la Mission économique de Shanghai-Ubifrance, au sein du secteur infrastructures et transports terrestres, il m'a été demandé de réaliser des études de marché sur l'immobilier, notamment résidentiel, et le second œuvre en Chine de l'Est. Je me suis intéressée alors à l'ouverture du marché de l'immobilier résidentiel à Shanghai, à ses premiers débordements, qui ont conduits à l'introduction de mécanismes de régulation, jusqu'aux débuts de la mise en place de normes de construction et d'écoconstruction.

Entre 2009 et 2011, un poste en coopération internationale de chargée de mission aménagement durable des territoires au Consulat général de France à Shanghai a changé mon regard, qui est devenu participatif. Mes missions au Consulat me portaient à m'intéresser aux politiques urbaines chinoises, à leur mise en place en Chine de l'Est, notamment aux initiatives relevant du développement urbain durable. J'ai dressé une cartographie des laboratoires de recherche opérant dans les domaines du développement urbain durable en Chine et j'ai contribué à la mise en place de coopérations universitaires. J'ai observé la modernisation de la ville de Shanghai à l'approche de l'Exposition universelle. J'ai participé également à la programmation évènementielle de la France et de son pavillon durant l'Exposition universelle, à l'accueil de délégations officielles, à l'organisation de forum/ateliers/conférences dans le champ de l'urbain. Ce statut de chargée de coopération au Consulat général de France à Shanghai est certainement celui qui m'a ouvert le plus de portes, en me permettant, grâce à une carte de visite officielle, de rentrer en contact avec des chercheurs du Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji, des Départements de

géographie et de sociologie de l'Université normale de Chine de l'Est et du Département de géographie de l'Université de Nankin. J'ai côtoyé des professionnels de l'architecture, de l'urbanisme, de la construction et des transports, autant d'acteurs qui m'ont aidés à saisir comment fonctionne et se recompose la production urbaine chinoise. Sans cette expérience participative et ce séjour prolongé, cette thèse n'aurait certainement pas été la même.

Enfin, cette recherche a bénéficié des travaux engagés par les laboratoires Prodig et Ladyss, dans le cadre du programme ANR/AIRD Périsud « Dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds »[29], et des missions de terrains auxquelles j'ai participé aux printemps 2009 et 2011. Cette ANR a offert un cadre méthodologique et académique à ce travail. Elle m'a permis de situer mes propres observations à l'aune des recherches réalisées par l'équipe « Périsud-Shanghai ». Les périphéries urbaines et rurales sont porteuses de logiques d'organisation propres. Leurs mutations traduisent une adaptation aux logiques de la métropolisation et sont marquées par une complexité socio-spatiale croissante, dont j'essayais moi-même de rendre compte à Shanghai. Le programme Périsud a alors orienté mes travaux vers la géographie sociale, aux côtés de l'aménagement et de la géographie urbaine.

Pour comprendre les spécificités de la production urbaine shanghaienne, il me semble important de revenir sur ma propre perception de cette métropole émergente. En 2007, lors de mon premier séjour, de grandes libertés semblaient accordées aux Occidentaux, qui échappaient pour partie au contrôle des autorités chinoises. Le nombre d'étrangers implantés à Shanghai, notamment de jeunes diplômés, a alors fortement augmenté : le bureau de l'immigration enregistre 95 400 visas domiciliés à Shanghai en 2005 et plus de 159 300 en 2010[30]. Cette période correspond à une croissance importante de la présence étrangère en Chine, dont une part échappe à l'organisation administrative chinoise et à son contrôle. Pour exemple, j'ai effectué mon premier séjour sur le terrain sous couvert d'un visa de tourisme, sans jamais me faire enregistrer au bureau de police de mon quartier, j'ai fréquemment dormi dans des hôtels non homologués pour recevoir des touristes étrangers, et surtout j'ai pu travailler, de manière déclarée ou non, avec un visa de tourisme, pendant de longs mois.

---

[29] Programme « Dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds », ANR/AIRD Périsud, http://www.prodig.cnrs.fr/spip.php?article1511, consulté le 16/12/2012.

[30] *Shanghai Statistical Yearbook*, 2011. Tableau 2-14. http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E0214.htm, consulté le 07/11/2012.

Fin 2009-début 2010, à l'approche de l'Exposition universelle, les autorités municipales ont accentué leur contrôle sur la population de Shanghai, les étrangers, les populations allochtones et les migrants. Shanghai se préparait à accueillir 100 000 visiteurs par jour et façonnait l'image d'une métropole internationale. Durant des mois, le paysage urbain se modernise alors de manière accélérée, le centre-ville de Shanghai se métamorphose sous l'effet de grands travaux : le déplacement des sites industriels, l'ouverture de nouvelles autoroutes urbaines suspendues, de nouvelles lignes de métro, d'une nouvelle plateforme d'échanges multimodale réunissant un nouveau terminal aéroportuaire, une gare TGV et une gare routière longue-distance. J'ai été témoin de ces mutations, de la rapidité des travaux de rénovation et de développement urbain, mais aussi du « nettoyage » de la ville, comme ce fut le cas à Pékin en 2008. Shanghai régule désormais étroitement la délivrance des permis de travail. Les personnels non chinois, souvent originaires du Sud-Est asiatique (Philippines) et travaillant dans l'hôtellerie-restauration, de manière déclarée ou non, sont priés de quitter le territoire chinois ; leur visa n'est pas renouvelé. Les contrôles de l'immigration se multiplient dans les restaurants, les bars qui accueillent une clientèle plutôt étrangère. Les agents de la sécurité publique se déplacent jusqu'à votre domicile pour vérifier vos papiers, l'enregistrement de votre résidence, pour vous demander quand expire votre visa, et ainsi vous rappeler que vous devez avant cette date quitter le territoire chinois.

Si les mutations urbaines et sociales à l'approche de l'Exposition universelle ont alors été au cœur des discussions sur Shanghai, j'ai choisi de dépasser la seule organisation d'évènements internationaux comme effet de l'émergence pour m'attacher au projet urbain de Shanghai et à sa production, dans une période de métropolisation accélérée par l'échéance de l'Exposition universelle. J'ai ainsi tenté de déchiffrer les espaces urbains à travers mes propres repères.

Pour distinguer les spécificités de la production métropolitaine de Shanghai des politiques nationales et du modèle urbain chinois, j'ai souhaité pondérer cette expérience par d'autres références. Je me suis rendue dans plusieurs provinces chinoises appartenant aux ensembles régionaux du littoral, de l'intérieur, des périphéries. J'ai visité d'autres métropoles extrême-orientales, comme Séoul et Hong Kong, et d'Asie du Sud-Est, comme Singapour, pour voir à quoi ressemble là-bas une ville nouvelle. Ces comparaisons et nouveaux angles d'approche, loin de me permettre d'identifier des caractéristiques communes aux villes nouvelles asiatiques, ou au contraire spécifique à Shanghai, m'ont permis de comprendre que les villes nouvelles chinoises sont

l'expression d'une trame générique chinoise, de la matrice de la production urbaine chinoise, dont le paysage s'observa aussi bien à Shanghai qu'à Pékin, Chongqing, Urumqi ou aux villes frontières de la Chine, comme à Suifenhe, Dandong, Ulan Ude ou Kashgar.

En mars 2012, je suis repartie à Shanghai pour un dernier séjour de vérification et de collecte de données complémentaires. Il s'agissait surtout de réaliser les enquêtes que je préparais depuis près d'un an, et pour lesquelles j'avais longtemps tâtonné, tant il est difficile en Chine d'entrer dans l'intimité des ménages urbains de la classe moyenne, lorsqu'aucune lettre d'introduction signée d'une université chinoise n'accrédite un travail scientifique.

Les études urbaines sur Shanghai

Si la production scientifique sur la Chine et sur Shanghai se singularise par son atrophie durant les trente premières années du régime communiste, les publications appuyées sur des enquêtes de terrain se multiplient depuis le début des années 1990.

La production scientifique en langue française sur la modernisation urbaine de Shanghai a longtemps été le fait d'historiens. Marie-Claire Bergère[31] a ainsi dressé un portrait des mutations urbaines et sociales à Shanghai depuis le traité de Nankin jusqu'à la réhabilitation de la ville au début de années 1990. Parmi les premiers chercheurs à investir le terrain des études urbaines après ces 30 ans d'autarcie, Christian Henriot[32] s'est intéressé tout particulièrement à la construction de Shanghai en tant que municipalité de rang provincial entre 1927 et 1937. L'urbaniste Cao Shu[33] et l'architecte Françoise Ged[34] ont rendu compte de la modernisation du paysage urbain et des premières politiques de patrimonialisation. Le géographe Thierry Sanjuan a décrit les recompositions territoriales de la métropole émergente de Shanghai[35] et a interrogé sa place parmi les métropoles chinoises[36]. Le sociologue Dominique Lorrain s'est attaché aux réformes institutionnelles de la municipalité à travers la mise en place d'un marché

[31] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*.
[32] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999. *Atlas de Shanghai. Espaces et représentations de 1849 à nos jours.* Paris, CNRS Éditions, 184 pages.
[33] CAO Shu, 1994, *op. cit.*.
[34] Françoise GED, 2000. *Shanghai.* Paris, Institut français d'architecture, 64 pages.
[35] Thierry SANJUAN, 2009. *Atlas de Shanghai.* Paris, Autrement, 88 pages.
[36] Thierry SANJUAN, 2001. « Pékin, Shanghai, Hong Kong. Trois destins de villes dans l'espace chinois », *Hérodote*, n° 101, pp. 153-179.

des infrastructures urbaines et la réforme des réseaux techniques de Shanghai[37]. Valérie Laurans, sociologue, s'est plus particulièrement intéressée aux mutations urbaines de Shanghai depuis le milieu des années 1990, à l'émergence du marché de l'immobilier et aux déplacements de population dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain[38].

La production scientifique en langue chinoise est abondante, mais reste souvent très descriptive, faute de mise en perspective ; elle se focalise surtout sur l'aspect quantitatif du développement urbain, sans toujours distinguer ce qui relève des objectifs fixés par le gouvernement de la réalité, et sans véritablement envisager les relations entre la périphérie urbaine et la ville-centre. Elle apporte des informations nombreuses que nous mobiliserons pour décrire la politique municipale et la planification urbaine. L'urbaniste Yu Sijia[39], directeur adjoint de l'Institut d'urbanisme et de design de Shanghai, travaille sur les questions de planification métropolitaine. Parmi les urbanistes du Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji à Shanghai, Li Zhenyu[40] s'intéresse à la planification et à la morphologie urbaine, Wang Zhijun[41] aux villes nouvelles, Pan Haixiao[42] et Zhuo Jian[43] à l'articulation entre planification urbaine, planification des transports et mobilités, Zhang Kai[44] à l'articulation entre planification urbaine et patrimonialisation. Le champ de la géographie urbaine est représenté par Ning Yuemin du Département de géographie et d'aménagement de

---

[37] Dominique LORRAIN, 2011. « Shanghai ou une modernisation publique », dans Dominique LORRAIN (dir.), 2011. *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris, Les Presses de Science Po, pp. 53-138.

[38] Valérie LAURANS, 2008. « Chroniques du confort à Shanghai : Nouvelle donne et jeu social du bien-être dans l'habitat de 1996 à 2005 », thèse de doctorat en géographie, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille III, 518 pages.

[39] YU Sijia et LUO Zong 2009. « Shanghai jiaoqu xincheng de guihua yu sikao » [Planification et réflexions sur les villes nouvelles de la banlieue de Shanghai], *Chengshi guihua xuekan*, vol. 3, n° 181, pp. 13-19 ; YU Sijia, 2010. « *Shanghai shi chengshi zongti guihua de yanjin gu shijian* » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai], *Shanghai shi chengshi guihua sheji yan jiu yuan,* 15 juillet 2010, présentation réalisée dans le « pavillon du futur » dans le cadre de la semaine francilienne à l'Exposition universelle, 38 pages.

[40] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006. « "Yi cheng, jiu zhen", duijiaoqu xinchengzhen de qishi », [Éclaircissements sur les bourgs nouveaux de banlieue du programme « une ville, neuf bourgs »], *Jianzhu xuebao* [Architectural Journal], n° 7, pp. 8-11.

[41] WANG Zhijun, 2007. « Shanghai "yi cheng jiu zhen" kongjian jiegou ji xingtai leixing yanjiu » [Morphologie et structure spatiale des « une ville, neuf bourgs » de Shanghai]. Thèse de doctorat en architecture et en urbanisme, Université de Tongji, Shanghai, 272 pages ; WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, pp. 8-11.

[42] PAN Haixiao, 2006. « Shanghai from dense mono-center to organic poly-center urban expansion », http://www.megapole.org/Shanghai-Urban-Expansion-from.html, 22 pages, consulté le 19/09/2011.

[43] ZHUO Jian, 2007. « Vers un aménagement de l'espace-temps : enjeux et mobilités de la prise en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine ». Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, École nationale des Ponts et Chaussées, 430 pages.

[44] ZHANG Kai, 2010. « Droit au délogement et protection du patrimoine : Xiangyuan Lu et Gujia Lu, deux projets de rénovation dans la vieille ville de Shanghai (2003-2009) ». Thèse de doctorat en sociologie, EHESS, 478 pages.

l'Université normale de la Chine de l'Est à Shanghai (ECNU), tandis que la sociologie urbaine est représentée par Chen Yingfang[45], qui a fondé le Département de sociologie de l'ECNU. Zhao Yeqin[46] y travaille sur les quartiers paupérisés et les migrants.

La production scientifique en anglais est particulièrement abondante, tant sur les mutations urbaines en Chine que sur Shanghai, et bénéficie notamment des travaux de chercheurs anglophones d'origine chinoise. Les auteurs anglo-saxons privilégient souvent des approches sectorielles et quantitatives : mutations et morphologie urbaine[47] ; gouvernance et décentralisation[48] ; géographie industrielle et zones franches économiques[49] ; mutations du foncier[50] ; mise en place du marché de l'immobilier[51] ; gentrification et communautés fermées [52] ; migrants et conditions sociales [53] ; différenciation socio-spatiale[54] ; analyse spatiale et extension urbaine par les systèmes d'information géographique et la télédétection[55].

En ce qui concerne la production scientifique spécialisée sur le thème des villes-satellites et des villes nouvelles, les chercheurs chinois rendent compte dès la fin des années 1950 du projet de construction de villes-satellites pour décongestionner les

---

[45] CHEN Yingfang, 2008. Chapitre 2 « Chaînes d'intérêts et absorption des migrants en ville », chapitre 7 « Les mouvements de protestation des classes moyennes », dans Jean-Louis ROCCA (dir.), *La société chinoise vue par ses sociologues*. Paris, Presses de Sciences Po, 300 pages.

[46] ZHAO Yeqin, 2008. « Construction des espaces urbains et rénovation d'un quartier de Shanghai : la problématique de la migration et du changement social ». Thèse de doctorat en sociologie, ENS Cachan et ECNU, 421 pages.

[47] Piper GAUBATZ, 1999. « China's Urban Transformation : Patterns and Processes of Morphological Change in Beijing, Shanghai and Guangzhou », *Urban Studies*, vol. 36, n° 9, pp. 1495-1521.

[48] ZHANG Leyin, 2003. « Economic Development in Shanghai and the role of the State », *Urban Studies*, vol. 40, n° 8, pp. 1549-1572.

[49] NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995. « The Changing Industrial and Spatial Structure in Shanghai », *Urban Geography*, vol. 16, n° 7, pp. 577-594.

[50] LI L.H., 2011. « The dynamics of the Shanghai land market – An intra city analysis », *Cities*, n° 28, pp. 372-380.

[51] WU Fulong, 2002a. « Real estate development and the transformation of urban space in Chinese transitional economy : with special reference to Shanghai », dans John R. LOGAN (dir.), 2002. *The New Chinese City: Globalization and Market Reform*. New York, Blackwell, pp. 151-166.

[52] POW Choon-Piew, 2007. « Securing the "civilized" enclaves : Gated communities and the moral geographies of exclusion in (post-) socialist Shanghai », *Urban Studies*, vol. 44, n° 8, pp. 1539-1558.

[53] WU Weiping, 2002. « Temporary Migrants in Shanghai : Housing and Settlement Patterns », dans John R. LOGAN, (dir.), *The New Chinese City: Globalization and Market Reform*. New York, Blackwell, pp. 212-226 ; WU Weiping, 2005. « Migrant settlement and spatial transformation in urban China : the case of Shanghai », 3e symposium des recherches urbaines de la Banque mondiale, Brazilia, 4-6 avril 2005, 34 pages.

[54] WU Fulong, 2002b. « Sociospatial differentiation in urban China: evidence from Shanghai's real estate markets », *Environment and Planning A*, n° 34, pp. 1591-1615.

[55] LI Ye, YE Jianhong, CHEN Xiaohong, Mohamed AABDEL-HATYPE et CEN Min, 2010. « Transportation characteristics change under rapid urban expansion : a case study of Shanghai », *Chinese Geographical Science*, vol. 20, n° 6, pp. 554-561.

principales villes chinoises[56]. Dans la production scientifique en langue anglaise, la question du desserrement urbain et des villes-satellites apparaît plus tardivement[57] en raison de l'isolement scientifique des trente premières années du régime communiste. Les villes-satellites de la municipalité de Shanghai ne font l'objet d'une publication en anglais qu'en 1981 par Fung Ka-Iu[58], tandis que la première étude en langue française sur les villes-satellites est rédigée en 1991 par Li Xin[59]. Enfin, la première recherche sur les villes-satellites et les villes nouvelles actuelles de redéploiement polycentrique à Shanghai est réalisée en 2007[60]. L'architecte Liu Yang publie en 2011, en français, un article sur la morphologie urbaine des villes nouvelles du projet « une ville, neuf bourgs »[61]. La géographe Shen Jie s'intéresse, selon une approche quantitative relevant de la géographie urbaine anglo-saxonne, au développement des nouveaux quartiers de Shanghai[62]. Un champ d'études urbaines sur la métropole de Shanghai se constitue ainsi[63].

Sources et difficultés du terrain chinois

Pour étudier les politiques menées par la municipalité, je me suis appuyée sur les documents d'aménagement officiels, comme les plans quinquennaux, les schémas directeurs ou certains programmes de redéploiement polycentrique, qui se déclinent à

---

[56] FUNK K.I., 1996. « Satellite towns : development and contributions », dans YEUNG Yue-man et SUNG Yun-wing, (dir.), *Transformation and modernization under China's Open Policy*, Hong Kong, The Chinese University Press, p. 338.

[57] R. THOMPSON, 1974. « Containing the City », *Architectural Design*, mars 1974, p. 152 ; R. MURPHY, 1976. « Chinese Urbanization under Mao », *Urbanization and Counternurbanization*, vol. 11 du *Urban Affairs Annual Reviews*, édité par B.J.L. Berry (London, Beverly Hills : Sage publications), p. 324.

[58] FUNG, Ka-Iu, 1981a. « The spatial development of Shanghai », dans Christopher HOWE, 1981. *Shanghai. Revolution and development in an Asian metropolis*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 269-300 ; FUNG Ka-Iu, 1981b. « Satellite town development in the Shanghai city region », *Town Planning review*, vol. 52, n° 1, pp. 26-46.

[59] LI Xin, 1991. « Problèmes posés par les villes satellites de Shanghai ». Mémoire de DEA en aménagement et urbanisme, Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII Val-de-Marne, Créteil. 47 pages.

[60] Carine HENRIOT, 2007. « Les périphéries urbaines d'une métropole émergente chinoise : extension urbaine et intégration spatiale. Le cas de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai », mémoire de seconde année de master de géographie, Université Paris IV Paris-Sorbonne, 142 pages.

[61] LIU Yang, 2011. « Shanghai : villes nouvelles et inspirations étrangères », dans Clément-Noël DOUADY (dir.), dans *Espaces chinois urbains et culturels, EuroOrient*, n° 33-34, pp. 101-120.

[62] SHEN Jie, 2012. « Suburban Development in Shanghai : a case in Songjiang », thèse de doctorat, Université de Cardiff, School of City and Regional Planning, XIV-248 pages. http://orca.cf.ac.uk/23846/1/2012ShenJphd.pdf, consulté le 17/12/2012.

[63] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999. *Atlas de Shanghai. Espaces et représentations de 1849 à nos jours.* CNRS Éditions, Paris, p. 10 ; Valérie LAURANS, 2004. « L'expérience de Shanghai dans le champ des études urbaines. Un aperçu de la recherche shanghaienne sur la ville au tournant du XXI[e] siècle », étude réalisée pour l'Ambassade de France à Pékin.

l'échelle de la municipalité, de l'arrondissement, voire de la ville nouvelle. Longtemps considérés comme secrets, ces documents font désormais l'objet de présentations officielles couvertes par la presse, et sont publiés par les collectivités territoriales et leurs services techniques.

Les annuaires statistiques de Shanghai[64] constituent la principale source de données chiffrées, mais il s'agit de données officiellement approuvées, qui doivent être utilisées avec prudence. De plus, ils ne proposent des données qu'aux échelles de la municipalité shanghaienne et des arrondissements ou districts. Or, bien que ces chiffres soient intéressants et qu'ils permettent d'évaluer le contexte métropolitain de Shanghai, les recherches que j'ai menées auraient nécessité l'accès à des données plus fines, à l'échelle des bourgs et des quartiers, même si certains chercheurs soulignent par ailleurs leur manque de fiabilité[65]. Ces données sont moins accessibles, car considérées comme sensibles par les autorités locales. Les annuaires statistiques des arrondissements de Shanghai, par exemple celui de l'arrondissement de Songjiang, ont été acquis grâce à l'intervention du Professeur Ning Yuemin, directeur du Département de géographie et d'aménagement de l'Université normale de la Chine de l'Est.

Lorsque l'on est étranger, la langue et la culture chinoises restent le principal obstacle à toute recherche. En fait, après l'isolement des trente premières années du régime communiste, il persiste de réelles difficultés à collaborer entre chercheurs chinois et chercheurs étrangers. Une sorte d'incompréhension mutuelle reste omniprésente. Il convient de se montrer prudent quant aux discours portés par les chercheurs chinois sur l'urbain et ses représentations[66]. Par ailleurs, depuis que les institutions universitaires ont une plus grande autonomie, les chercheurs en tant que « propriétaires de ressources scientifiques, n'ayant plus valeur de secret d'État, mais de valeur marchande »[67], se montrent particulièrement attachés à en conserver l'exclusivité et précautionneux lorsqu'ils les partagent, même dans le cas de coopérations et de partenariats universitaires. Pour exemple, dans le cadre de l'ANR Périsud, nos partenaires se sont gardés de nous communiquer les statistiques élémentaires de la municipalité de Shanghai, à l'échelle des bourgs et des quartiers.

---

[64] Les annuaires statistiques de Shanghai de 2000 à 2012 sont publiés en libre accès sur le site officiel du bureau de statistiques de Shanghai, http://www.stats-sh.gov.cn, consulté le 07/11/2012.
[65] Entretien avec le Professeur PAN Haixiao, professeur au Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji à Shanghai, en juin 2007.
[66] George LIN et Dennis WEI, 2002. « China's restless urban landscapes : new challenges for theoretical reconstruction », *Environment and Planning A*, vol. 34, n° 9, pp. 1535-1536.
[67] Marie-Claire BERGÈRE, 1985. « Chine : de la révolution à la réforme », *Débat*, n° 35, p. 157.

Ensuite, il est extrêmement difficile de collecter des données sur le terrain, d'enquêter et de rencontrer des acteurs de l'urbain, *a fortiori* lorsque l'on est étrangère. Il est alors demandé une lettre d'introduction signée par un professeur chinois qui se porte garant de vos recherches. Cette lettre doit également être validée par le bureau des relations internationales de l'université chinoise référante. Si j'ai toujours essayé de respecter les démarches universitaires et leurs cadres normatifs, je souhaiterais souligner quelle a été ma difficulté d'enquêter à Shanghai, sans disposer d'une lettre d'introduction visée par un directeur d'étude et une université. Encore une fois, même dans le cadre d'une ANR ayant pour partenaire l'Université normale de la Chine de l'Est, je n'ai jamais obtenu en quatre années de présence à Shanghai une lettre d'introduction, pour effectuer des relevés de terrain, des enquêtes et des entretiens semi-directifs. Il a fallu que, l'air engageant et décidé, je vienne en personne, souvent sans rendez-vous, pour solliciter le responsable que je souhaitais interroger. J'expliquais alors ma démarche, en espérant rencontrer un interlocuteur compréhensif, qui accepte de me parler. Si ce procédé m'a permis d'effectuer, sans encombre, la plupart de mes entretiens auprès des promoteurs immobiliers, pour qui je me faisais passer pour une étrangère désirant investir dans l'immobilier en périphérie de Shanghai, il en allait autrement avec les responsables des services techniques, pour lesquels je taisais mon statut professionnel et j'abandonnais ma carte de visite officielle du Consulat général de France à Shanghai, car l'échange restait alors entendu. Je leur expliquais que j'étais étudiante en France, donc que je ne disposais d'aucune lettre d'introduction chinoise. Lors de mon dernier séjour à Shanghai, en mars 2012, j'ai essayé de rencontrer le responsable des logements sociaux du Bureau du logement de l'arrondissement de Songjiang. L'entretien semblait bien engagé, lorsque soudain sa collègue de bureau lui a fait remarquer que je ne disposais pas de lettre d'introduction parce que je n'étais peut-être pas étudiante mais journaliste. Le visage de mon interlocuteur s'est alors fermé. Il m'a sermonné sur le fait d'enquêter sans autorisation, puis a haussé le ton, menaçant, m'a demandé de lui montrer mes papiers, avant de me demander de quitter son bureau et cette administration, où je n'avais visiblement pas le droit de me trouver. J'ai d'abord tenté de discuter, de négocier, comme cela se fait tant en Chine. Mais mon interlocuteur, furieux, avait déjà appelé la sécurité, pas les gardiens du *wuye*, mais les gardiens de la paix du bureau de police le plus proche et je suis sortie, accompagnée, de son bureau.

Comme le souligne Marie-Claire Bergère : « [En Chine] rien de ce qui arrive – en particulier de ce qui arrive à un étranger – n'y semble être fortuit »[68]. Durant ces séjours, il m'a souvent semblé entretenir des rapports ambigus et forcés avec mes interlocuteurs. J'avais l'impression d'être en permanence dans un rapport interpersonnel théâtralisé, où je jouais ce que l'on attendait d'une étrangère. Malgré tout, mon statut d'Occidentale, blanche de surcroît, a souvent constitué un avantage. Bénéficiant de l'effet de surprise ménagé par l'arrivée d'une Occidentale en banlieue de Shanghai, où on ne l'attend pas, je me présentais et demandais les renseignements que je souhaitais obtenir.

Le texte scientifique produit ici cherche à décrire les mutations observées dans les périphéries de Shanghai ces dernières années. Je me suis intéressée aux périphéries urbaines et aux villes nouvelles. Pour cela, j'ai combiné une approche pluri-scalaire avec une approche chronologique et thématique.

Dans une première partie, les principales mutations enregistrées par les villes chinoises à l'échelle nationale sont décrites. La Chine connaît une urbanisation retardée et une métropolisation récente et accélérée de certains territoires littoraux (chapitre I), ce qui favorise la circulation de modèles urbains, comme les villes nouvelles de décongestion, autour des principales métropoles émergentes, dont Shanghai (chapitre II).

Dans un deuxième temps, le redéploiement métropolitain est étudié à Shanghai, à travers les politiques d'aménagement à l'échelle de la municipalité. La construction du territoire municipal et la recherche d'un modèle de développement polycentrique destiné à desserrer la ville de Shanghai constituent un leitmotiv des politiques urbaines shanghaiennes et du projet métropolitain depuis 1927 (chapitre III). L'extension urbaine et le redéploiement des activités, de la population et des transports sont analysés depuis 1978 (chapitre IV). Des programmes de villes nouvelles, visant à organiser et polariser le redéploiement métropolitain, sont mis en place à partir du schéma directeur de 1999 (chapitre V). La métropole émergente de Shanghai s'intègre à la mondialisation et doit alors faire face aux exigences postmodernes de valorisation de l'image et du développement urbain durable (chapitre VI).

---

[68] Marie-Claire BERGÈRE, 1985, *op. cit.*, p. 155.

Dans un troisième temps, les effets locaux de la métropolisation sont étudiés à travers l'intégration effective de la ville nouvelle et des nouveaux quartiers de Songjiang à la ville-centre de Shanghai. Les périphéries urbaines se développent sous un système de gouvernance privilégiant un urbanisme de planification étroitement imbriqué à des intérêts immobiliers publics et privés, mis en place à travers des partenariats public-privé (chapitre VII). Enfin, l'analyse de l'organisation des tissus urbains, du développement du parc de logement et des mobilités résidentielles à Songjiang révèle des inégalités socio-spatiales (chapitre VIII), et nous renseigne sur les modes d'habiter des classes moyennes émergentes qui s'approprient ces périphéries urbaines et s'implantent dans les villes nouvelles (chapitre IX).

Première partie

Urbanisation et villes nouvelles en Chine

Shanghai connaît une histoire urbaine originale marquée par une première phase de mondialisation et d'ouverture au capitalisme international entre la fin du XIX^{e} siècle et la première moitié du XX^{e} siècle, puis par une métropolisation de son territoire au tournant du XXI^{e} siècle. Toutefois, la trajectoire urbaine de Shanghai s'inscrit, avant tout, dans les rythmes et les formes de l'urbanisation chinoise.

Cette première partie présente les conditions générales de l'urbanisation en Chine, qu'il s'agisse de la chronologie des transferts de population entre campagnes et villes, de la mise en place, tardive, du processus d'urbanisation[69] et de ses rythmes, orchestrés par l'État central (Chapitre I), ou de l'adoption de certains modèles urbains internationaux[70], comme les villes nouvelles (Chapitre II).

[69] L'urbanisation correspond, à l'échelle régionale, à une concentration croissante de la population et des activités dans les villes. À l'échelle de la ville, l'urbanisation correspond à la croissance de la surface urbanisée : P.C., 1996. « Urbanisation », dans Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, pp. 910-911. Deux éléments permettent généralement de quantifier cette urbanisation : le taux de population urbaine à l'échelle d'un pays ou d'une région, ainsi que l'extension de l'espace urbanisé à l'échelle de la ville : Laurence J.C. MA, 2002. « Urban transformation in China, 1949-2000 : a Review and Research Agenda », *Environment and planning A,* vol. 34, n° 9, pp. 1555.

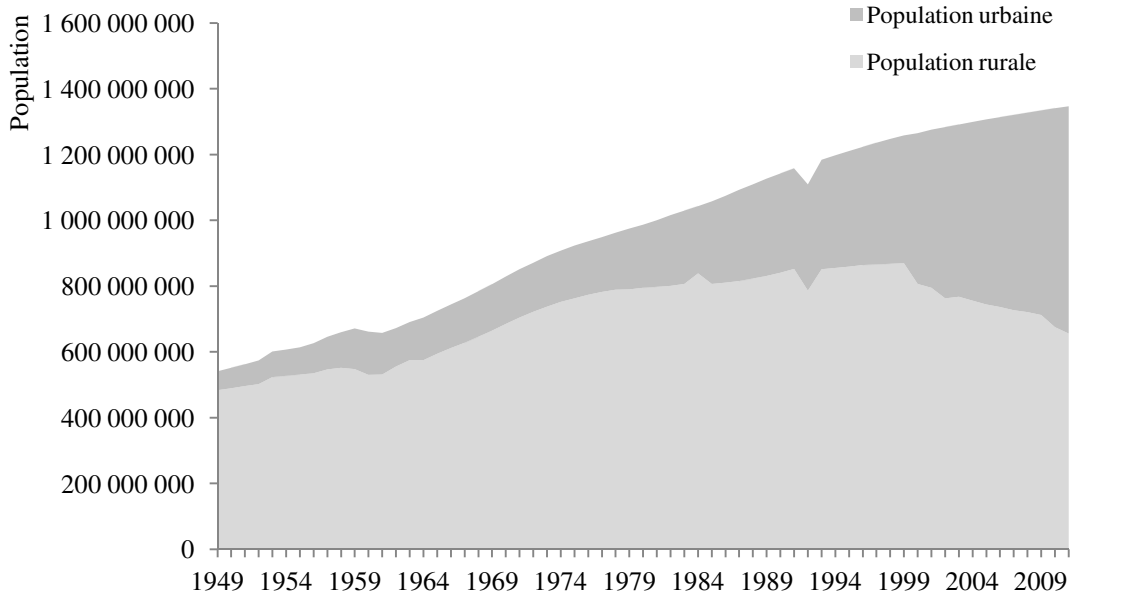
[70] L'urbanisme correspond aux pratiques intentionnelles d'« organisation spatiale » : Françoise CHOAY, 2005. « Urbanisme » dans Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, 2005. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, pp. 911-914 ; et de « transformation des espaces habités » : Laurent DEVISME, 2003. « Urbanisme », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT (dir.), 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin, p. 944. L'urbanisme, comme la géographie urbaine, prend en compte « the nature of urban living ; the structure and form of urban, social and economic space ; the way the urban built environment and landscape is shaped and its meanings ; the composition of urban population and intergroup relationship in urban space ; the role of cities in social change and national economic development ; the symbolic meanings of cities » : MA, 2002, *op. cit.*, p. 1556.

Chapitre I

Les villes chinoises en mutation : urbanisation et métropolisation

À l'avènement de la République populaire de Chine en 1949, sur 540 millions d'habitants, seuls 57 millions sont considérés comme urbains[71]. Entre 1949 et 2011, le nombre d'urbains chinois est multiplié par 12, pour atteindre 690 millions d'individus[72]. Le territoire chinois s'est récemment engagé dans un processus d'urbanisation rapide, c'est-à-dire de concentration accélérée de la population et des activités dans les villes.

Graphique 1 : L'évolution des populations urbaine et rurale de la Chine entre 1949 et 2011



Sources : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statictics Press, p. 95 ; Angus MADISSON, 2007. « Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD ». Paris, OCDE, tableau 3-17, p. 78, http://dx.doi.org/10.1787/086286638653, pour les données de 1952 et 1957 ; National Bureau of Statistics of China, 2011. « Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census[1] (No. 1) », http://www.stats.gov.cn/English/newsandcomingevents/t20110428_402722244.htm, chiffres du 01/11/2010, publiés le 28/04/2011 et consultés le 11/11/2011 ; National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development[1] », http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj_en_detail.jsp?channelid=1175&record=321, mis en ligne le 22/02/2012 et consulté le 11/12/2012.

Carine HENRIOT, 2012

[71] *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statictics Press, p. 95.

[72] National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development[1] », http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj_en_detail.jsp?channelid=1175&record=321, mis en ligne le 22/02/2012 et consulté le 11/12/2012.

Les transferts de population de la campagne vers la ville, qui nourrissent cette croissance urbaine, se règlent à l'échelle de la Chine et sont le résultat d'une politique d'encadrement stricte par l'État central. En effet, la transition urbaine chinoise s'éloigne du modèle de transition urbaine de Lewis et des modèles de transition observés dans les pays de l'ancien bloc soviétique et d'Europe de l'Est, en raison d'une histoire contemporaine propre au territoire chinois, de la rupture de la Chine avec l'URSS en 1960, et de l'affirmation d'un modèle de développement chinois qui ne rompt pas complètement avec le communisme : le « socialisme de marché aux caractéristiques chinoises ». Les moteurs de cette urbanisation s'articulent autour des tensions suivantes : entre l'ouverture et la fermeture du territoire, l'agriculture et l'industrialisation puis la tertiarisation de l'économie, enfin entre les intérêts de l'État central et ceux des gouvernements locaux.

La transition urbaine chinoise peut être segmentée en plusieurs phases ; chacune correspond à des processus territoriaux différenciés. L'analyse des taux d'urbanisation de la Chine, bien qu'elle se heurte à la question du dénombrement des urbains, nous révèle les rythmes de la croissance urbaine et des transferts de migrations campagnes-villes.

Un immense pays rural

> « Une image facile fait de la Chine un immense pays rural, généralement pauvre, dominé par des villes sièges du pouvoir politique et économique qui, pour les unes, auraient maintenu jusque récemment leur hautes murailles et qui, pour les autres, feraient fonction de métropoles littorales ouvertes sur l'étranger depuis la seconde moitié du XIX^{e} siècle. »
> SANJUAN, Thierry, 2000. *La Chine. Territoire et société*. Paris, Hachette, p. 125.

La Chine est longtemps restée un pays de ruraux, étroitement encadrée par ses villes qui n'étaient initialement que des centres administratifs et militaires, des centres de commerce et des lieux de résidence de grands propriétaires terriens, dotés de peu d'autonomie face au pouvoir central. Depuis les Han[73], les villes chinoises accueillent le pouvoir politique, l'empereur ou son représentant. Les villes se sont étoffées de fonctions économiques et sociales, permettant ainsi la mise en place d'une

[73] La dynastie Han règne sur l'Empire de Chine entre 206 av. J.-C. et 220 apr. J.-C., en poursuivant les conquêtes territoriales du premier empereur des Qin en 221 av. J.-C. et en mettant en place les institutions et les pratiques politiques qui permirent l'émergence d'une conscience et d'une identité proprement chinoises ; Anne CHENG, 1997. *Histoire de la pensée chinoise*. Paris, Seuil, p. 293.

complémentarité économique entre villes et campagnes : cultures vivrières, activités commerciales et artisanat d'une part ; diffusion du crédit, des techniques et de biens divers d'autre part[74]. Au tournant du XX[e] la Chine reste un pays fondamentalement rural, où les campagnes littorales se singularisent par leur dense peuplement et leur économie agricole. En 1890, l'agriculture, la pêche et la sylviculture représentent 68,5 % du produit intérieur brut de la Chine, et continue de représenter 64 % du produit intérieur brut et d'employer 85 % de la population en 1933[75].

Tableau 1 : L'évolution de la structure du produit intérieur brut en 1890, 1913 et 1933

Année	Secteur primaire	Secteur secondaire (industrie et construction)	Secteur tertiaire
1890	68,5 %	9,8 %	21,7 %
1913	67 %	10,4 %	22,6 %
1933	64%	12,8 %	23,2 %

Source : Chiffres présentés par Liu et Yeh en 1965 et repris par Angus Madisson : Angus MADISSON, 2007. « Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD ». Paris, OCDE, tableau C-1, p. 156, http://dx.doi.org/10.1787/088475754840, consulté le 13/11/2011.

En 1842, la première guerre de l'Opium se clôt par le traité de Nankin, qui impose à l'Empire de Chine l'ouverture forcée de cinq ports (Amoy[76], Canton, Fuzhou, Ningbo et Shanghai) au commerce britannique, ce qui renforce le rôle économique des villes, notamment leur industrialisation. En 1933, l'industrie et la construction représentent 12,8 % du produit intérieur brut de la Chine. L'ouverture participe également à la croissance démographique des grandes villes littorales : Shanghai voit sa population passer de 690 000 habitants en 1865 à 1,3 million en 1910[77], 2 millions en 1920, pour atteindre les 5,4 millions d'habitants en 1949[78], renforçant ainsi les relations de complémentarité économique qu'elle entretient avec ses campagnes limitrophes.

---

[74] Thierry SANJUAN, 2000. *La Chine. Territoire et société*. Paris, Hachette, pp. 125 et 141 ; John FRIEDMANN, 2006. « Four Theses in the Study of China's Urbanization », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 30, n° 2, pp. 440-451.

[75] Angus MADISSON, 2007. *Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD*. Paris, OCDE, tableau 3-13, p. 73, http://dx.doi.org/10.1787/086285537783 et tableau C-1, p. 156, http://dx.doi.org/10.1787/088475754840, consultés le 13/11/2011.

[76] Amoy devient Xiamen lors de l'avènement de la République populaire de Chine.

[77] Marie-Claire BERGÈRE, 2002. *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, pp. 110 et 394 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2005. « Le développement urbain de Shanghai, un "remake" ? », *Vingtième Siècle*. Revue d'histoire, n° 85, p. 45.

[78] Christian HENRIOT, 2002. « Urbanisation et métropolisation en Chine. Le cas de Shanghai », *Techniques, territoires et sociétés*, n° 36, « La refondation mégapolitaine, tome 1, l'Eurasie post-communiste : Moscou, Shanghai, Hong Kong », pp. 157-160.

En 1949, la Chine compte six villes millionnaires (Shanghai, Tianjin, Pékin, Nankin, Canton et Shenyang), toutes situées dans les régions côtières, tandis que l'immense territoire chinois demeure majoritairement rural. Le taux d'urbanisation de la Chine atteint alors tout juste les 10,1 %[79].

Une urbanisation retardée

La Chine se distingue par un processus d'urbanisation retardée, qui s'écarte du modèle de transition urbaine de Lewis, et repose sur des ressorts économiques.

La transition urbaine de Lewis

Le modèle économique de transition urbaine[80] développé par Arthur Lewis[81] correspond au passage d'une société agricole caractérisée par de fortes densités rurales et une économie primaire, à une société industrielle, caractérisée par un fort taux d'urbanisation et une économie secondaire. Elle résulte du dégagement d'un surplus de population rurale agricole, rendu possible grâce à l'effet combiné de la croissance démographique et du progrès technique, et de son transfert vers le secteur industriel en pleine expansion. Selon ce modèle, l'exode rural est absorbé par les villes, qui connaissent une importante croissance démographique. Il se poursuit jusqu'à ce que le taux d'urbanisation atteigne un plafond d'environ 80 % d'urbains pour 20 % de ruraux.

Le modèle de transition urbaine d'Arthur Lewis met ainsi en évidence la corrélation existant entre les processus d'urbanisation et d'industrialisation. À côté du taux d'urbanisation, sont retenus comme indicateurs la place de l'évolution de l'industrie et de l'agriculture dans la structure de l'emploi.

---

[79] John FRIEDMANN, 2006, *op. cit.*, pp. 440-442.
[80] Le modèle de la transition urbaine développé en 1954 par l'économiste britannique Arthur LEWIS fait écho au modèle de la transition démographique énoncé en 1929 par le démographe américain Warren THOMPSON, 1929. « Population », *American Sociological Review*, vol. 34, n° 6, pp. 959-975.
[81] Arthur LEWIS, 1954. « Economic Development with Unlimited Supply of Labour », *The Manchester School of Economic and Social Studies*, vol. 47, n° 3, pp. 139-191.

Les villes socialistes et la première phase d'industrialisation

En 1949, après douze années de guerre sino-japonaise (1937-1945) et de guerre civile (1945-1949), et le retrait des grandes puissances occidentales (Royaume-Uni, France, Allemagne et les États-Unis), le territoire chinois est à reconstruire. Les dirigeants de la République populaire de Chine promeuvent alors d'importantes transformations politiques et économiques, et engagent le pays dans une stratégie d'industrialisation planifiée.

1949-1957 : l'influence soviétique

Entre 1949 et 1957, la Chine connaît une explosion démographique et une forte augmentation de la population urbaine, qui croît de 10,6 %[82] à 15,4 %.

Tableau 2 : L'évolution du taux d'urbanisation entre 1949 et 1957

Année	Population totale	Population urbaine	Taux de population urbaine (%)
1949	541 670 000	57 650 000	**10,6**
1950	551 960 000	61 690 000	**11,2**
1951	563 000 000	66 320 000	**11,8**
1952	574 820 000	71 630 000	**12,5**
1953	601 650 000	77 260 000	**13,3**
1955	614 650 000	82 850 000	**13,5**
1957	646 530 000	99 490 000	**15,4**

Sources : *China Statistical Yearbook, 2010*. Pékin, China Statistics Press, p. 95 ; Angus MADISSON, 2007. Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD. Paris, OCDE, tableau 3-17, p. 78, http://dx.doi.org/10.1787/086286638653, consulté le 13/11/2011, pour les données de 1952 et 1957.

Dès 1950, le monde rural chinois est profondément transformé par une réforme agraire qui redistribue les terres cultivables entre les paysans, avant que ces terres soient progressivement collectivisées à partir de 1953. La croissance démographique, la collectivisation et la modernisation du secteur agricole dégagent alors des surplus de main-d'œuvre importants dans les campagnes.

Parallèlement, la Chine adopte le modèle de croissance économique planifiée, basé sur le développement d'une industrie lourde, préconisé par l'Union soviétique. Avec l'aide d'experts envoyés par Moscou, le pays élabore son I^er^ plan quinquennal,

[82] *China Statistical Yearbook*, 2010, *op. cit.*, p. 95.

officiellement mis en place à partir de 1955. L'objectif essentiel est de jeter les bases d'un vaste secteur industriel à l'échelle nationale et vise le développement de villes industrielles minières, sidérurgiques, ferroviaires sur l'ensemble du territoire chinois. Entre 1950 et 1958, la conquête du territoire chinois par un front pionnier industriel se traduit par la construction de 94 000 km de routes et 5 400 km de chemins de fer, tandis que la surface agricole cultivable s'étend de 11 %. Les institutions chinoises sont refondées suivant une organisation verticale et sectorielle. Chaque secteur est contrôlé par un ministère ou une institution centrale exerçant son autorité sur une hiérarchie de bureaux déclinés à toutes les échelles administratives. Ces bureaux échappent au contrôle des collectivités territoriales[83].

> « Ce n'est que lorsque la production dans les villes est rétablie et développée, lorsque les villes de consommation deviennent des villes de production, que le pouvoir politique populaire peut être consolidé […]. Toutes les autres activités tournent autour de cette double fonction centrale – production et consommation – et la servent. ».
> Mao Zedong, cité dans K. I. FUNK, 1996. « Satellite Towns : Development and Contributions », dans Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG, dir., *Transformation and Modernization under China's Open Policy*, Hong Kong, The Chinese University Press, pp. 321-340.

En cela, la Chine tend alors vers une forme d'urbanisation proche de celle développée à la même époque par l'ensemble des pays d'Union soviétique et d'Europe centrale et orientale. Les économistes, géographes et politologues comparent la transition urbaine chinoise à la transition urbaine et socialiste des pays d'Europe centrale et orientale. Cependant, après le I^{er} plan quinquennal, la Chine s'engage dans une modernisation industrielle et socialiste, mais développe sa propre trajectoire d'urbanisation qui sera symboliquement marquée par la rupture avec l'URSS en 1960[84]. La République populaire de Chine suit alors un modèle de modernisation et d'industrialisation qui se veut proprement chinois.

1958-1961 : Le Grand Bond en avant vers une transition urbaine maoïste

L'évènement qui engage la Chine dans une trajectoire urbaine propre et marque durablement les rapports entre ville et campagne est le Grand Bond en avant (*dayuejin*) entre 1958 et 1961. Bien que motivé par la critique du modèle soviétique de développement, le Grand Bond en avant ne remet pas en cause le cœur de la stratégie

[83] Marie-Claire BERGÈRE, 2000. *La Chine de 1949 à nos jours.* Paris, Armand colin, 3^{e} édition revue et augmentée, pp. 32-33 et 42-56.
[84] Laurence J.C. MA, 2002, *op. cit.*, pp. 1545-1570.

stalinienne d'industrialisation adoptée durant le premier plan quinquennal[85]. Le surplus de main-d'œuvre agricole dégagé par la collectivisation des terres est mobilisé dans l'industrie et la construction. À l'automne 1958, 90 millions de paysans, encadrés par les communes populaires récemment mises en place, participent aux travaux d'infrastructures (construction de barrages et entretien de canaux) et à l'effort d'industrialisation. Les « hauts petits fourneaux » se multiplient dans les campagnes pour atteindre des objectifs de production industriels qui sont de fait irréalisables. Les paysans qui participent à l'effort d'industrialisation négligent les travaux agricoles et la récolte de 1958 pourrit sur pied. Les récoltes de 1959 et 1960 sont d'abord pénalisées par une mauvaise gestion, politisée et décentralisée : les dommages causés par des intempéries viennent s'y ajouter. Entre 1958 et 1960, la production de céréales recule de 200 millions de tonnes à 144 millions de tonnes, soit une baisse de 26,4 %[86]. Le Grand Bond en avant provoque ainsi une famine générale, durant « les années noires de 1959-1961 », et la mort de 13 millions de personnes selon les sources chinoises, de 18 à 23 millions selon Alain Roux[87], de 16 à 28 millions de Chinois selon Marie-Claire Bergère[88]. Poussés par la faim des millions de survivants, comparés à des *hungry ghosts* par Jasper Becker[89], gagnent les villes pour y chercher du travail. La population urbaine augmente de 4,4 % entre 1957 et 1960 pour atteindre 19,8 % en 1960. Entre 1950 et 1960, la population urbaine double pour atteindre 130 millions d'individus.

[85] « L'adoption d'une nouvelle politique économique, en 1958-1959, est étroitement liée au conflit qui […] oppose Pékin et Moscou sur la déstalinisation, la co-existence, le passage pacifique au socialisme, la direction du camp socialiste. Avec le Grand-Bond en avant, la Chine […] inaugure une nouvelle stratégie de développement qui doit lui permettre non seulement de surmonter les difficultés économiques apparues à la fin du premier plan quinquennal mais aussi abréger la phase de transition vers le socialisme […]. Plus sans doute que son hétérodoxie économique, les ambitions idéologiques du Grand Bond en avant expliquent que celui-ci ait servi de catalyseur à la rupture sino-soviétique. […] Grand Bond en avant et rupture sino-soviétique : les facteurs de l'évolution intérieure et extérieure de la Chine à cette époque s'imbriquent étroitement » : Marie-Claire BERGÈRE, 2000, *op. cit.*, p. 75.
[86] Marie-Claire BERGÈRE, 2000. *op. cit.*, pp. 100-101.
[87] Alain ROUX, 2007. *La Chine au XX^e siècle*. Paris, Armand Colin, 1ère édition, 1998, p. 102.
[88] Marie-Claire BERGÈRE, 2000, *op. cit.*, p. 103.
[89] Jasper BECKER, 1996. *Hungry Ghosts: Mao's Secret Famine.* New York, Free Press, 352 pages.

Tableau 3 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 1958 et 1961

Année	Population totale	Population urbaine	Taux de population urbaine (%)
1958	659 940 000	107 210 000	**18,3**
1959	672 070 000	123 710 000	**18,4**
1960	662 070 000	130 730 000	**19,8**
1961	658 590 000	127 070 000	**19,3**

Sources : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, p. 95 ; Angus MADISSON, 2007. *Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD*. Paris, OCDE, tableau 3-17, p. 78, http://dx.doi.org/10.1787/086286638653, pour les données de 1958 et 1959, consulté le 13/11/2011.

Cette courte période se traduit ainsi par un transfert brutal de population et une explosion démographique des villes chinoises qualifiée d'*overurbanization*, de *spurious urbanization* par le géographe Laurence Ma[90], mais qui ne peut être envisagée comme « une urbanisation et une industrialisation initiales » comme le propose l'OCDE[91], puisqu'il s'agit d'une industrialisation rurale accompagnée d'un transfert de main-d'œuvre temporaire, et non de la constitution d'une main-d'œuvre industrielle urbaine durable.

1962-1978 : Une industrialisation sans urbanisation

À cette courte période d'exode rural alimenté par la famine dans les campagnes, succède, dès 1961, une première phase de reflux encadrée par les autorités centrales, désireuses de garantir la récolte de 1961 : 26 millions de paysans sont renvoyés à la campagne (*huixiang*) pour y cultiver leurs terres, tandis que les campagnes proches des grandes villes sont dévolues au ravitaillement urbain.

En outre, instauré en 1955 par le ministère de l'Intérieur, le « système d'enregistrement de la résidence » (*hukou*) devient véritablement opérationnel en 1958, et divise juridiquement et administrativement la population chinoise en deux catégories : les populations urbaines et les populations rurales. Seuls les possesseurs

[90] Laurence J.C. MA, 2002, *op. cit.*, p. 1550.
[91] OCDE, 2009. *Urban trends and policy in China*, OECD Regional Development Working Papers 2009/1, Rapport rédigé par Kamal-Chaoui, Lamia, Edward Leman et Rufei Zhang. Paris, OECD publishing, p. 7. http://www.oecd.org/dataoecd/28/21/42607972.pdf, consulté le 08/11/2010.

d'un *hukou* urbain peuvent travailler à la ville[92]. L'immense majorité des paysans, main-d'œuvre abondante dont les villes ont besoin de manière temporaire, et qu'elles ne peuvent nourrir *via* les tickets d'alimentation, ne peut quitter la campagne. L'ensemble de la population chinoise est assignée à résidence et ne peut effectuer des migrations de travail à destination de bourgs ou villes qu'après avoir obtenu l'aval des autorités[93]. Dès 1962, par ce biais, le gouvernement chinois contrôle strictement l'accès au marché du travail urbain, afin d'éviter l'exode de centaines de millions de ruraux et une urbanisation incontrôlée, mais aussi pour assurer la production alimentaire de base et permettre la réalisation de grands travaux destinés à maîtriser le territoire chinois. La République populaire de Chine se présente alors, pour les pays en développement comme un modèle de développement socialiste alternatif au modèle soviétique[94].

En raison des tensions de la Guerre froide et de la rupture sino-soviétique entérinée par le rappel des experts soviétiques de Chine en juillet 1960, le gouvernement chinois décide de relocaliser l'industrie dans les régions situées à l'Ouest de la Chine, dans le cadre du Troisième Front de construction. Afin de soutenir ce redéploiement industriel vers l'Ouest et pour pallier les instabilités politiques internes nées du Grand Bond en avant, la Révolution culturelle (*wenhua dageming*) est lancée[95]. Pour mettre en œuvre son programme, Mao s'appuie alors sur les masses étudiantes, qui donnent naissance aux « gardes rouges » (*hongweibing*)[96].

Dès 1966, des millions d'adolescents, auxquels est accordée la possibilité de se déplacer librement, gagnent Pékin, sillonnent le pays, s'exaltent et réquisitionnent ce qu'ils jugent nécessaires. Face aux désordres qui s'étendent désormais à l'ensemble du territoire chinois et à toute la société, et faux révoltes de plusieurs grandes villes comme

---

[92] Ce système d'enregistrement de la résidence différencie durablement les catégories urbain/rural. Il est toujours en vigueur aujourd'hui, même si des aménagements sont possibles depuis 2001. Il est désormais possible de transférer son *hukou* en ville pour ceux qui possèdent des ressources et un domicile fixes, et qui peuvent répondre aux besoins du développement économique et social local : Isabelle THIREAU, 2006. « Enregistrement de la résidence », dans Thierry SANJUAN (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine.* Paris, Armand Colin, pp. 89-91.

[93] Isabelle ATTANÉ, 2005. « La Chine : quelles politiques démographiques ? », *Critique internationale*, n° 29, pp. 49-62.

[94] Laurence J.C. MA, 2002, *op. cit.*, p. 1550.

[95] « La Révolution culturelle s'apparente […] à la terreur jacobine : comme elle, elle prétend installer le règne de la vertu. Si Mao Zedong veut chasser le Parti et prendre le pouvoir, ce n'est pas uniquement par ambition personnelle mais aussi pour empêcher la révolution chinoise de dégénérer et la Chine de tomber dans le révisionnisme » : Marie-Claire BERGÈRE, 2000, *op. cit.*, p. 120.

[96] « Après les désillusions apportées par les précédents mouvements, la fatigue et le scepticisme ont gagné ceux auxquels Mao a déjà fait appel : les démocrates et intellectuels qu'il a lancés dans l'aventure des Cents Fleurs, les paysans auxquels il a demandé de se surpasser pendant le Grand Bond en avant. Sur qui le président peut-il désormais compter, sinon sur ceux qui sont trop jeunes pour avoir connu ces journées d'enthousiasme… et leurs tristes lendemains ? » : Marie-Claire BERGÈRE, 2000, *op. cit.*, p. 123.

Shanghai, Nankin et Canton, Mao Zedong prend le pouvoir et donne à l'armée les moyens de rétablir l'ordre. Les « gardes rouges » et les révolutionnaires sont mis en déroute, puis envoyés à la campagne. Pendant l'hiver 1968-1969 commence le mouvement de migrations vers les campagnes : 20 millions de jeunes instruits (*zhishi qingnian*) sont tenus de « monter sur les montagnes et descendre dans les campagnes » (*shangshan xiaxiang*), pour y être rééduqués par les paysans, et encadrés par les communes populaires ou par les ouvriers attachés aux grands travaux de construction[97]. Ces populations d'origine urbaine, qui ne sont autorisées à regagner leurs villes natales qu'à la fin des années 1970, sont à l'origine d'une seconde phase de « décantation urbaine »[98].

Suite aux famines des « années noires », au retour à la terre (*huixiang*) des paysans poussés vers les villes par le Grand Bond en avant, et au départ vers les campagnes des jeunes urbains et intellectuels (*xiafang*), le taux d'urbanisation fléchit de 19,3 % à 18 % entre 1961 et 1965. L'ensemble de ces mesures a dans les faits contribué à maintenir un taux de population urbaine plafonné à 18 % durant les années 1960 et 1970, puisqu'en 1978, seuls 17,9 % des Chinois disposent d'un enregistrement à la résidence urbain.

[97] Marie-Claire BERGÈRE, 2000, *op. cit.* pp. 119-137.
[98] ZHU Yuhong, 2006. « Urbanisation et urbanisme des petites villes en Chine ». Thèse de doctorat en géographie-aménagement, Université Toulouse II-Le Mirail, p. 40.

Tableau 4 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 1962 et 1978

Année	Population totale	Population urbaine	Taux de population urbaine (%)
1962	672 950 000	116 590 000	**17,3**
1963	691 720 000	116 460 000	**16,8**
1964	704 990 000	129 500 000	**18,4**
1965	725 380 000	130 450 000	**18,0**
1966	745 420 000	133 130 000	**17,9**
1967	763 680 000	135 480 000	**17,7**
1968	785 340 000	138 380 000	**17,6**
1969	806 710 000	141 170 000	**17,5**
1970	829 920 000	144 240 000	**17,4**
1971	852 290 000	147 110 000	**17,3**
1972	871 770 000	149 350 000	**17,1**
1973	892 110 000	153 450 000	**17,2**
1974	908 590 000	155 950 000	**17,2**
1975	924 200 000	160 300 000	**17,3**
1976	937 170 000	163 410 000	**17,4**
1977	949 740 000	166 690 000	**17,6**
1978	962 590 000	172 450 000	**17,9**

Source : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, p. 95.

Par ailleurs, en 1978, 71,9 % de la population relève encore du secteur primaire, contre 15,8 % pour le secondaire et 12,3 % pour le secteur tertiaire, selon les calculs d'Angus Madisson. Entre 1952 et 1978, le taux de population travaillant dans le secteur secondaire a doublé, passant de 7 à 15,8 %, tandis que le taux d'urbanisation plafonne à 18 %, ce qui dénote l'amorce d'une transition industrielle.

Tableau 5 : L'évolution de la structure du produit intérieur brut et de l'emploi entre 1952 et 1978

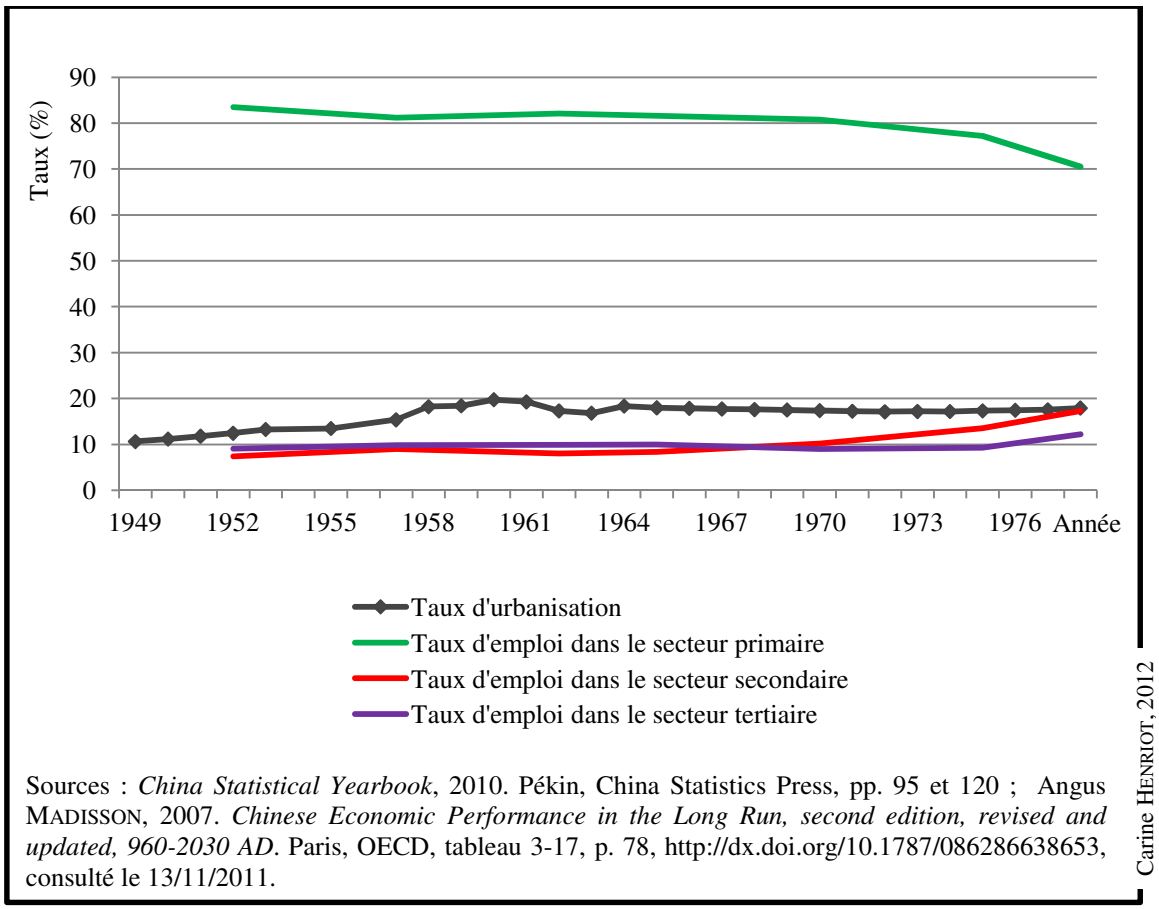
	Année	Secteur primaire	Secteur secondaire (industrie et construction)	Secteur tertiaire
Produit intérieur brut	**1952**	59,7 %	10 %	30,3 %
	1978	34,4 %	36,8 %	28,8 %
Emploi	**1952**	82,5 %	7 %	10,5 %
	1978	71,9 %	15,8 %	12,3 %

Source : Angus MADISSON, 2007, *Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD*. Paris, OCDE, p. 70, tableau 3-11, http://dx.doi.org/10.1787/086262428768, consulté le 13/11/2011.

Cette première phase de la transition urbaine chinoise se caractérise donc par une industrialisation intense, qui ne s'accompagne pas d'un transfert de main-d'œuvre massif et durable vers les villes. Cette particularité éloigne la transition urbaine chinoise

du modèle proposé par Arthur Lewis ou de celui observé dans les pays socialistes à économie planifiée d'Europe centrale et orientale. Cette première phase de la transition urbaine chinoise correspond, selon Richard Kirkby, à une « sous-urbanisation » (*under-urbanization*) [99] ou selon Kam-Wing Chan à une « urbanisation incomplète » (*incomplete urbanization*) [100]. Christian Henriot considère, selon une vision plus malthusienne, qu'il s'agit d'un « endiguement urbain », d'une « désurbanisation »[101]. Selon Laurence Ma, cette transition correspond plutôt à une phase d'« intense industrialisation avec une urbanisation contrôlée » ou une « urbanisation latente », pour désigner la « population flottante » travaillant dans l'industrie à la campagne[102].

Graphique 2 : La transition urbaine chinoise entre 1949 et 1978



Sources : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, pp. 95 et 120 ; Angus MADISSON, 2007. *Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD*. Paris, OECD, tableau 3-17, p. 78, http://dx.doi.org/10.1787/086286638653, consulté le 13/11/2011.

Carine HENRIOT, 2012

[99] Richard J.R. KIRKBY, 1987. « A review of satellite town policies in the People's Republic of China. The experience of Shanghai », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 205-230.
[100] Kam-Wing CHAN, 2010. « Fundamentals of China's Urbanization and Policy », *The China Review*, vol. 10, n° 1, p. 79. http://faculty.washington.edu/kwchan/Chan-Fundamentals-CR2010.pdf, consulté le 11/11/2011.
[101] Christian HENRIOT, 2002. *op. cit.*, p. 147.
[102] Laurence J.C. MA, 2002, *op. cit.*, p. 1550.

Ainsi la transition urbaine chinoise est-elle retardée entre 1949 et 1978 : l'une industrialisation s'accompagne d'une extension urbaine limitée avec une stricte différenciation des catégories ville/campagne, mise en place par l'enregistrement à la résidence (*hukou*), qui sépare *de jure* la population chinoise en deux catégories : la population urbaine et la population rurale.

Une urbanisation récente et accélérée

Depuis les réformes engagées en 1978, avec l'ouverture et la transition vers une économie de marché, la Chine connaît une phase d'urbanisation récente et rapide[103], voire accélérée[104], renforcée par une intégration croissante à l'économie globalisée, qui se traduit depuis les années 1990 par la métropolisation de certaines zones littorales.

Définition de la métropolisation

Le terme métropolisation est dérivé du mot « métropole », qui renvoie étymologiquement au grec *meter-polis*, c'est-à-dire « ville-mère ». L'utilisation du terme métropolisation renvoie à une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour de la métro-pole, soit la ville faisant autorité.

Pour François Ascher, ces mutations urbaines qui se projettent « au-delà de la ville » aboutissent à des « métapoles »[105]. Pour Saskia Sassens, dont l'approche est plus économique que territoriale, il convient plutôt de parler de « villes globales »[106]. Pour autant, tous ces termes ont pour dénominateur commun de décrire l'intensification de la globalisation, de la complexification des phénomènes de territorialisation et de mutations sociétales. Prolongeant le modèle de la transition urbaine élaboré par Lewis, le phénomène de métropolisation correspond au passage d'une société industrielle à une société tertiaire globalisée.

À l'échelle locale, le réseau urbain se compose d'une ville-centre et de périphéries urbaines, proches et lointaines, qui ne sont plus seulement subordonnées, mais intégrées au territoire métropolitain et font système. La métropolisation marque la

---

[103] Clifton PANNELL, 2002. « China's continuing urban transition », *Environment and Planning A,* vol. 34, n° 9, pp. 1571-1589.
[104] John FRIEDMANN, 2006, *op. cit.*, pp. 440-442.
[105] François ASCHER, 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes.* Paris, Odile Jacob, 350 pages.
[106] Saskia SASSENS, 1996. *La Ville globale.* Paris, Édition Descartes, 1ère édition, 1991, 530 pages.

fin de la dichotomie urbain/rural observée dans le modèle de transition économique de Lewis, mais réduit le poids relatif des petites villes et villes moyennes au profit des villes les plus importantes, qui deviennent les « lieu(x) de commandement de vastes espaces »[107]. Cette « concentration de valeur à l'intérieur et autour des villes les plus importantes » [108] rend possible l'« accès à un niveau d'excellence à l'échelle mondiale »[109]. Le processus de métropolisation correspond bien à une concentration de valeur vers les villes les plus importantes – et non les plus grandes. « Dans cette logique, il s'agit d'opposer les fonctions complexes de commandement (permettant de définir la métropole) aux critères simples de la taille (qui, eux, permettent de caractériser la mégapole, la mégalopole) »[110]. La métropolisation correspond ainsi à la « poursuite de la dynamique générale d'urbanisation »[111], dans un contexte où les logiques d'économies globalisées et les mutations sociales mondialisées sont à l'origine de la transition du processus d'urbanisation vers celui de métropolisation. Ce glissement est notamment mis en évidence par l'intensification des mobilités et un rayonnement international. À ce titre, la métropolisation constitue la « forme contemporaine du processus d'urbanisation »[112], le « stade actuel de la territorialisation des régions et pays en intense développement, quelles que soient leurs « positions » sur un axe pays développés ⇔ pays en développement » selon Jean-Paul Ferrier[113].

La métropolisation peut adopter des formes variées en raison du pays, de l'ancienneté de l'urbanisation, des moteurs et des caractéristiques de l'urbanisation, des densités urbaines, des politiques territoriales ; il convient ainsi de s'interroger sur la déclinaison chinoise de ce processus de métropolisation.

---

[107] Pascal BAUD, Serge BOURGEAT et Catherine BRAS, 1997. *Dictionnaire de géographie*. Paris, Hatier, collection Initial, 2e édition, 1ère édition, 1995, p. 476.
[108] François ASCHER, 2003. « Métropolisation » dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT (dir.), 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin, pp. 612-615.
[109] Jacques LÉVY, 1996. « Territoires et réseaux », dans Thierry PAQUOT (dir.), 1996. *Le monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Bruxelles, Complexe, p. 375.
[110] René-Yves DAGORN, 2003. « Métropole, mégalopole », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT (dir.), 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin. pp. 609-612.
[111] François ASCHER, 2003, *op. cit*, pp. 612-615.
[112] François ASCHER, 2003, *op. cit*, pp. 612-615.
[113] Jean-Paul FERRIER, 2000. « De l'urbain au post-urbain : théorie géographique de la métropolisation et prospective pour une habitation durables des territoires », dans Jean-Pierre PAULET, 2000. *Les très grandes villes dans le monde*. Paris, Sedes-Cned, pp. 165-214 ; Jean-Paul FERRIER, 2001. « Pour une théorie (géographique) de la métropolisation », *Cahier de la métropolisation, enjeux et définition de la métropolisation*, n° 1, pp. 41-51.

« Réformes et ouverture »

Les mutations urbaines chinoises ne peuvent être comprises qu'à la lumière des bouleversements économiques récents[114], et notamment l'ouverture du pays à la globalisation. Or, contrairement aux pays de l'ancienne Union soviétique ou d'Europe centrale et orientale, la transition vers une économie de marché ne s'opère pas ici brutalement et ne fait pas suite à une crise. Bien au contraire, cette transition s'inscrit dans une continuité politique et correspond à des « réformes par le haut »[115], initiées par l'État central. Si l'urbanisation chinoise est un phénomène endogène, plus qu'exogène[116], la métropolisation constitue une forme particulière d'urbanisation et témoigne de l'insertion accélérée de certains territoires chinois dans le mouvement de l'économie globalisée au début des années 2000[117]. L'ouverture est présentée par Thierry Sanjuan comme une période de transition post-maoïste entre 1978 et 1992, pendant laquelle la décollectivisation laisse place à une industrialisation rurale prospère des régions littorales, puis entre 1992 et 2002, une « refondation » du territoire chinois marquée par la privatisation des entreprises collectives, les réformes du système du logement et le développement d'équipements urbains, suivi depuis les années 2000 par l'affirmation de la République populaire de Chine comme puissance globalisée et mondialisée, avec l'entrée dans l'OMC en 2001[118].

1978-1992 : La transition post-maoïste et l'industrialisation rurale

Dans le prolongement des quatre modernisations, la Chine s'est engagée, depuis 1978, dans une période de « réformes et d'ouverture » (*gaige yu kaifang*)[119], qui coïncide avec l'arrivée de Deng Xiaoping à la tête du Parti. Les réformes denguistes touchent les structures économiques, et envisagent une ouverture idéologique en termes économiques : elles conjuguent une libéralisation économique et une ouverture sur l'étranger. Il s'agit d'ouvrir progressivement à l'économie mondiale des territoires

[114] Laurence J.C. MA, 2002, *op. cit*, p. 1547.
[115] Marie-Claire BERGÈRE, 1985, *op. cit*, p. 157.
[116] John FRIEDMANN, 2006, *op. cit.*, pp. 440-451.
[117] Pierre GENTELLE, 2001. « Mondialisation, métropolisation, puissance dans la construction du territoire en Chine continentale », *Historiens et géographe*, n° 374, pp. 379-384.
[118] Thierry SANJUAN, 2007. *Atlas de la Chine. Les mutations accélérées*. Paris, Autrement, pp. 34-35.
[119] Le slogan « Réformes et ouverture » (*gaige yu kaifang*) apparaît pour la première fois à l'occasion du troisième plénum du XI[e] Comité central du Parti communiste en décembre 1978 : Jean-Pierre CABESTAN, 2006. « Réformes et ouverture », dans Thierry SANJUAN (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine*. Paris, Armand Colin, p. 214.

délimités sur le modèle des zones franches des nouveaux pays industriels asiatiques[120]. Quelles sont les étapes officielles de l'ouverture dans la Chine des réformes jusqu'en 1992[121] ?

- En 1980, quatre zones économiques spéciales (ZES) sont créées : Shenzhen, Zhuhai, Shantou et Xiamen, toutes situées dans les provinces méridionales du Guangdong et du Fujian.
- En 1984, 14 villes littorales sont ouvertes et dotées de zones de développement économique et technique (ZDET) : Beihai, Zhanjiang, Canton, Fuzhou, Wenzhou, Ningbo, Shanghai, Nantong, Lianyungang, Qingdao, Yantai, Qinhuangdao et Dalian.
- En 1985, trois régions littorales, incluant des villes et des espaces ruraux, sont ouvertes : le delta de la rivière des Perles, la région méridionale du Fujian et le delta du Yangzi, dont les 15 villes de Changzhou, Hangzhou, Huzhou, Jiaxiang, Nankin, Nantong, Ningbo, Shanghai, Shaoxing, Suzhou, Taizhou, Wuxi, Yangzhou, Zhenjiang et Zhoushan.
- En 1988, Hainan devient la cinquième zone économique spéciale. Selon « la stratégie de développement économique des zones côtières » sont notamment ouverts le golfe de Bohai, les péninsules du Shandong et du Liaodong, et les villes de Weihai, Yingkou et Shenyang.
- En 1990, la Nouvelle Zone de Pudong est créée à Shanghai.
- En 1992, les capitales provinciales de Changsha, Changchun, Chengdu, Guiyang, Harbin, Hefei, Hohhot, Shijiazhuang, Urumqi, Kunming, Nanchang et Nanning sont ouvertes ; ainsi que les ports fluviaux de Huangshi, Wuhan, Yichang, Yueyang, Chongqing, Fuling et Wanlong le long du Yangzi ; et les

---

[120] « Au-delà du slogan denguiste, la notion d'"ouverture" (*kaifang*) est en fait clé. L'image qu'elle évoque n'est pas anodine. Il s'agit bien de laisser s'ouvrir une porte sur un territoire antérieurement clos, et le pouvoir chinois entend donner libre accès non pas à un espace indéterminé mais à un lieu spécifiquement voué à une relation avec les étrangers et spatialement délimité. Les zones économiques spéciales, crées dans les débuts des réformes, n'étaient pas seulement des zones franches servant à l'intégration de la Chine au système mondial, avec l'objectif paradoxal de prouver la supériorité du socialisme sur le capitalisme, elles étaient avant tout des sas de communication devant aussi bien ouvrir sur l'étranger que protéger l'intégrité intérieure du pays. […] L'ouverture est en cela un moyen d'attribuer une place à l'étranger, de le situer en dehors de soi, tout en le contrôlant ». Thierry SANJUAN, 2004. *La Chine en recomposition : pourvoir territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation*. Habilitation à diriger des recherches en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, tome 3, pp. 34-35.

[121] Thierry SANJUAN, 2004, *op. cit.*, tome 3, pp. 34-35, tableau 2, p. 35, et carte 2, p. 42 ; Thierry SANJUAN, 2007. *Atlas de la Chine. Les mutations accélérées*. Paris, Autrement, pp. 34-35.

villes frontalières de Hunchun, Suifenhe, Tongjiang, Heihe, Manzhouli, Erenhot, Tacheng, Bole, Yinning, Ruili, Wanding, Hekou, Pingxiang et Dongxing.

Entre 1978 et 1992, la Chine opère ainsi une « ouverture » progressive de son territoire à la globalisation. Cette nouvelle ligne politique permet de repositionner les villes au cœur des dynamiques de développement, ce qui se traduit notamment par une croissance du taux d'urbanisation de la Chine : entre 1978 et 1991, la population urbaine augmente de 170 à 305 millions d'urbains, et passe de 17,9 à 26,4 %.

Tableau 6 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 1978 et 1992

Année	Population totale	Population urbaine	Taux de population urbaine (%)
1978	962 590 000	172 450 000	**17,9**
1979	975 420 000	184 950 000	**19**
1980	987 050 000	191 400 000	**19,4**
1981	1 000 720 000	201 710 000	**20,2**
1982	1 016 540 000	214 800 000	**21,1**
1983	1 030 080 000	222 740 000	**21,6**
1984	1 043 570 000	241 070 000	**23**
1985	1 058 510 000	250 940 000	**23,7**
1986	1 075 070 000	263 660 000	**24,5**
1987	1 093 000 000	276 740 000	**25,3**
1988	1 110 260 000	286 610 000	**25,8**
1989	1 127 040 000	295 400 000	**26,2**
1990	1 143 330 000	301 910 000	**26,4**
1991	1 158 230 000	305 430 000	**26,4**
1992	1 110 260 000	323 720 000	**27,6**

Source : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, p. 95.

Le taux de population urbaine augmente significativement durant cette période alors que la politique de l'enfant unique est appliquée en ville. Cette hausse est le résultat d'un transfert de populations des villes vers les campagnes avec le retour des déplacés de la Révolution culturelle, d'une urbanisation « par le bas », soit par les bourgs et petites villes, et des réformes et des redécoupages administratifs qui ont pour objectif de limiter les conflits d'intérêts et aboutissent à élargir le territoire défini comme urbain.

À partir de 1979, les étudiants et intellectuels déplacés au moment de la Révolution culturelle sont autorisés à regagner leur ville natale, ce qui se traduit par une forte hausse du taux de population urbaine de la Chine en 1979.

Cependant, depuis 1979, la campagne de limitation des naissances réglemente strictement la politique de l'enfant unique, ce qui se traduit par une baisse de la fécondité notamment en milieu urbain[122].

Entre 1978 et 1984, la décollectivisation de l'agriculture, libère rapidement un surplus de main-d'œuvre, qui s'emploie dans les entreprises de bourgs et de cantons. Le principal processus de redéploiement territorial durant la période post-maoïste est l'industrialisation rurale, notamment dans les campagnes littorales ouvertes à la globalisation, qui deviennent les véritables pôles du développement de la Chine des réformes denguistes. Les principaux foyers d'industrialisation rurale sont alors : le sud de la province du Jiangsu, dont le modèle de développement, mis en évidence par le sociologue chinois Fei Xiaotong[123], est basé sur la multiplication et le dynamisme des entreprises de bourgs et de cantons ; Wenzhou, dans la province du Zhejiang, dont le modèle est basé sur l'entrepreneuriat familial ; et le delta de la rivière des Perles qui, soutenu par les investissements originaires de Hong Kong, connaît la croissance plus forte. Pour Laurence Ma, ce développement industriel des bourgs ruraux est considéré comme une « urbanisation par le bas », ou une « urbanisation *de facto* » caratéristique des années 1980[124].

Parallèlement à cette « urbanisation par le bas », à partir de 1984, la politique de décentralisation entraîne des conflits d'intérêts entre gouvernements locaux. Dans les années 1980 et 1990, afin d'apaiser ces tensions, le gouvernement central et les provinces mettent en place des réformes administratives. Le principe « la ville administre le district » (*shi guan xian*, *shi dai xian* ou *shi lingdao xian*) voit le rattachement de districts ruraux à des villes ayant rang de préfecture, afin de permettre aux villes centrales de bénéficier d'une meilleure croissance, en limitant les conflits locaux, de favoriser la croissance industrielle et une intégration urbain-rural. La seconde refonte administrative ayant un effet sur le taux de population urbaine est l'« abolition

---

[122] Isabelle ATTANÉ, 2005, *op. cit.*, pp. 49-62.

[123] FEI Xiaotong, *et al.* 1986. *Small Towns in China: Functions, Problems & Prospects.* Beijing, New World Press, 374 pages. Le géographe ZHU Yuhong s'est notamment intéressé au développement de ces pôles ruraux ou « bourgs organiques » et leur rôle dans la transition métropolitaine chinoise : ZHU Yuhong, 2006, *op. cit.*, pp. 31-78.

[124] Laurence J.C. MA, 2005a. « Privatization of rural industry and de facto urbanization from below in Southern Jiangsu, China », *Geoforum*, n° 36, pp. 761-777.

des préfectures et l'établissement des municipalités » (*chedi sheshi* ou *di gai shi*). Elle enlève à certains districts le statut de préfecture et les place sous la juridiction d'une municipalité ayant rang de préfecture. Certains districts sont promus au rang de municipalité, ce qui leur permet d'administrer les districts ruraux alentour. Enfin, « l'abolition des districts ruraux et l'établissement des arrondissements administrés par des municipalités » (*chexian shequ*) permet aux grandes villes d'annexer des arrondissements suburbains et périurbains qui dépendaient auparavant de la province, et dépendent désormais directement de la ville-centre[125].

Cette refonte du système territorial chinois et de sa hiérarchisation fait passer sous le terme de municipalité (*shi*), au sens de commune urbaine, des territoires urbains et des territoires ruraux. Or, en augmentant le nombre de villes, ces réformes territoriales ont mécaniquement augmenté le nombre d'urbains et engendre également une « urbanisation par le haut ».

Ainsi la phase de transition post-maoïste est-elle marquée par une certaine « latence urbaine »[126]. L'augmentation du taux d'urbanisation est aussi pour partie le fait de reclassements administratifs, tandis que la fonction industrielle connaît un développement important dans les campagnes littorales ouvertes à la globalisation.

1992-2001 : une refondation urbaine

Début 1992, Deng Xiaoping effectue une visite d'inspection dans le Sud de la Chine, à Wuhan, Shenzhen, Zhuhai et Shanghai. À cette occasion, il réaffirme et relance la politique d'ouverture, notamment économique[127]. Le XIV^{e} congrès du Parti communiste chinois en octobre 1992 confirme officiellement la politique des réformes et conforte l'équipe dirigeante autour de Jiang Zemin[128].

Les années 1990 constituent un tournant décisif. Dans un pays désormais ouvert, mais où les logiques de développement local entraînent d'importantes disparités régionales, l'État central et les grandes villes reprennent l'initiative. Les réformes progressives des entreprises d'État s'accompagnent d'une politique économique de privatisation, d'une décollectivisation en ville, de la réforme du système d'attribution du

[125] Laurence J.C. MA, 2005b. « Urban administrative restructuring changing scale relations and local economic development in China », *Political geography*, n° 24, pp. 477-497.
[126] Thierry SANJUAN, 2004. *op. cit*., tome 3, p. 185.
[127] Marie-Claire BERGÈRE, 2000. *op. cit.*, pp. 260-267.
[128] Jiang Zemin a été Secrétaire général du Parti communiste chinois entre 1989 et 2002, Président de la Commission militaire centrale entre 1989 et 2004, et Président de la République populaire de Chine entre 1993 et 2003. Il incarne la poursuite des réformes denguistes et l'arrivée au pouvoir des Shanghaiens.

logement et de l'ouverture du marché de l'immobilier. La ville devient le lieu de polarisation de l'activité économique et de son commandement, modernise son paysage, et se dote d'équipements et de grandes infrastructures.

Dans le VIII^{e} plan quinquennal (1991-1995), pour la première fois, le mot « urbanisation » (*chengzhenhua*) apparaît, mais c'est pour reprendre le slogan de 1989 : « contrôler les grandes villes, modérer le développement des villes moyennes et encourager le développement des petites villes ». Dans le IX^{e} plan quinquennal (1996-2000), le développement vise à « contrôler strictement la croissance des grandes villes, développer raisonnablement les villes moyennes et les petites villes ». En 1998, à l'occasion de la troisième session plénière du comité central issu du XV^{e} congrès du Parti communiste, Jiang Zemin indique que : « le développement des petites villes et des bourgs organiques est une stratégie importante pour impulser le développement économique et social dans les campagnes. Il favorise le regroupement des entreprises rurales, le déplacement de la main-d'œuvre rurale, et évite à la fois l'exode rural aveugle vers les métropoles et [celui vers] les grandes villes ». Le slogan « quittez la terre mais pas la campagne » est plus que jamais d'actualité.

Entre 1992 et 1999, le développement continue de s'orienter vers les pôles ruraux périurbains, mais le taux d'emploi industriel connaît une faible croissance, tandis que la part d'emploi tertiaire ne cesse d'augmenter. En 1994, pour la première fois, le taux d'emploi dans le secteur tertiaire (23 %) est supérieur au taux d'emploi dans le secteur secondaire (22,7 %), tandis que le secteur primaire continue d'employer 54,3 % de la population active chinoise[129]. Pour autant, le taux d'urbanisation de la Chine croît plus faiblement que durant les années 1980.

[129] *China Statistical Yearbook*, 2010, *op.cit.*, p. 95.

Tableau 7 : L'évolution du taux d'urbanisation de la Chine entre 1992 et 1999

Année	Population totale	Population urbaine	Taux de population urbaine (%)
1992	1 110 260 000	323 720 000	**27,6**
1993	1 185 170 000	333 510 000	**28,1**
1994	1 198 500 000	343 010 000	**28,6**
1995	1 211 210 000	351 740 000	**29**
1996	1 223 890 000	359 500 000	**29,4**
1997	1 236 260 000	369 890 000	**29,9**
1998	1 248 100 000	379 420 000	**30,4**
1999	1 259 090 000	388 920 000	**30,9**

Source: *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, p. 95.

Peu à peu, la Chine, qui avait connu une industrialisation des campagnes accompagnée d'une extension urbaine limitée, tend vers une société tertiaire et urbaine. Les villes reprennent l'initiative, tandis que les campagnes industrialisées se restructurent.

2001-2012 : Urbanisation du territoire chinois et métropolisation à Pékin et Shanghai

Le développement urbain des années 2000 s'inscrit dans un contexte de globalisation accélérée de l'économie chinoise et d'intégration à la mondialisation. La globalisation est « un processus global fondé sur l'accélération et l'intensification des flux, l'articulation et l'interdépendance des territoires ». Elle correspond aux phénomènes économiques, environnementaux et géopolitiques de l'espace mondial [130] . La mondialisation désigne, quant à elle, un processus d'intégration à soi des territoires à l'échelle mondiale, depuis un monde singulier, un foyer culturel, historique et économique, participant de la diversité mondiale. En cela, il existe une mondialisation proprement chinoise[131].

[130] Thierry SANJUAN, 2004. *op.cit.,* tome 3, pp. 15-18 ; Thierry SANJUAN, 2010, *op. cit.*, pp. 7-18.
[131] Thierry SANJUAN, 2004. *op.cit.,* Tome 3, pp. 16-17 ; John FRIEDMANN, 2006. *op.cit.,* pp. 440-451 ; Thierry SANJUAN, 2010. *op. cit.*, pp. 7-18.

La Chine s'affirme peu à peu sur la scène internationale comme une « puissance douce » [132]. En 2001, la Chine adhère à l'Organisation mondiale du commerce. L'ensemble du territoire est intégré à l'économie de marché selon le modèle chinois d'« économie socialiste de marché ». Les travailleurs migrants, main-d'œuvre bon marché, gagnent par « vagues » (*mingongchao*) les villes et leurs zones industrielles. Les étudiants des régions intérieures de Chine intègrent les meilleures universités de Pékin et Shanghai, puis les entreprises chinoises et internationales. Le marché de l'emploi des métropoles chinoises émergentes s'internationalise. Les cadres internationaux, séniors, intermédiaires, puis les étudiants viennent chercher dans les métropoles de Pékin et de Shanghai, et dans les très grandes villes chinoises un emploi leur permettant d'évoluer rapidement vers de plus grandes responsabilités. Parallèlement à cette globalisation du territoire chinois, la Chine accueille et organise de grandes manifestations internationales, comme les Jeux olympiques de Pékin en 2008, l'Exposition universelle de Shanghai 2010 et les Jeux asiatiques de Canton en 2010. Chaque métropole chinoise a ainsi été l'organisatrice d'un événement d'envergure asiatique, voire mondiale, marquant son affirmation sur la scène internationale. À l'échelle locale, l'accueil de ces manifestations est l'occasion de profondes restructurations urbaines : les villes chinoises se doivent désormais de répondre aux normes sanitaires et sécuritaires internationales. Sur un temps très court, sont réalisés de grands travaux de modernisation et de développement des infrastructures métropolitaines. Les inégalités sociales ne cessent alors de se creuser.

La crise économique mondiale de 2008 provoque un ralentissement de la croissance. Pour pallier ce ralentissement et soutenir la croissance intérieure chinoise, le gouvernement chinois encourage le développement de grandes infrastructures de transport, ce qui se traduit par la construction de nouvelles voies routières et

[132] La « puissance douce » ou *soft power* correspond, dans le domaine des relations internationales, à l'affirmation d'une puissance par sa capacité de coopération. Selon le géopoliticien Joseph NYE, la puissance douce repose sur : l'image ou la réputation positive d'un État, son prestige (souvent ses performances économiques ou militaires), ses capacités de communication, le degré d'ouverture de sa société, l'exemplarité de son comportement (de ses politiques intérieures mais aussi de la substance et du style de sa politique étrangère), l'attractivité de sa culture, de ses idées (religieuses, politiques, économiques, philosophiques), son rayonnement culturel, scientifique, technologique et sportif, mais aussi sur sa place au sein des institutions internationales lui permettant de contrôler l'ordre du jour de ces débats (et donc de décider de ce qu'il est légitime de discuter ou non) et de figer des rapports de puissance au moment où ils lui sont le plus favorables : Joseph NYE, 1990. *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*. New York, Basic Books, pp. 188-201.

autoroutières, d'ouvrages d'art, de gares routières et ferroviaires, de voies de transport ferré à grande vitesse, ainsi des transports urbains de masse[133].

Dans le cadre du X^e plan quinquennal (2000-2005), trois mesures favorisent le développement des bourgs et pôles secondaires : la possibilité d'obtenir un *hukou* non agricole pour les résidants permanents ayant déménagé vers le bourg-chef lieu de leur district (*xian*) ou de leur arrondissement périurbain (*qu*) ; une réforme du foncier autorise les paysans à vendre leur droit d'usage du sol à d'autres paysans, permettant ainsi de réaliser des économies d'échelle dans le cadre d'opération de remembrement ; la promotion de l'industrialisation ou de la tertiarisation des bourgs en facilitant l'évolution du statut de terres agricoles vers la construction urbaine[134].

Le XI^e programme d'action quinquennal (2006-2010) poursuit ces réformes et place les grandes villes au cœur du développement, en promouvant un « développement équilibré » au sein des régions métropolitaines. Enfin, le XII^e programme d'action quinquennal (2011-2015) met l'accent sur l'urbanisation, en particulier celle des villes secondaires, considérées comme l'instrument privilégié de rééquilibrage macro-économique entre le littoral et l'Ouest chinois, mais aussi entre les grandes villes et la campagne. À cette fin, un assouplissement de l'obtention du *hukou* non agricole pour les migrants travaillant dans les villes secondaires est encouragé afin de détourner vers ces dernières les flux qui se dirigeaient initialement vers les grandes villes chinoises[135]. Ainsi la politique urbaine chinoise se caractérise-t-elle par sa continuité : le gouvernement central et les gouvernements locaux favorisent le développement économique, ainsi qu'un développement urbain contrôlé et raisonné.

À partir de 2000, encouragé par les autorités locales et centrales, et l'intégration dans la globalisation, le développement urbain s'accélère. En 2011, on compte autant d'urbains que de ruraux. Fin 2011, le taux d'urbanisation est de 51,3%[136]

---

[133] ZHANG Yangfei, urbaniste, entretien réalisé en août 2010 à Shanghai.
[134] OCDE, 2009, *op. cit.*, p. 10.
[135] Pierre MONGRUÉ, 2010. « Premières indications sur le XII^e plan quinquennal chinois », *Bulletin économique de Chine*, n° 30, pp. 2-4. http://www.ambafrance-cn.org/Premieres-indications-sur-le-12e-plan-quinquennal-chinois.html, consulté le 15/02/2011.
[136] National Bureau of Statistics of China, 2012, *op. cit.*.

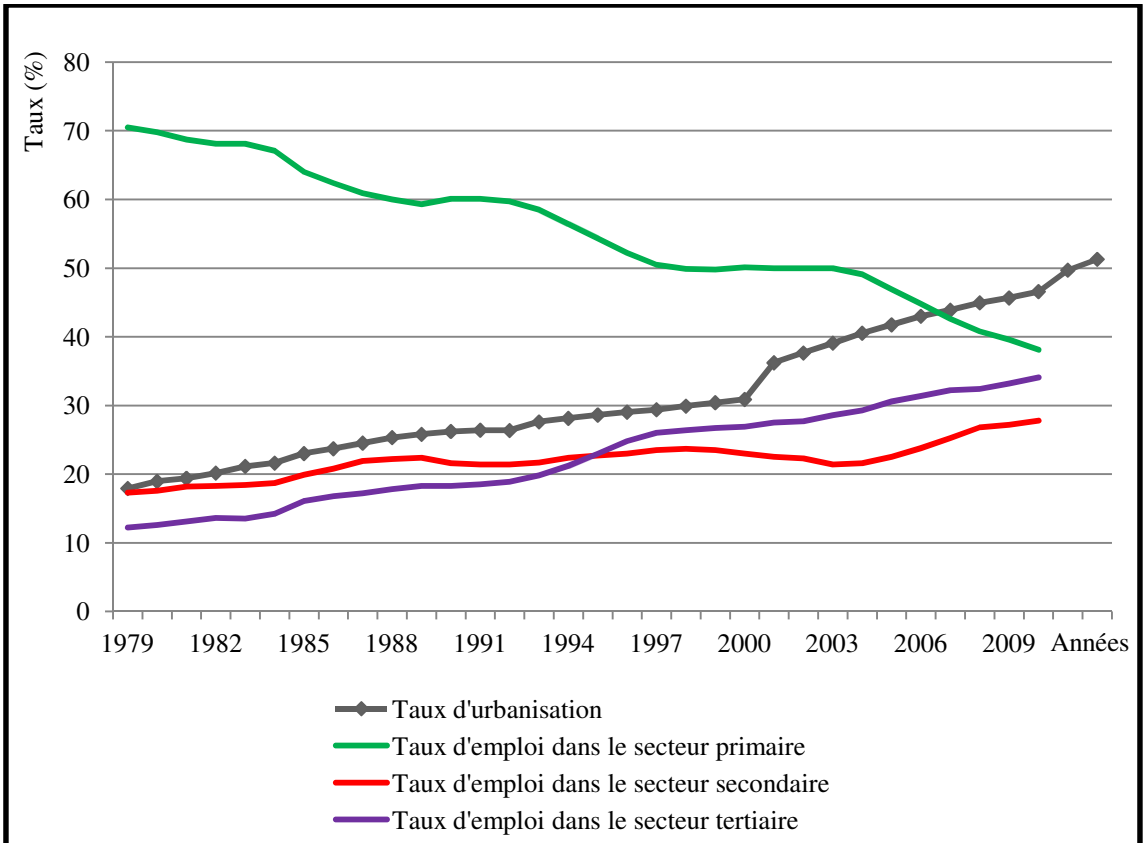
Tableau 8 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 2000 et 2011

Année	Population totale	Population urbaine	Taux de population urbaine (%)	Croissance des effectifs de la population urbaine (%)
2000	1 265 830 000	458 440 000	**36,2**	**17,87**
2001	1 276 270 000	480 640 000	**37,7**	4,84
2002	1 284 530 000	521 120 000	**39,1**	8,42
2003	1 292 270 000	523 760 000	**40,5**	0,51
2004	1 299 880 000	542 830 000	**41,8**	3,64
2005	1 307 560 000	562 120 000	**43**	3,55
2006	1 314 480 000	577 060 000	**44**	2,65
2007	1 321 290 000	593 790 000	**45**	2,89
2008	1 328 020 000	606 670 000	**45,7**	2,17
2009	1 334 740 000	621 860 000	**46,6**	2,5
2010	1 339 724 852	665 575 306	**49,7**	**7,03**
2011	1 347 350 000	690 790 000	**51,3**	3,79

Sources : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, p. 95 ; National Bureau of Statistics of China, 2011. « Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census[1] (n° 1) », http://www.stats.gov.cn/English/newsandcomingevents/t20110428_402722244.htm, chiffres valables le 1/11/2010, publiés le 28/04/2011 et consultés le 11/11/2011 ; National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development[1] », http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj_en_detail.jsp?channelid=1175&record=321, mis en ligne le 22/02/2012 et consulté le 11/12/2012.

Ainsi, à partir de 1978, la Chine s'engage dans une seconde phase d'urbanisation caractérisée entre 1978 et 1992 par une latence urbaine et une industrialisation rurale ; puis par une refondation urbaine et la transition d'une économie industrielle vers une économie tertiaire dans les années 1990. Enfin, depuis 2002, portée par une intégration croissante du territoire chinois à la globalisation, l'urbanisation s'accélère, cependant que les régions littorales connaissent une métropolisation de leur territoire, polarisé par les très grandes villes littorales comme Pékin et Shanghai.

Graphique 3 : La transition urbaine chinoise entre 1978 et 2011



Sources : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statistics Press, pp. 95 et 120 ; National Bureau of Statistics of China, 2011. « Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census[1] (n°1) », http://www.stats.gov.cn/English/newsandcomingevents/t20110428_402722244.htm, chiffres valables le 01/11/2010, publiés le 28/04/2011 et consultés le 11/11/2011 ; National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development[1] », http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj_en_detail.jsp?channelid=1175&record=321, mis en ligne le 22/02/2012 et consulté le 11/12/2012.

Carine HENRIOT, 2012

L'irrégularité apparente des taux de croissance annuelle des effectifs de la population urbaine en 2000 et 2010 tient au renouvellement de son mode de comptage. La complexification du phénomène urbain entraîne une difficile identification administrative du territoire de la ville, plusieurs définitions de la population urbaine se succèdent.

Définir l'urbain, le rural et leurs populations

« Trois modes principaux de comptage des populations urbaines chinoises ont cours : la population totale des cités et des bourgs (*shizhen zong renkou*), la population non agricole des cités et des bourgs (*feinongye chengzhen hukou*) et les populations relevant

des comités de résidants (*jumin weihuanhui*). Suivant les périodes, ces critères ont été diversement employés. »[137].

Jusqu'en 1982, la population urbaine était identifiée comme la population totale des cités et des bourgs (*shizhen zong renkou*) basée sur le système de l'enregistrement de la résidence (*hukou*) qui définit *de jure* quelles sont les populations urbaines et quelles sont les populations rurales. Or, depuis les années 1980, les bourgs (*zhen*) sont des foyers de développement des activités industrielles en milieu rural et constituent les pivots de l'organisation de l'espace entre ce qui est strictement rural et ce qui est strictement urbain. En raison des recompositions territoriales intervenues dans les années 1980 et 1990, les municipalités (*shi*) accueillent sur leur territoire élargi des populations rurales, comptabilisées comme urbaines. À partir de 1983, les autorités chinoises complètent cette définition et ses catégories « urbain » et « rural » basée sur le lieu de résidence d'origine, par les catégories « agricole » et « non agricole ». La population urbaine chinoise est alors définie par la catégorie « urbain non agricole », c'est-à-dire la « population non agricole des cités et des bourgs » (*feinongye chengzhen renkou*).

Cependant, cette définition des « urbains non agricoles » sous-estime dans les faits l'importance de la population urbaine. Aussi le recensement de 1990 utilise-t-il l'échelle micro-locale des populations enregistrées par les comités de résidants (*jumin weihuanhui*) pour dénombrer *de facto*, et non plus *de jure* : la population résidantes des quartiers (*jiedao*) des arrondissements et des districts, ainsi que la population résidante des arrondissements urbains des villes-centres[138].

En 2000, le mode de comptage est de nouveau renouvelé. Le recensement est basé sur un comptage de la « population située dans toutes les aires statistiques urbaines des villes-centres et des bourgs ». Les « aires statistiques urbaines » s'éloignent des définitions administratives mobilisées lors des recensements précédents et sont notamment définies par des critères de continuité morphologique du bâti et de densité

[137] Thierry SANJUAN, 1996. « Qu'est-ce qu'une population urbaine en Chine ? L'exemple du delta de la rivière des Perles (province du Guangdong) », *Géographie et cultures*, n° 19, pp. 33-49. http://www.geochina.fr/telechargements/population_urbaine_chine_article_geochina.pdf, p. 7.
[138] Kam-Wing CHAN, 1994. *Cities with Invisible Walls: Reinterpreting Urbanization in Post-1949 China.* Oxford, New-York, Hong Kong, Oxford University Press, pp. 19-51 ; Thierry SANJUAN, 1996, *op. cit.*, pp. 33-49. ; Kam Wing CHAN et HU Ying, 2003. « Urbanization in China in the 1990s : New Definition, Different Series, and Revised Trends », *The China Review*, vol. 3, n° 2, pp. 49-71, figure 1, p. 53. http://courses.washington.edu/chinageo/Chan-Hu-urbanization.pdf, consulté le 11/11/2011.

de la population (supérieure à 1 500 hab./km²)[139]. Ce changement de définition se traduit par un réajustement statistique et une croissance de 17,9 % du nombre d'urbains, avec 458 millions d'urbains en 2000, soit un taux d'urbanisation de 36,2 %. En 2005, toujours selon ce même mode de comptage, le nombre d'urbains serait de 562 millions pour presque 43 % d'urbains[140]. Selon Kam-Wing Chan, ce taux serait surestimé d'environ 30 millions d'urbains[141].

En 2006, le mode de comptage utilisé est exclusivement basé sur l'échelle micro-locale des populations enregistrées par les comités de résidants (*jumin weihuanhui*) pour dénombrer, *de facto* et par échantillonnage, les populations urbaines chinoises. Cette définition, considérée comme la plus proche de la population des aires urbaines, repose sur une délimitation morphologique des zones urbaines et s'appuie sur l'échelle d'encadrement administratif la plus fine[142]. Selon ces critères, la Chine est urbanisée à hauteur de 43,9 % en 2006, soit 577 millions d'urbains[143].

Le recensement de 2010 dénombre 665 millions d'urbains chinois, ce qui représente une croissance de 7,03 % de la population urbaine par rapport à 2009 et un taux d'urbanisation de 49,68 %[144]. Fin 2011, le Bureau national des statistiques chiffre à 690 millions le nombre d'urbains en Chine, soit 51,3 % de la population[145].

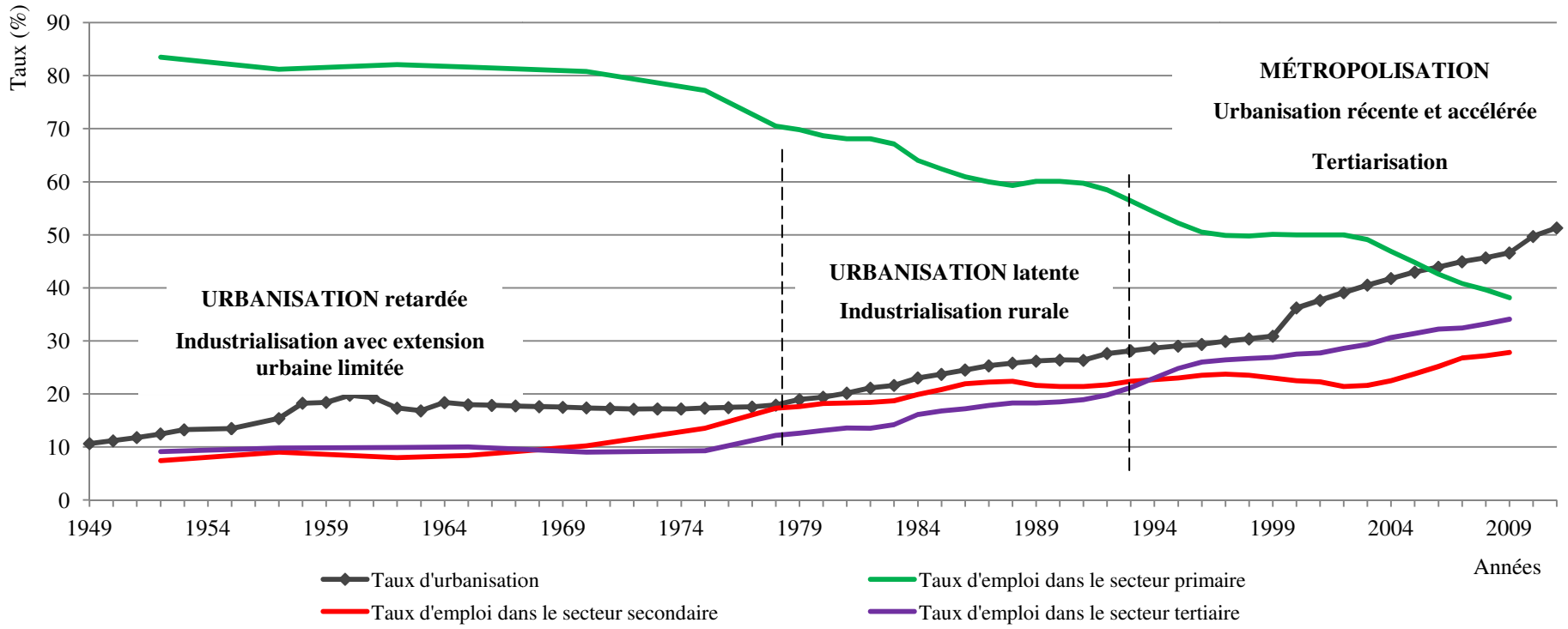
Ainsi la Chine connaît-elle une transition urbaine singulière, en rapport avec les évolutions économiques et politiques engagées par le Parti communiste à partir de 1949, et avec l'ouverture du territoire chinois à partir de 1978. La métropolisation situe Shanghai et le delta du Yangzi au cœur de ces mutations urbaines accélérées par l'intégration à la globalisation au début des années 2000. La difficile définition statistique de l'urbain ne fait que rendre compte de la complexification de la ville et de ses processus d'urbanisation, dans ses formes et ses rythmes. La croissance urbaine

---

[139] Kam-Wing CHAN et HU Ying, 2003, *op. cit.*, annexe 1, p. 70.
[140] *China Statistical Yearbook*, 2010, *op. cit.*, p. 95.
[141] Kam-Wing CHAN, 2007. « Misconceptions and complexities in the study of China's cities: definitions, statistics, and implications », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 48, n° 4, pp. 383-412. http://courses.washington.edu/chinageo/ChanCityDefinitionsEGE2007.pdf, consulté le 11/11/2011 ; Kam-Wing CHAN, 2009. « Urbanization in China. What is the true urban population of China ? Which is the Largest City in China ? ». http://faculty.washington.edu/kwchan/Chan-urban.pdf, consulté le 11 /11/2011.
[142] Kam-Wing CHAN, 2009. *op. cit.*.
[143] *China Statistical Yearbook,* 2010, *op. cit* , p. 95.
[144] National Bureau of Statistics of China, 2011, *op. cit.*.
[145] National Bureau of Statistics of China, 2012, *op. cit.*.

chinoise s'est traduite, dans l'organisation intra-urbaine, par un déficit de la construction résidentielle, un déficit d'infrastructures, une congestion de ces centres urbains, un débordement en périphérie, et par des emprunts à des modèles urbains internationaux, comme la verticalisation du paysage urbain et la ville nouvelle.

Graphique 4 : La transition urbaine chinoise entre 1949 et 2011



Sources statistiques : *China Statistical Yearbook*, 2010. Pékin, China Statictics Press, p. 95 ; Angus MADISSON, 2007. « Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD ». Paris, OCDE, tableau 3-17, p. 78, http://dx.doi.org/10.1787/086286638653, pour les données de 1952 et 1957 ; National Bureau of Statistics of China, 2011. « Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census[1] (No. 1) », http://www.stats.gov.cn/English/newsandcomingevents/t20110428 _402722244.htm, chiffres du 01/11/2010, publiés le 28/04/2011 et consultés le 11/11/2011 ; National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development[1] », http://www.stats.gov.cn/was40/gjtjj_en_detail.jsp?channelid=1175&record=321, mis en ligne le 22/02/2012 et consulté le 11/12/2012.
Sources pour la terminologie : Kam-Wing CHAN, 2010. « Fundamentals of China's Urbanization and Policy », *The China Review*, vol. 10, n° 1, p. 79. http://faculty.washington.edu/kwchan/Chan-Fundamentals-CR2010.pdf, consulté le 11/11/2011; Laurence J.C. MA, 2002. « Urban transformation in China, 1949-2000 : a Review and Research Agenda », *Environment and planning A*,vol. 34, n° 9, pp.1545-1569 ; et, Thierry SANJUAN, 2000. *La Chine. Territoire et société*. Paris, Hachette, 189 pages.

Carine HENRIOT. 2012

Chapitre II
Villes nouvelles et modèles urbains en Chine

Étroitement encadrée par le Parti communiste au pouvoir depuis 1949, la maîtrise de l'urbanisation vise à pallier la congestion des villes chinoises et à soutenir le développement industriel[146]. Ce contrôle de l'urbanisation et les influences en matière de planification révèlent la circulation de modèles de développement urbain, notamment celui des villes nouvelles.

Par opposition à un développement urbain « au fil de l'eau », la création d'une ville nouvelle constitue un « processus d'urbanisme raisonné », décidé par voie administrative, généralement dans le cadre d'une politique d'aménagement et qui marque le degré le plus élevé de l'intervention publique pour accompagner la croissance urbaine[147]. Trois objectifs principaux justifient la création d'une ville nouvelle : fonder un nouveau centre de commandement politique et administratif ; créer un pôle de croissance régional, souvent une nouvelle ville industrielle, pour la mise en valeur de territoires peu développés ; et maîtriser la croissance des très grandes villes[148]. Nous retiendrons ce dernier cas de figure : les villes nouvelles construites en périphérie des très grandes villes, comme pôles de décongestion. La ville nouvelle apparaît alors comme le choix d'une extension urbaine périphérique planifiée, dotée de fonctions urbaines complètes, destinée à accompagner le processus d'urbanisation afin de limiter l'étalement urbain non contrôlé, de desserrer les activités et les populations, d'orienter la croissance urbaine vers des pôles identifiés, de rationnaliser le zonage des fonctions urbaines[149]. Ces villes nouvelles participent également à l'échelle de l'aire urbaine à l'organisation d'un dispositif polycentrique, où la ville-centre est relayée par des pôles secondaires de développement, dotés de compétences propres.

---

[146] Laurence J.C. MA, 2002, *op.cit.*, pp. 1545-1570.
[147] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972. *Les Villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement.* Paris, Presses universitaires de France, p. 355 ; Claude CHALINE, 1985, rééd. 1996. *Les villes nouvelles dans le monde*. Paris, PUF, pp. 20-28 ; Pierre MERLIN, 1996. « Ville nouvelle » dans Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, 1996. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, pp. 847-850.
[148] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 7 ; Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991. « From Garden City to Urban Reconstruction : New Towns in Perspective », actes du colloque de Etgham au Royaume-Uni, INTA Press, avril 1991, p. 7 ; Claude CHALINE, 1985, rééd. 1996, *op. cit.*, p. 105.
[149] Claude CHALINE, 1985, rééd. 1996, *op. cit.*, p. 105 ; Pierre MERLIN, 1996, *op. cit.*, pp. 847-850.

Le gouvernement central chinois a formulé dès 1927 la volonté d'accompagner la croissance des très grandes villes chinoises par la création d'un semis de villes nouvelles, nombreuses et de dimension réduite, afin de reporter sur ces nouveaux pôles de développement la croissance urbaine de la ville-centre. Il importe de replacer le phénomène de ville nouvelle, notamment de décongestion, dans le processus d'urbanisation mondial et chinois.

La ville nouvelle est un outil de planification territoriale qui répond, par des propositions d'aménagement, aux problèmes d'urbanisation rencontrés par les sociétés, ce qui pose la question de la circulation des modèles. La ville-satellite, la ville nouvelle et la ville durable renvoient à une même volonté politique d'orienter la croissance urbaine vers un redéploiement polycentrique. Cette terminologie différenciée correspond aux différentes phases de la transition urbaine. Ces modèles urbains sont d'abord élaborés dans les pays européens les plus avancés dans la transition urbaine, puis transitent d'un pays à l'autre, où ils sont inégalement appropriés, suivant des logiques d'application ou d'adaptation.

Les villes nouvelles : naissance et diffusion d'un modèle international

Les villes nouvelles modernes découlent d'une utopie sociale élaborée par Ebenezer Howard au début du XX^{e} siècle : les cités-jardins. Le principe est ensuite repris par les urbanistes et aménageurs soucieux de maîtriser l'extension périphérique des grandes agglomérations, selon des objectifs fonctionnalistes.

Les cités-jardins d'Howard

Au début du XX^{e} siècle, le Royaume-Uni est le pays le plus avancé dans les processus d'industrialisation et d'urbanisation, ce qui engendre des problèmes de pollution industrielle, la multiplication des habitats insalubres, l'extension incontrôlée des banlieues. En réponse, l'urbaniste britannique Ebenezer Howard propose le modèle des *garden-cities* ou « cités-jardins »[150]. Une cité-jardin est une ville-satellite, située en périphérie d'une ville existante. Selon l'idéal-type, une cité-jardin accueille de 30 000 à 50 000 habitants, vivant en autosuffisance. Cette ville-satellite est planifiée selon une

[150] Ebenezer HOWARD, 1898, rééd. 1998. *Les cités-jardins de demain, Garden cities of to-morrow,* Paris, Sens Tonka, 213 pages.

stricte séparation des différentes fonctions urbaines. Le centre de la cité-jardin est occupé par un parc et les bâtiments publics. Puis, les quartiers résidentiels sont distribués selon un modèle radioconcentrique. Aux limites de la ville, les industries se disposent le long d'une voie ferrée. Au-delà, une ceinture verte, composée de champs et de fermes permet l'approvisionnement, tout en limitant la zone d'expansion de la ville-satellite. L'extension urbaine est ainsi contrôlée, planifiée et orientée vers des villes-satellites, ou cités-jardins. À l'échelle de l'agglomération, ces villes-satellites sont reliées à la ville-centre par une voie ferrée. Howard fonde la croissance des villes sur le polycentrisme plutôt que sur l'étalement urbain, en organisant et en hiérarchisant les liens entre une ville-centre et des villes-satellites. Ce schéma polycentrique guide la planification des villes nouvelles modernes et contemporaines[151]. Cette nouvelle forme de *suburbanisation* est une utopie sociale qui illustre la recherche d'une symbiose entre ville et nature. Étant situées en périphérie des villes, les cités-jardins permettent en effet de vivre en société et de travailler dans les villes industrielles, tout en habitant « à la campagne » et en profitant de la nature[152].

Les villes nouvelles de décongestion

Dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, l'urbanisation rapide incite les autorités de certains pays à contrôler le développement des plus grandes agglomérations par la création de villes nouvelles à leur périphérie. Les politiques volontaristes de villes nouvelles visent ainsi à limiter la congestion des villes-centres et à redéployer activités et populations, afin de soutenir un développement intégré de l'ensemble du territoire.

Les villes nouvelles londoniennes

Les villes nouvelles contemporaines en tant qu'outil d'accompagnement du développement des grandes métropoles ont été mises en place pour la première fois à l'occasion du plan d'aménagement du Grand Londres.

---

[151] Renaud LE GOIX et Éric CHARMES. « Des utopies urbaines aux villes nouvelles aux XIX^{e} et XX^{e} siècles », dans Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX (dir.), 2011. *Atlas des villes durables. Écologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?*, Paris, Autrement, pp. 20-21.
[152] Thierry PAQUOT, 2005. « Ebenezer Howard et la cité-jardin », *Urbanisme*, n^{o} 343, pp. 80-85.

Le *Greater London Plan* de 1944, connu sous le nom de *Abercrombie Plan*, propose la création de huit villes nouvelles, inspirées des cités-jardins de Howard[153]. Le *New Towns Act* de 1946 et le rapport Reith en codifient les principes. Situées au-delà de la ceinture verte londonienne, les villes nouvelles de décongestion doivent recueillir le trop plein d'habitants et les activités industrielles en provenance des quartiers anciens de la capitale, afin de tendre vers un équilibre démographique et fonctionnel de l'aire métropolitaine londonienne. Le rapport Reith prévoit également la création de *development corporations*, qui ont pour mission de planifier, concevoir, réaliser et gérer la ville nouvelle. Trois étapes dans l'exécution de cette politique de villes nouvelles peuvent être distinguées. Les villes nouvelles de la première génération visaient à pallier le surpeuplement et la mauvaise organisation des agglomérations. Huit villes nouvelles de taille modeste, situées de 30 à 65 km de Londres, correspondant à un nombre de logements en relation avec le nombre d'emplois, et organisées en unités de voisinage de 4 000 à 12 000 habitants, sont ainsi construites entre 1946 et 1955. Un premier bilan met en évidence un zonage fonctionnel strict, des densités trop faibles et une relative dispersion de l'habitat, ce qui aboutit à un manque de cohésion d'ensemble. Les villes nouvelles britanniques de deuxième génération, aménagées entre 1956 et 1964, sont conçues autour d'un centre unique, avec des densités plus élevées, une prédominance des logements collectifs, pour constituer des pôles de développement économiques efficaces à partir d'un centre industriel déjà peuplé. À partir de 1965, la troisième génération, dont Milton Keynes, promeut des villes nouvelles de décongestion de taille moyenne, accueillant entre 150 000 et 200 000 habitants, pour permettre une plus grande diversité des emplois notamment tertiaires, des équipements et des services, ainsi qu'une meilleure desserte par les transports en commun.

Le modèle britannique des villes nouvelles évolue : les villes-satellites de petite échelle, planifiées en adéquation avec le modèle de Howard, s'étoffent pour constituer des communautés plus importantes et relativement autonomes en termes d'emplois et de services. L'expérience britannique des villes nouvelles demeure l'exemple le plus élaboré d'une politique volontariste de décongestion et d'organisation polycentrique d'une aire urbaine.

---

[153] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972. « L'urbanisme en région de Londres et les villes nouvelles », dans Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972. *Les villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement.* Paris, Presses universitaires de France, pp. 11-82 ; Jacqueline BEAUJEU-GARNIER, 1997. *Géographie urbaine.* Paris, Armand Colin, pp. 258-260.

Les villes nouvelles franciliennes

Le polycentrisme francilien relève d'une réflexion sur l'organisation de l'aire urbaine parisienne et son aménagement. Plusieurs exercices de planification territoriale se succèdent depuis le plan Prost de 1935 jusqu'au schéma directeur de 1965, qui propose la construction planifiée de villes nouvelles de décongestion[154].

Le Plan Prost et les décrets-lois de 1935 visaient à favoriser une meilleure répartition de la population en décongestionnant le centre de l'agglomération parisienne[155]. Le premier plan dresse, comme pour Londres, le constat d'un excès de monocentrisme et d'une forte congestion urbaine[156].

Le Plan d'aménagement de la région parisienne de 1956, se recentre sur la politique du logement pour répondre à la pénurie et au mauvais état du parc immobilier existant, mais aussi aux exigences d'une population et d'une économie plus dynamique[157]. Il planifie, dans un même document d'aménagement, les relations centre-périphérie de l'agglomération parisienne.

Le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne de 1960, complète le plan de 1956, et opte pour un desserrement contrôlé de l'agglomération parisienne à l'intérieur de limites étroites. Il vise à : stabiliser la croissance de la population parisienne ; décentraliser les emplois et les services publics ; aménager la région parisienne par une action de déconcentration et de décongestion de Paris ; loger la population dans de meilleures conditions en rénovant les quartiers insalubres, procéder à une meilleure répartition des densités ; restructurer et organiser la banlieue sans l'étendre par une action de rénovation et de reconquête, en y créant des pôles d'attraction ; réanimer la zone rurale par un développement et un accroissement modéré des villes périphériques ; améliorer les équipements de Paris ; développer une politique foncière permettant aux collectivités publiques de lutter contre la spéculation et de capter les plus-values. En fait, il s'agit d'un document de transition entre, d'une part, l'instrumentation foncière des projets et des doctrines du plan Prost de 1935 et, d'autre part, l'avènement de nouveaux documents de planification spatiale, fonctionnaliste et dirigiste[158]. Le PADOG dresse les besoins d'intervention, mais ne

---

[154] IAURIF, 1983. « 40 ans de planification en région d'Île-de-France », *Les Cahiers de l'IAURIF*, n° 70, pp. 11-52.
[155] IAURIF, 1983, *op. cit.*, pp. 13-17.
[156] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 307.
[157] Jacqueline BEAUJEU-GARNIER, 1997, *op. cit.*, pp. 260-262.
[158] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 307.

franchit pas le pas d'un redéploiement territorial ; il favorise une densification de la ville sur la ville, accompagné d'un desserrement contrôlé vers les franges urbaines.

En 1961, Paul Delouvrier prend ses fonctions de Premier Délégué général au District de Paris, pour devenir la « cheville-ouvrière » des actions de l'État dans l'agglomération, ce qui correspond à une nouvelle forme d'exercice du pouvoir central, doté d'un champ d'intervention élargi par l'avènement de la V^{e} République. Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1965 valide l'option du desserrement, contre l'option de la densification de la ville sur la ville, et favorise l'expansion volontaire de l'agglomération parisienne le long d'« axes préférentiels »[159]. Le SDAURP reprend le principe de « nouveaux noyaux urbains » du PADOG appelés désormais « centres urbains restructurateurs de banlieue », tandis que les « centres urbains nouveaux », futures « villes nouvelles », sont localisées en périphérie de l'agglomération, sur les plateaux agricoles. Le SDAURP planifiait huit « centres urbains nouveaux » : Pontoise-Cergy au nord-ouest ; Palaiseau et Plaisir-les-Gâtines au sud-ouest, qui deviennent Trappes ; puis Saint-Quentin-en-Yvelines, Vallées de Montmorency au nord ; Mantes-Sud à l'ouest (qui sera abandonnée) ; Évry au sud ; Tigery-Sénart au sud-est ; et les villes nouvelles de la vallée de la Marne à l'est, qui deviennent Marne-la-Vallée[160].

Le choix d'un aménagement volontaire des plateaux, contre la poursuite des tendances à l'extension en doigts de gant dans les grandes vallées où sont déjà localisées les principales infrastructures, nécessite de créer de véritables pôles urbains[161]. Afin de répondre aux objectifs et de légitimer de lourds investissements, les « centres urbains nouveaux » devaient comprendre entre 500 000 à 1 000 000 d'habitants. On prévoit alors, à l'horizon 2000, une population francilienne de 14 millions d'habitants (contre les 11 millions réellement atteints dans les faits) ; le nombre de voitures particulières serait multiplié par 3 (1,7 à 5 millions) ; celui des déplacements, tous moyens de transport confondus, serait multiplié par 3 à 4 ; celui des logements doublerait (3,2 à 6 millions), sans compter le triplement du nombre de pièces par logement[162]. Les villes nouvelles françaises doivent avant tout répondre à des besoins d'ordre quantitatif.

---

[159] IAURIF, 1983, *op. cit.*, pp. 24-40.
[160] IAURIF, 1983, *op. cit.*, pp. 21-23.
[161] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 311.
[162] IAURIF, 1983, *op. cit.*, pp. 66-67.

Ainsi, contrairement aux villes nouvelles britanniques, les « nouveaux centres urbains » franciliens ne visent pas une indépendance, mais plutôt une autonomie vis-à-vis de l'agglomération-centre. Le SDAURP postule au contraire pour l'unicité de l'agglomération parisienne et du marché de l'emploi, tout en constituant autour de chaque ville nouvelle un bassin de vie, d'où l'importance accordée à l'équilibre habitat-emploi, à l'implantation d'emplois pour les femmes, d'emplois tertiaires de bureaux et de services, au regroupement au sein des villes nouvelles des fonctions industrielles, commerciales, résidentielles, culturelles et de loisirs, et à la définition de vocations économiques propres à chacune de ces villes nouvelles[163]. Les villes nouvelles constituent alors une politique volontariste destinée à faire contrepoids à la décongestion de Paris, à la densification de la proche banlieue et à l'extension urbaine[164].

Les établissements publics d'aménagement des villes nouvelles (EPAVN) sont alors créés pour accompagner le développement des villes nouvelles franciliennes. Les EPAVN ont pour missions de penser, concevoir, développer, équilibrer le développement d'une agglomération, et présentent pour particularité de s'autofinancer en vendant de la charge foncière. Elles sont à la fois maîtres-d'œuvre et maîtres d'ouvrage, et travaillent en fonds propres, ce qui les distingue des sociétés d'économie mixte (SEM). Ces établissements doivent ainsi articuler sur des projets complètement novateurs un pragmatisme opérationnel à court terme et une vision planificatrice et équilibrée à long terme. Il est également intéressant de souligner le positionnement institutionnel des EPAVN, qui ne dépendent pas des municipalités que leur périmètre recoupe, mais qui relèvent d'une administration interministérielle, ce qui implique une action directe de l'État[165]. La réussite des villes nouvelles tient à leur exception institutionnelle et administrative, ainsi qu'à la création d'un secrétariat général aux villes nouvelles, en raison de conflits d'attribution entre la Datar et le ministère de l'Équipement. À la fin de la période gaullienne, alors que l'on s'interroge sur la régionalisation et la décentralisation, les villes nouvelles se présentent comme une

[163] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 314.
[164] Vincent FOUCHIER, 1999. « La politique des villes nouvelles (1965-2000) ». Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises. http://www.villes-nouvelles.developpement-durable.gouv.fr/base/presg/P1_Intro/Intro.html, consulté le 20/11/2009.
[165] Viviane CLAUDE, 2005. « Le contexte initial des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles (EPAVN) », actes du colloque du 13/04/2005, « Quels apports des villes nouvelles dans les pratiques professionnelles de l'aménagement aujourd'hui ? », Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, pp. 9-13.

intercommunalité de projet. Leur articulation d'ensemble est portée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France[166].

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France de 1975, officialise le vocabulaire du polycentrisme en utilisant les termes de « centre restructurateur de banlieue » en première couronne et de « ville nouvelle » en deuxième couronne, sans pour autant que le terme « polycentrisme » ne soit encore mentionné. Il faut attendre le Schéma directeur de la région Île-de-France, en 1994, pour que le polycentrisme soit confirmé comme principe d'aménagement et énoncé en tant que tel[167].

Ainsi, les cinq villes nouvelles de la région parisienne (Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée, Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines) mises en place à l'occasion du premier Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne en 1965, confirmées en 1975, ont pour objectif de restructurer la distribution de la population et des emplois de Paris et de son agglomération. Les villes nouvelles franciliennes ne sont pas simplement le réceptacle du desserrement de la population et de la déconcentration des activités ; elles n'ont pas uniquement été conçues pour résoudre les problèmes de logement ou de développement industriel classiques, mais pour promouvoir la redistribution des services à la population et des activités d'avenir au sein d'une vaste région urbaine, dont elles seraient les pôles organisateurs. Les villes nouvelles françaises sont le fruit d'une réflexion sur les relations entretenues entre une agglomération et l'émergence de polarités secondaires de développement, pensées en continuité et en complémentarité avec l'agglomération centrale. Les EPAVN, à la fois maîtrise-d'œuvre et maîtrise d'ouvrage, ont pensé et conçu les villes nouvelles pour répondre à des besoins quantitatifs et fonctionnalistes, et en ciblant les classes moyennes solvables. Les villes nouvelles parisiennes constituent, après 40 années de

---

[166] Loïc VADELORGE, 2005. *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'État et des collectivités territoriales (1960-2005)*. Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises. Paris, Le Manuscrit, pp. 19-50 et 155.

[167] Philippe THIARD et Martine BERGER, 2006. « Le polycentrisme de l'aire métropolitaine de Paris : rhétorique de la planification territoriale ou organisation "métapolitaine" de l'espace ? », *Territoires en mouvement*, n° 2, pp. 3-4.

planification, des pôles structurants périphériques participant d'un aménagement polycentrique de l'aire métropolitaine parisienne[168].

Les villes nouvelles de l'Union soviétique et des pays socialistes européens

L'URSS a été le premier pays, avant le Royaume-Uni, à lancer dès les années 1920 une politique de villes nouvelles à grande échelle[169]. La création de ces villes nouvelles soviétiques ne répond pas à une volonté de décongestion urbaine, mais s'inscrit dans une politique d'industrialisation et de mise en valeur d'un vaste territoire et de ses ressources naturelles[170].

Aussi, le financement et la réalisation de ces villes nouvelles et de leurs zones résidentielles incombent à la branche économique étatique qui porte le projet de développement industriel. Au niveau de la planification urbaine, les principales caractéristiques de ces villes nouvelles sont : la séparation par une zone verte des zones industrielles et des quartiers de résidence exclusivement composés de grands collectifs ; la recherche d'une cohérence entre le zonage fonctionnel et le système de transports en commun, les infrastructures et les espaces verts ; les larges dimensions des axes de circulation ; des normes de logement et d'équipements supérieurs à la moyenne des villes anciennes.

Le modèle soviétique de villes nouvelles s'est diffusé dans les anciennes républiques socialistes, notamment la Hongrie[171] et la Pologne[172]. Ces villes nouvelles socialistes répondent aux mêmes objectifs de développement industriel et d'aménagement du territoire[173]. « Il s'agit de cré[er] un cadre de vie aux travailleurs participant à

---

[168] Sandrine BERROIR, Nadine CATTAN et Thérèse SAINT-JULIEN, 2005a. « La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien : l'exemple de la polarisation liée à l'emploi », *Espaces et sociétés* n° 119, pp. 113-133. http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2005-1-page-113.htm, consulté le 15/02/ 2011 ; Sandrine BERROIR, Nadine CATTAN et Thérèse SAINT-JULIEN, 2005b. « La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien : l'exemple de la polarisation liée aux universités », *Espaces et sociétés,* n° 119, pp. 80-150, http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/polycentrisme2_cle5d1dbf.pdf, consulté le 15/02/2011 ; Philippe THIARD et Martine BERGER, 2006, *op. cit.*, pp. 3-14.

[169] Pierre MERLIN, 1991. « Les villes nouvelles d'URSS », dans Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991. « From Garden City to Urban Reconstruction : New Towns in Perspective », actes du colloque de Etgham, Den Haag, INTA/AIVN Press, pp. 89-99.

[170] « Dans les pays socialistes, plus encore que dans les pays occidentaux, la politique d'urbanisme est au service d'une politique d'aménagement du territoire, elle-même dictée par les nécessités de l'économie nationale. Dans ce contexte, les villes nouvelles, moins que des opérations d'urbanisme à situer dans le contexte de la croissance des grandes agglomérations, sont une forme d'habitat nécessaire pour permettre l'implantation d'une nouvelle industrie. » Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, pp. 11-82.

[171] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, pp. 223-250 ; Viktoria SIRMAI, 1991. « New towns un Hungary », dans Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991, *op. cit.* pp. 101-108.

[172] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, pp. 198-222.

[173] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 291.

l'industrialisation du pays »[174]. La construction des logements se doit de suivre la création des emplois dans les villes nouvelles socialistes mono-industrielles.

Ainsi, initié au Royaume-Uni, le développement de villes nouvelles de décongestion comme principe d'aménagement se répand rapidement en tant qu'alternative à la congestion des centres-villes et au processus d'étalement urbain classique. Ce concept est repris pour favoriser l'accompagnement du développement des grandes agglomérations, tant dans les pays à économie planifiée, que dans les pays en voie de développement, avec l'agglomération cairote[175]. Le modèle de la ville nouvelle comme principe d'aménagement et alternative à l'étalement urbain non contrôlé est également diffusé en Asie.

Les villes nouvelles en Asie

En Asie centrale, l'influence soviétique promeut un modèle de villes-satellites industrielles de colonisation, que l'on retrouve en Mongolie, ainsi qu'en Extrême-Orient russe. Dans le reste de l'Asie, les villes nouvelles sont également développées dès les années 1950, pour faire face à l'insuffisance du nombre de logements et à la congestion des très grandes villes, aussi bien dans la cité-État de Singapour et sur le territoire de Hong Kong, que dans les États comme le Japon et la Corée en Asie orientale ou la Malaisie et les Philippines en Asie du Sud-Est[176]. Ces politiques de création de villes nouvelles sont souvent le fruit d'une réflexion portée par les gouvernements sur les fonctions urbaines et les problèmes de congestion, notamment résidentielle. La ville nouvelle s'inscrit dans une politique du logement qui s'étoffe d'autres fonctions urbaines, d'équipements et infrastructures publiques, et se réfère souvent à des modèles, comme celui des villes nouvelles britanniques.

Hong Kong, colonie britannique jusqu'à sa rétrocession à la République populaire de Chine en 1997, est directement influencée par la politique de villes nouvelles londoniennes, puisque quatre années après le *Greater London Plan*, Hong Kong publie dès 1948 le *Hong Kong Abercrombie Plan*, qui a bénéficié de l'expertise des mêmes aménageurs britanniques. Ce schéma promeut le renouveau du centre-ville de l'île de Hong Kong et des quartiers populaires de Kowloon, le

[174] Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972, *op. cit.*, p. 230.
[175] Claude CHALINE, 1996, *op. cit.*, p. 99-114.
[176] David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in east and south-east Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, XII-257 pages.

développement de villes nouvelles visant un desserrement résidentiel[177] destiné à accueillir l'arrivée de réfugiés, notamment nationalistes, en provenance de Chine continentale[178]. En raison de la surreprésentation de la fonction résidentielle et du manque d'équipements, ces villes nouvelles s'apparentent plutôt, dans les années 1970, à des villes-satellites. Une véritable politique de décentralisation et d'aménagement d'ensemble du territoire permet un redéploiement de la population et des activités du cœur Kowloon-Hong Kong vers les Nouveaux Territoires[179] et ses villes nouvelles.

Le Japon développe dans les années 1950 des satellites résidentiels, qualifiés de villes-dortoirs pour reloger la population après les destructions de la Seconde Guerre mondiale, tandis que la « charte pour le développement des villes nouvelles » de 1972 (*Shi-toshi kiban seibi ho*) se réfère au *New Town Act* britannique de 1946[180].

En Corée, dès les années 1960, des satellites résidentiels sont construits autour de Séoul. Puis, dans les années 1970, les complexes urbano-industriels de Changwon et Yeochun sont aménagés dans le sud du pays[181]. Dans les années 1980, des « cités neuves » (*sin sigaji*) à la fonction résidentielle essentielle, qui ressemblent aux zones à urbaniser en priorité (ZUP) françaises, sont encore construites ; puis, dans les années 1990, dans le cadre d'une politique de décentralisation, un programme de « villes nouvelles » (*sin doji*) faisant explicitement référence au modèle européen, notamment français, est lancé[182].

Les villes nouvelles britanniques et françaises ont donc servi de modèle à l'élaboration de politiques de villes nouvelles en Asie orientale et en Asie du Sud-Est, qui voient se succéder la création de villes-satellites résidentielles dès les années 1950, avant que dans les années 1970 ne soient planifiées des villes nouvelles recouvrant l'ensemble des fonctions urbaines. Ainsi les villes nouvelles, en tant qu'outils

---

[177] K.S. PUN, 1987. « New towns and urban renewal in Hong Kong », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-east Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 41-58.

[178] C.K. CHOW, 1991. « New towns development in Hong Kong », dans Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991, *op. cit.*, pp. 45-165.

[179] Anthony YEH, 1987. « Spatial Impacts of New Town Development in Hong Kong », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 59-81.

[180] Haruo NAGAMINE, 1987. « New town development in Japan : an experience of muddling throught», dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-east Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 170-204.

[181] Tae-Il LEE, 1987. « New town planning and development in Korea », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-east Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 109-125.

[182] Valérie GÉLÉZEAU, 2003. *Séoul, ville géante, cités radieuses*. Paris, CNRS Éditions, p. 72 ; Valérie GÉLÉZEAU, 2011. *Séoul.* Paris, Autrement, pp. 58-59.

d'aménagement, évoluent-elles durant le XX^e siècle en fonction des réponses qu'elles sont censées apporter en termes d'aménagement du territoire. Leur modèle et le paradigme dans lequel ces villes nouvelles s'inscrivent se modifient au tournant du XXI^e siècle.

Des villes nouvelles aux villes durables

À la fin du XX^e siècle, alors que les villes ne cessent de s'étendre et leurs consommations énergétiques d'augmenter, une prise de conscience de l'empreinte environnementale et énergétique du développement industriel et urbain, se fait jour, qui est l'origine du concept de ville durable.

Qu'est-ce qu'une ville durable ?

La ville durable se réclame des exigences du développement durable. Elle ne correspond pas à un modèle figé et unique, mais à un projet de territoire visant : « un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs »[183]. L'intérêt public est alors considéré à l'échelle mondiale, afin de prendre en compte les aspects environnementaux d'une planète globalisée. Une ville durable se caractérise par la densité, la mixité fonctionnelle et sociale de ses espaces, tout comme la ville nouvelle vise à limiter l'étalement urbain. La démarche de la ville durable promeut un environnement de qualité, et recherche par la négociation à éliminer pauvreté et inégalités socio-spatiales[184].

La ville durable, qui revendique elle aussi pour origine les *garden-cities* imaginées par Ebenezer Howard, devient un concept appliqué à l'aménagement territorial au tournant du XXI^e siècle[185]. Pour autant, contrairement à la charte d'Athènes de 1933, acte de naissance de l'urbanisme fonctionnaliste moderne, né dans le sillage des architectes Gropius et Le Corbusier, la ville durable lie le passé au présent et tient compte des spécificités locales, de l'insertion du bâti dans son environnement,

---

[183] Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987. *Notre avenir à tous, rapport Brundtland*. http://www.wikilivres.info/wiki/Rapport_Brundtland, consulté le 20/11/2011.
[184] Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX, 2011. « Qu'est-ce qu'une ville durable ? », dans Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX (dir.), *Atlas des villes durables, Écologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?*, Paris, Autrement, pp. 6-7.
[185] Thierry PAQUOT, 2005, *op. cit.*, pp. 80-85.

elle favorise les modes de circulation doux et l'urbanisation participative contre la rationalisation de la ville[186].

De la ville écologique à la ville durable : émergence d'un paradigme

En 1968, l'Unesco lance le programme « Man and Biosphere » (MAB) et propose en 1971 le concept de *ecological city*, *eco-city*, qui développe les « ecological aspects of urban systems with particular emphasis on energy utilization »[187], et qui préconise la limitation de l'exode rural pour freiner la croissance urbaine[188]. Dès le départ, le lien est fait entre la maîtrise de l'urbanisation, pour laquelle la ville nouvelle était jusqu'à présent considérée comme la principale réponse, et la limitation des atteintes à l'environnement, à travers le concept de « ville écologique » ou d'« éco-ville ».

En 1983, le scientifique soviétique Oleg Yanitsky, à la tête du programme MAB, définit l'éco-ville comme « a human settlement of the future in which social and ecological processes are harmonized in the best possible way »[189]. Pourtant, c'est à Richard Register que le terme d'*ecocity* est attribué[190], tandis que l'architecte australien Paul Downton lui préfère le concept d'*ecopolis*. Toujours en 1987, le rapport Bruntland reconnaît que l'urbanisation est une partie intégrante du développement et introduit le concept de « développement durable » (*sustainable development*)[191]. En 1990, un livre vert européen sur l'environnement urbain « l'avenir européen de l'environnement urbain », commandé par le Commissaire européen pour l'environnement, amorce le passage de la « ville écologique » à la « ville durable ». La même année, le Centre des Nations unies pour les établissements humains (CNUEH) lance le programme *sustainable cities* pour accroître les capacités de planification et de gestion environnementales des municipalités dans les pays en voie de développement. En 1992, la conférence de Rio adopte l'Agenda 21 sur le changement climatique et la

---

[186] Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX, 2011, *op. cit.*, pp. 6-7.

[187] Hans D'ORVILLE, 2009. « Creating Eco-Cities : An Urban Contribution to Climate Change Action and a Green Society », Forum « Moving Towards a Green Economy and Green Jobs», organisé par l'Unesco, 21/08/2009, Guiyang. http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=46333&URL_DO=DO_TOPIC &URL_SECTION=201.html, consulté le 15/02/2011.

[188] Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX, 2011. « L'émergence de la ville durable en Europe », dans Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX (dir.), *Atlas des villes durables, Écologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?*, Paris, Autrement, pp. 10-13.

[189] Oleg YANITSKY, 1983. « Towards an eco-city : problems of integrating knowledge with practice », *International Social Sciences Journal*, XXXIV, Unesco, n° 93, pp. 469-480.

[190] Richard REGISTER, 1987. *Ecocity Berkeley: building cities for a healthy future*. Berkeley, North Atlantic Books, pp. 3-7.

[191] Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987, *op. cit.*.

biodiversité, tandis que le Conseil européen lance son propre projet de *sustainable cities*. En 1994, la charte d'Aalborg émane de la première conférence européenne sur les villes durables organisée au Danemark. Elle marque l'engagement européen en faveur d'un projet de territoire à long terme pour le XXI[e] siècle, l'Agenda 21[192]. Depuis l'émergence du paradigme de la ville durable, l'Europe se distingue dans la mise en place d'actions en faveur du développement urbain durable et de l'environnement, notamment à travers l'élaboration d'éco-quartiers et d'Agenda 21 locaux.

Globalement, la ville durable est une ville dont la conception, la planification, la réalisation et la gestion prennent en compte le respect des ressources naturelles, l'équité sociale, tout en favorisant les capacités productives, les services, l'innovation et la recherche. Pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, les différents acteurs du développement urbain durable préconisent des réponses sectorielles, dont la synergie favorise l'émergence d'une ville durable. Les champs d'action à prendre en considération pour créer une ville durable sont[193] : l'agriculture périurbaine biologique ; l'attention portée à l'usage du sol périurbain ; la préservation des sols et sous-sols urbains, la protection de la biodiversité urbaine et le développement des espaces verts ; l'attention portée à la pollution, à la gestion de l'eau et au traitement des déchets ; le recours aux énergies renouvelables ; la conservation du patrimoine historique, bâti et paysager ; la création de bâtiments à haute efficacité énergétique, l'aménagement durable d'espaces publics, de rues et de quartiers verts ; les transports de masse, rapides, à haut niveau de service et faible émission carbone ; la promotion de modes de circulation doux ; la création d'emplois écologiques, notamment dans les secteurs des technologies vertes ; l'évolution des structures industrielles ; la sensibilisation des citoyens au projet d'éco-ville et au comportement responsable ; la construction d'une société de connaissance, où la santé et les conditions de vie sont prises en considération.

À ce titre, la ville durable, née d'une prise de conscience environnementale des pays les plus avancés dans les processus d'industrialisation et d'urbanisation, correspond à la phase actuelle de la ville nouvelle. Le concept de ville durable qui émerge dans les sociétés développées ayant achevé leur transition urbaine dépasse les objectifs quantitatifs du fonctionnalisme des villes nouvelles (nombre de logements, d'écoles, de services et de commerces de proximité) pour s'attacher aux objectifs qualitatifs du développement urbain (normes environnementales, recours aux énergies

[192] Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX, 2011, *op. cit.*, pp. 10-13.
[193] Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX, 2011, *op. cit.*, pp. 36-67.

renouvelables voire énergies positives, construction et transports bas carbone) et du développement humain. Comment ces modèles internationaux ont-ils été introduits en Chine ? Sous quelles formes s'y sont-ils diffusés et ont-ils été adaptés et appropriés ?

La trajectoire des villes nouvelles en Chine

Les villes-satellites chinoises

En Chine, le premier écrit mentionnant la réalisation de villes-satellites est le projet socialiste du Grand Schéma de construction de la nation (*Jianguo dagang*) de Sun Yat-sen[194]. Il propose la création de villes-satellites autour de la ville de Chongqing, alors située dans la province du Sichuan[195]. Ce projet s'inscrit au sein d'un programme de grands travaux à l'échelle de la Chine, qui planifie la construction de réseaux de chemin de fer, de barrages hydroélectriques, de ports en eau profonde, et le développement d'une industrie moderne. Ces projets ont cependant été repoussés en raison de la seconde guerre sino-japonaise (1937-1945) et de la guerre civile entre nationalistes et communistes (1945-1949)[196].

Le modèle soviétique de ville-satellite est introduit en Chine[197] à l'occasion du I^er^ plan quinquennal (1955-1957). Suivant la logique des fronts pionniers soviétiques de Sibérie ou d'Extrême-Orient russe, les villes nouvelles industrielles chinoises sont construites sur les marches de la Chine, s'inscrivent dans une politique de conquête d'un vaste territoire, et visent l'exploitation de ressources naturelles. Baotou, par exemple, est développé en Mongolie intérieure : la ville est dédiée à l'extraction minière, la sidérurgie et la métallurgie. En 1959, Daqing est créée *ex nihilo* dans le Heilongjiang et dédiée à l'exploitation du pétrole. À Xining, capitale de la nouvelle province du Qinghai, récemment détachée du Tibet, l'adjonction de complexes urbano-industriels

---

[194] FUNK K.I, 1996. « Satellite towns : development and contributions », dans Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG (dir.), *Transformation and modernization under China's Open Policy*, Hong Kong, The Chinese University Press, p. 322.
[195] Chongqing ne devient une municipalité de rang provincial qu'en 1997, lorsque la cité de Chongqing et trois autres préfectures sont détachées de la province du Sichuan.
[196] FUNK K.I, 1996, *op. cit.*,p. 322.
[197] Léon HOA, 1981. *Reconstruire la Chine, trente ans d'urbanisme, 1949-1979*. Paris, Le Moniteur, pp. 63-65 ; Olivier PETIT, 2002. « L'influence des villes nouvelles françaises en Asie, dans leur rapport avec les idées, les entreprises et les hommes de l'art français », Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, La Défense, ISTED « Villes en développement », non publié, pp. 81-86.

dédiés à l'extraction minière, la sidérurgie et la métallurgie, entraîne une forte croissance de la population : 94 000 habitants en 1953, 300 000 habitants en 1954[198].

Dans le cadre du II[e] plan quinquennal (1958-1962), les villes côtières sont l'objet d'un redéploiement industriel vers leurs périphéries. Ce programme de villes-satellites se présente comme une alternative raisonnée au problème de croissance des très grandes villes chinoises. Sur le modèle du développement soviétique, il prévoit la délocalisation en périphérie des projets industriels de grande échelle[199]. De nombreuses villes-satellites industrielles, juxtaposées les unes aux autres, se développent alors autour de Hefei, Zhengzhou, Tianjin, Nankin, Ji'nan, Handan, Changchun, Pékin, Canton, Changsha, Daqing et Shanghai[200]. Cette première période de création de villes nouvelles correspond à la phase d'industrialisation de la Chine sans extension urbaine, et se traduit par le développement de villes-satellites destinées à rationaliser et à optimiser le développement industriel soutenu. Ces villes-satellites sont construites en continuité avec les bourgs-centres administratifs gravitant autour de l'agglomération et s'appuyant sur des axes de transport, comme les voies ferrées, les voies d'eau et les routes principales.

Les plans quinquennaux suivants continuent de planifier la création de petites ou moyennes villes nouvelles industrielles, notamment à l'intérieur de la Chine. Les villes chinoises d'implantation plus ancienne connaissent une industrialisation tous azimuts de leurs faubourgs, ainsi que la constitution de pôles industriels périphériques sous la forme de complexes mono-industriels et de villes-satellites[201]. Autour de ces extensions mono-industrielles se juxtaposent, comme pour les villes nouvelles de l'Union soviétique et des pays socialistes européens, des zones résidentielles destinées aux travailleurs. Cette seconde forme d'extension urbaine apparaît sous le toponyme *xincun*, nouveau village, et voit les banlieues résidentielles s'étendre avec monotonie sous la forme de vastes quartiers constitués de blocs d'habitations répétitifs de trois ou cinq étages[202]. Ces ensembles sont construits par les unités de travail (*danwei*), ou le bureau de district ou d'arrondissement du travail, pour loger les ouvriers qu'elles emploient et

---

[198] Richard J. R. KIRKBY, 1987. « A Review of Satellite Town Policies in the People's Republic of China. The experience of Shanghai », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, p. 205.
[199] Richard J.R. KIRKBY, 1987, *op. cit.,* p. 209.
[200] K. I. FUNK, 1996, *op. cit.,* p. 338.
[201] Thierry SANJUAN, 2000. *op. cit.,* p. 128.
[202] Françoise GED, 2000, *op. cit.*, p. 35 ; Thierry SANJUAN, 2000, *op. cit.*, p. 128 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 398 ; Christian HENRIOT, 2002. *op. cit.*, pp. 157-160.

leur famille, la main-d'œuvre nécessaire à l'effort d'industrialisation du pays. Peu à peu, la société chinoise et par extension les villes chinoises se transforment pour s'organiser autour et à partir des lieux de production. Un faible intérêt est alors porté au logement, aux équipements et aux services urbains.

Ainsi, durant les trente premières années du régime socialiste, mis à part l'expansion urbaine en « tâche d'huile », le paysage urbain chinois est-il dominé, par la création de villes-satellites, associant deux types d'extension périurbaine, les complexes industriels et les « nouveaux villages » résidentiels, aux équipements et services modestes, en raison de la faiblesse des investissements non productifs. Après 1978, l'industrialisation rurale favorise le développement de ces villes-satellites, qui connaissent un nouvel essor dans les années 1980.

Les villes nouvelles contemporaines

Au début des années 1990, les projets de développement des grandes agglomérations chinoises adaptent le modèle des villes-satellites dans un contexte d'intégration économique et de modernisation urbaine. Cette fois, les villes nouvelles ne sont plus portées par un processus d'industrialisation avec une urbanisation retardée, mais participent du processus d'urbanisation accéléré, voire de métropolisation, à Pékin et à Shanghai.

Les années 1990 sont marquées par de profondes réformes en matière d'aménagement urbain. Tout d'abord, la profession d'architecte-urbaniste-aménageur, longtemps discréditée, est réhabilitée. Les Universités de Tsinghua à Pékin et de Tongji à Shanghai sont les seules universités chinoises à dispenser l'enseignement de ces disciplines durant la Révolution culturelle[203]. L'ouverture denguiste autorise puis encourage les premiers échanges scientifiques et professionnels : l'expertise urbaine internationale est introduite en Chine. Des institutions étrangères cherchent à mettre en œuvre une politique d'aide au développement, à mettre en avant leur expertise nationale pour favoriser l'ouverture de nouveaux marchés. Dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, des visites officielles de délégations étrangères publiques et parapubliques se multiplient, comme en témoigne l'exemple des relations sino-françaises. Dès 1984, la mission interministérielle de l'information scientifique et

[203] Léon HOA, 1981, *op. cit.*, pp. 63-65.

technique (MINIST) française, accompagnée de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF), en charge de la veille et de la prospective pour les villes nouvelles franciliennes, rencontrent les instituts d'information scientifique et technique des municipalités de Pékin et de Shanghai[204]. À la fin des années 1980, des échanges réguliers, bien que difficiles, sont entretenus entre l'IAURIF et les responsables en charge de la planification des villes-satellites de Shanghai [205] et de Pékin [206]. Au début des années 1990, les premiers cabinets d'architecture et d'urbanisme étrangers s'implantent en Chine, comme les cabinets français Arté-Charpentier ou ADP Paul Andreu. Ces acteurs français, publics et privés, en mobilisant l'expérience des villes nouvelles françaises, participent à la transmission du modèle français de villes nouvelles et permettent aux acteurs chinois de se réapproprier les schémas mais aussi les outils de l'urbanisme réglementaire, la planification et l'urbanisme opérationnel[207].

En parallèle, dans les années 1990, la ville chinoise devient, l'organisateur, à son profit, du développement économique, l'aménageur des bourgs industriels et des périphéries rurales. On assiste ainsi au passage d'un développement par le bas des campagnes, fruit d'une juxtaposition d'initiatives locales, à un développement par le haut, dont les pôles urbains deviennent les donneurs d'ordre, ce qui correspond, à une logique d'articulation polycentrique du développement urbain. Ce développement par le haut voit désormais l'autorité urbaine engager la totalité de son territoire administratif, périphéries urbaines et rurales, dans ses stratégies de développement[208]. De nouvelles logiques d'acteurs apparaissent : la gouvernance métropolitaine est ainsi assurée par les gouvernements municipaux, tandis que les milieux d'affaires investissent la production urbaine [209]. La création de villes nouvelles de desserrement relève d'un choix urbanistique d'extension périphérique rationalisée s'inscrivant au sein d'un véritable projet de redéploiement polycentrique.

---

[204] Michel HENRY, 1984. « Pékin, Shanghai et la région Île-de-France, un début d'échange d'informations », *Cahiers de l'IAURIF*. n° 73, pp. 65-70.
[205] Gilles ANTIER et Gérard ABADIA, 1987. « La longue marche de Shanghai ». *Cahiers de l'IAURIF*. n° 81, pp. 49-58 ; Gilles ANTIER, 1989. « Villes nouvelles, extérieur nuage ». *Cahiers de l'IAURIF*. n° 87-88. pp. 139-145.
[206] Bernard ETTEINGER, 1992. « Yi Zhuang : un projet de ville nouvelle dans la région de Beijing ». Rapport de mission du 15 au 28 mai 1992, réalisé pour l'Iaurif, 41 pages.
[207] Olivier PETIT, 2002, *op. cit.*, pp. 21-43.
[208] Thierry SANJUAN, 2000, *op. cit.*, p. 145.
[209] George LIN et Dennis WEI, 2002, *op. cit.*, pp. 1537-1538.

Les villes nouvelles chinoises de cette seconde génération répondent à de nouvelles exigences. Elles ne se caractérisent plus par une mono-fonctionnalité industrielle affirmée, mais au contraire par leur multifonctionnalité : activités industrielles et activités tertiaires, fonction résidentielle et fonction récréative sont désormais représentées[210]. Ces nouvelles entités urbaines sont pensées de manière systémique et doivent participer au développement d'ensemble de la région métropolitaine. Elles visent une certaine autonomie à l'échelle de la ville nouvelle (écoles, hôpitaux), tout en s'inscrivant en complémentarité fonctionnelle et morphologique à l'échelle de l'aire métropolitaine (antennes universitaires déconcentrées, zones d'activités, parcs de récréation, offre résidentielle). Ces villes nouvelles sont en effet censées favoriser le développement polycentrique de l'aire métropolitaine, ce qui soulève la question de leur intégration à l'échelle de la métropole. Initialement conçues comme des espaces de desserrement des agglomérations et de rationalisation de leurs tensions périphériques ; elles participent à la fois à la redistribution des activités et à celle de la population. Elles répondent enfin à de nouvelles exigences en termes de rationalisation de l'espace urbain et de valorisation par l'image. Les villes nouvelles chinoises deviennent les vitrines de la modernité et sont le symbole des pouvoirs en place[211].

L'émergence du concept de ville durable en Chine

Au début des années 2000, la Chine connaît une intégration accélérée à la globalisation et s'insère sur la scène internationale. Or la préservation de l'environnement, le développement urbain durable et le changement climatique mobilisent désormais les grandes puissances internationales, et participent de la « puissance douce ». Parallèlement, la protection environnementale et le développement durable deviennent des préoccupations du gouvernement central chinois, qui nourrit pour ambition d'élaborer et de diffuser un modèle chinois de ville durable. Pour cela, l'État chinois mobilise l'ensemble des acteurs à sa disposition et les positionne en situation de concurrence. Le ministère de la Protection environnementale, celui du Logement et du

[210] Gérald BILLARD *et al.*, 2005. « Riverside, anatomie d'une ville nouvelle chinoise », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 98, Paris, Centre de recherche et d'urbanisme, pp. 159-166.
[211] Laurence BAUDON, 2002. « Mutations de l'espace urbain à Shanghai : une mégapole entre ville globale et culture locale », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, vol. 79, n° 4, pp. 375-388.

développement urbain et rural, ainsi que la Commission nationale pour le développement et les réformes, élaborent chacun, selon leur portefeuille et prérogatives, un standard national, soit un modèle chinois de ville durable.

Les villes vertes ou villes écologiques

Le futur ministère de la Protection environnementale (*Huanjing baohu bu*, *Ministry of Environment Protection*, MEP)[212], en charge de la préservation de l'environnement, de la protection de l'eau, de l'air et du sol et des ressources naturelles, élabore entre 1995 et 1997 un label de « ville-modèle d'État pour la protection environnementale ». Une soixantaine de villes, d'arrondissements urbains et de banlieues sont labellisés entre 1997 et 2007[213]. Depuis 2007, les indicateurs de ce modèle sont redéfinis et aboutissent en 2011 à l'élaboration du label de « ville-modèle nationale pour la protection environnementale ». Fin 2011, 11 villes ou arrondissements étaient labellisés[214] : Yichang, Lin'an, Huai'an, Foshan, Liaocheng, l'arrondissement de Qingpu à Shanghai, Linyi, Dongguan, Xuzhou, Yinchuan, et Wujiang. Ces villes-modèles constituent une première initiative vers la ville verte ou la ville écologique. Le ministère de la Protection environnementale améliore ce modèle avec l'élaboration d'un label « éco-ville ».

En décembre 2007, le ministère de la Protection environnementale annonce le lancement d'« indicateurs pour un éco-arrondissement, une éco-ville, une éco-province ». Il introduit des standards plus stricts, qui prennent en considération la consommation énergétique, le traitement de l'eau et la pollution. Les 19 indicateurs qualitatifs retenus par le ministère de la Protection environnementale pour ce type de ville durable sont : 5 indicateurs d'ordre économique, 11 d'ordre environnemental et 3 d'ordre social. Ne peuvent être labellisées « éco-villes » que les villes détentrices du label « ville-modèle nationale pour la protection environnementale » et répondant à 15 critères obligatoires. 4 indicateurs facultatifs viennent s'ajouter au label précédent. Les 11 «éco-villes » sont : les districts ruraux de Miyun et de Yanqing à Pékin, Taicang,

---

[212] Les sites officiels du ministère de la Protection environnementale sont : http://www.mep.gov.cn/ et http://english.mep.gov.cn/.

[213] Ministère de la protection environnementale, http://wfs.mep.gov.cn/pv_obj_cache/pv_obj_id_FE6D565C0C7ED4306CA9247C60EEF8964BD40000/filename/P020111220365408435309.pdf ; http://wfs.mep.gov.cn/mfcs/mfcsxx/mfcsjj/200701/t20070119_99880.htm et http://wfs.mep.gov.cn/mfcs/cjmfcs/cmdt/200911/t20091105_181217.htm, consultés le 21/12/2011.

[214] Les projets pilotes mentionnés correspondent à la liste mise à jour le 25/11/2011, http://wfs.mep.gov.cn/pv_obj_cache/pv_obj_id_FE6D565C0C7ED4306CA9247C60EEF8964BD40000/filename/P020111220365408435309.pdf , consulté le 22/12/2011.

Zhangjiagang, Changshu et Jiangyin dans le Jiangsu, Rongcheng dans la province du Shandong, l'arrondissement de Yantian à Shenzhen, celui de Minhang à Shanghai, et le district rural de Anji dans l'Anhui[215].

Ainsi le ministère de la Protection environnementale propose-t-il un modèle de ville durable écologique, de ville verte (*lüse chengshi*), à travers les labels « villes pour la protection environnementale » et « éco-villes » au sens de villes écologiques.

Les « éco-cités-jardins »

Le ministère du Logement et du développement urbain et rural (*Zhufang he chengxiang jianshe bu*, *Ministry of Housing and Urban-Rural Development*, MoHURD)[216] élabore de son côté depuis 1992 un « label national de cités-jardins », qui devient en 2004 le « label national des éco-cités-jardins ». Ce dernier est basé sur 19 indicateurs quantitatifs, comprenant 7 indicateurs sur la flore, 5 sur la faune et 7 liés aux infrastructures. Alors que le label « cité-jardin » est plutôt orienté vers l'espace vert et le paysage, le label « éco-cité-jardin » prend en compte la qualité des infrastructures, des services publics, de l'environnement, et le contrôle de la pollution. Une ville doit au préalable obtenir le label « cité-jardin » pour ensuite briguer le label « éco-cité-jardin ». En 2007, dans le cadre du XI^{e} plan quinquennal, la réflexion du ministère du Logement et du développement urbain et rural sur les indicateurs d'une ville durable intègre désormais les questions d'écoconstruction, de bâtiment et de transport verts, et d'efficacité énergétique. En 2006, Shenzhen est reconnue « éco-cité-jardin modèle », tandis qu'en 2007, 11 villes pilotes « éco-cités-jardins » sont lancées, dont : Qingdao, Nankin, Hangzhou, Weihai, Yangzhou, Suzhou, Shaoxing, Guilin, Changshu, Kunshan et Zhangjiagang[217].

Le ministère du Logement et du développement urbain et rural représente ainsi le paradigme de l'écoconstruction au sein du modèle chinois de ville durable.

---

[215] « Chinese regulations for eco-cities : the three categories », *BURB*, http://burb.tv/view/Entry:1440?f=all, consulté le 22/12/2011.

[216] Le site officiel du ministère du Logement et du développement urbain et rural est : http://www.mohurd.gov.cn/ (en chinois exclusivement).

[217] « Chinese regulations for eco-cities : the three categories », *BURB*, http://burb.tv/view/Entry:1440?f=all, consulté le 22/12/2011.

Les villes bas-carbone

La Commission nationale pour le développement et les réformes (*guojia fazhan he gaige weiyuanhui, National Development and Reform Commission*, NDRC)[218], dont les responsabilités sont proches de celles de la Datar, s'intéresse aux objectifs énergétiques de la ville durable et élabore un modèle de « villes bas-carbone ». En août 2010, elle lance un programme pilote promouvant la basse consommation carbone, mis en place à l'échelle de cinq provinces : le Guangdong, le Liaoning, le Hubei, le Shaanxi et le Yunnan. Huit villes sont également appelées à devenir des « villes bas-carbone » pilotes : Tianjin, Chongqing, Shenzhen, Xiamen, Hangzhou, Nanchang, Guiyang et Baoding. Les gouvernements locaux de ces provinces et villes planifient désormais des schémas de développement bas-carbone, établissent des sites industriels bas-carbone, promeuvent des modes de vie et de consommation bas-carbone, pour lutter à leur échelle contre les effets du changement climatique[219].

D'après le Professeur Wen Zongguo du département Environnement de l'Université Tsinghua de Pékin, une réglementation nationale visant à fédérer sous un même label les trois modèles de villes durables et prenant en compte l'ensemble des indicateurs est en cours de préparation depuis la fin 2010. À terme, la Commission nationale pour le développement et les réformes est chargée de fusionner ces trois réglementations et de présenter un modèle unique de ville durable chinoise[220]. Cependant, au-delà de la complémentarité sectorielle présentée par ces trois modèles de villes durables, le gouvernement central met en concurrence ses ministères, leur expertise et leur ingénierie, afin que cette compétition soit la plus productive possible et dégage les indicateurs les plus pertinents pour élaborer un modèle chinois performant de ville durable. Le gouvernement central et les gouvernements locaux prennent également en considération les perspectives de débouchés industriels et la valorisation en termes d'image de ces projets, ainsi que leur diffusion. Si les systèmes de labellisation relèvent indubitablement de l'affichage institutionnel, la Chine encourage également le développement d'un quatrième type de villes durables, portées par la coopération internationale.

---

[218] Les sites officiels de La Commission nationale pour le développement et les réformes sont : http://www.ndrc.gov.cn/ et http://en.ndrc.gov.cn/.

[219] *China Daily*, 2011. http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2011-02/09/content_11969471.htm, consulté le 10/02/2011.

[220] Informations recueillies auprès d'Antoine Daval, chargé de développement urbain durable et environnement pour Artelia Chine, ex-Sogreah, à Pékin, entretien réalisé le 23/12/2010, Shanghai.

Les villes durables portées par des coopérations internationales

Récemment, plusieurs projets de villes durables et éco-quartiers en Chine sont portés par la coopération bilatérale et décentralisée. Ye Jianhong en dénombre huit : « Shenyang Ecological Demonstration City » à Shenyang ; Mentougou ; « Caofeidian International Eco-City » à Tangshan ; « Sino-Singapour Tianjin Eco-City » (SSTEC) à Tianjin ; Baoding ; Wuxi ; « Sino-Swedish Low-Carbon Eco-City » à Shanghai ; et « Sino-Finland Gongqing Digital Eco-City » à Gongqin[221]. Ces huit projets devront être jugés à l'aune de leur réalisation. En effet, si le projet de Tianjin, lancé en novembre 2007 à des fins économiques, est le plus avancé et a fait l'objet de nombreuses études, notamment de la Banque mondiale[222] et de la Banque asiatique de développement[223], d'autres projets retenus par Ye Jianhong peuvent être contestés. Par exemple, celui de « Sino-Swedish Low-Carbon Eco-City » à Luodian, dans l'arrondissement de Baoshan, à Shanghai, n'est pour l'heure qu'un quartier à l'urbanisme soigné de la périphérie de Shanghai, développé par le gouvernement d'arrondissement dans le cadre du projet de redéploiement polycentrique de Shanghai « une ville, neuf bourgs » à partir de 2001. Bien que les autorités locales se réclament d'un projet durable porté par une coopération sino-suédoise, Luodian n'est en fait qu'un projet classique de ville nouvelle du début des années 2000 à Shanghai et ayant fait appel pour la conception du schéma directeur et pour l'architecture et le paysage urbain à un bureau d'étude suédois, Sweco[224]. La référence à un projet de ville durable et à une coopération internationale relèvent dans ce cas d'un effet d'annonce, échappant à un label national formel et à tout projet de coopération.

Ainsi les initiatives se multiplient-elles pour élaborer un modèle chinois de ville durable. Le paradigme de l'éco-construction est exploré par le ministère du Logement et du développement urbain et rural avec le label « éco-cité-jardin », celui de la ville verte est privilégié par le ministère de la Protection environnementale avec le label « éco-ville », et celui de la ville bas-carbone est promu par la Commission nationale pour le

---

[221] YE Jianhong, 2011. *Low-carbon eco-city in China.* PPT présenté le 23/02/2011, 42 pages. http://www.china.cupa.pdx.edu/archives/Low-Carbon_Eco-City.pdf, consulté le 21/12/2011.

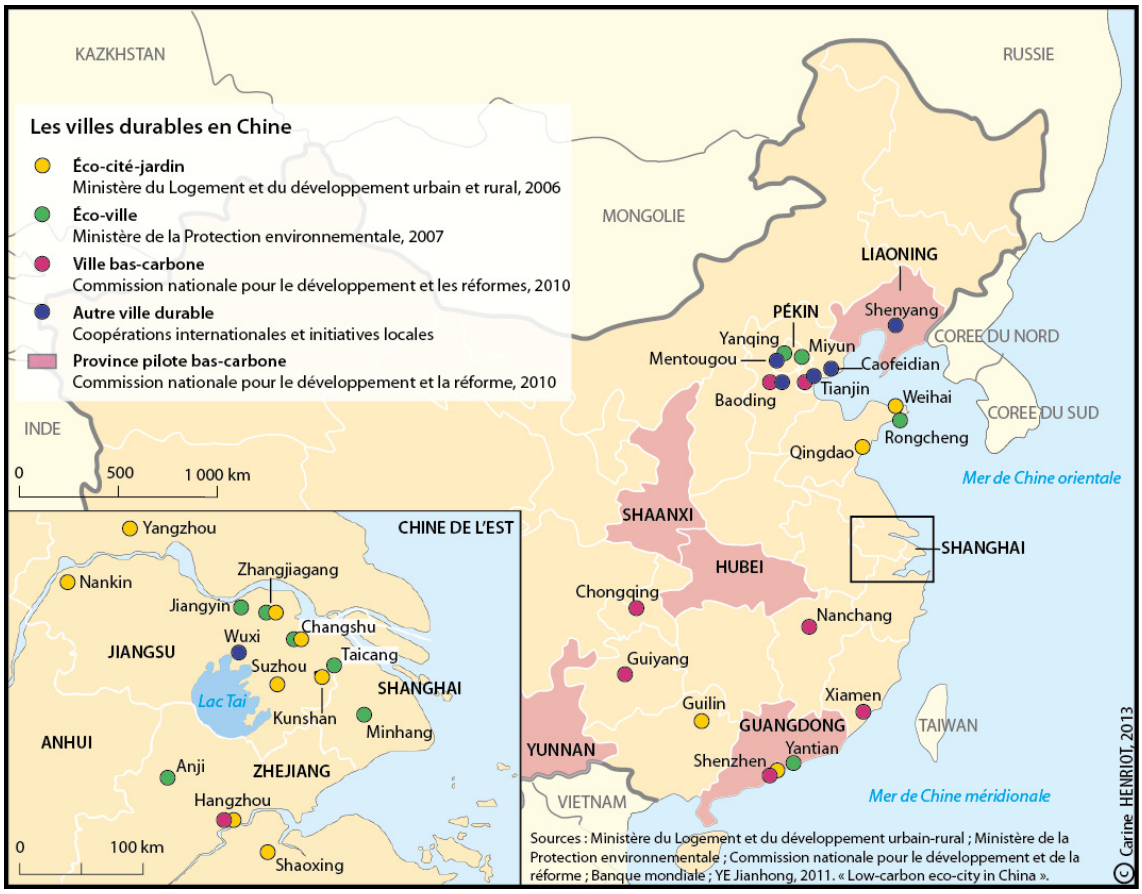
[222] Banque mondiale, 2009. *Sino-Singapore Tianjin Eco-City : A Case Study of an Emerging Eco-City in China.* Technical Assistance Report. The World Bank, 142 pages. http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2011/01/17/000333037_20110117011432/Rendered/PDF/590120WP0P114811REPORT0FINAL1EN1WEB.pdf, consulté le 21/12/2011.

[223] Banque asiatique de développement, 2010. « Sustainable Urban Development in the People's Republic of China. Eco-City Development – a New and Sustainable Way forward ? », *Urban Innovations and Best Practices*, novembre 2010, 8 pages. http://www.adb.org/documents/urban-development/urbandev-prc-nov2010-ecocity.pdf, consulté le 21/11/2011.

[224] Enquêtes de terrain effectuées en juin 2008 et février 2011.

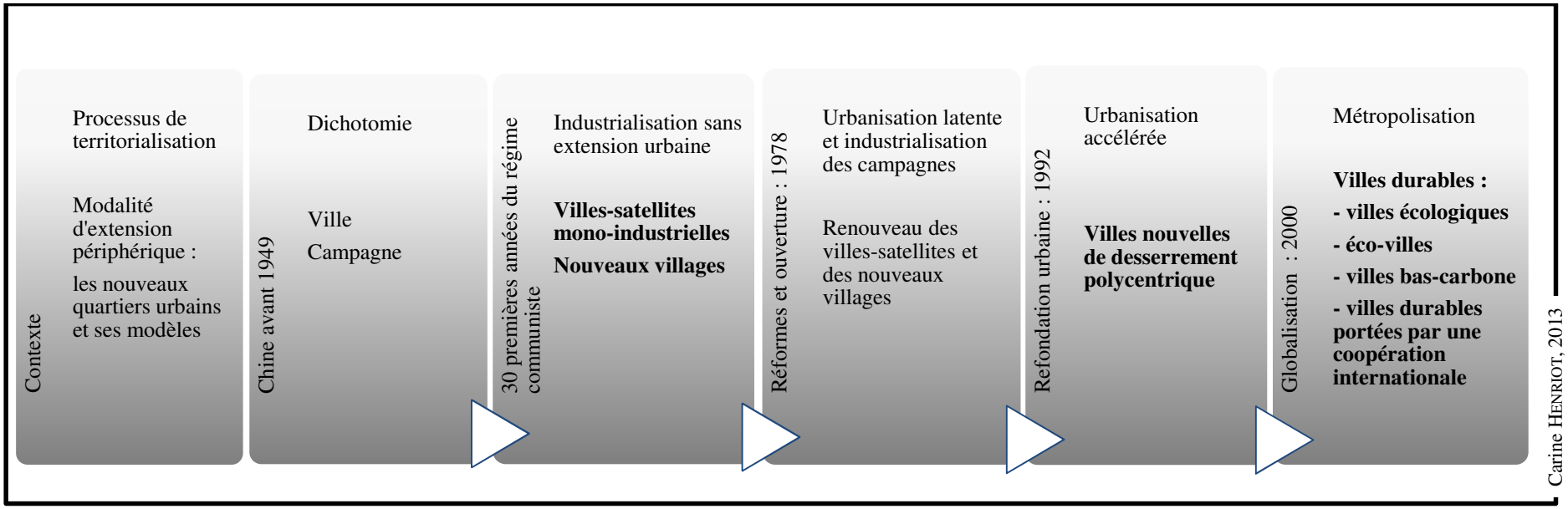
développement et les réformes. Enfin, plusieurs villes durables sont portées par des coopérations internationales.

Carte 1 : Les villes durables chinoises et ses modèles urbains



Les événements politiques et économiques qui se sont succédés depuis la fondation de la République populaire de Chine ont engagé les villes chinoises dans une trajectoire d'urbanisation singulière. La transition urbaine chinoise peut être segmentée en plusieurs phases ; chacune correspond à des processus territoriaux et à la mise en place de modèles de villes nouvelles différenciés. Alimentés par la circulation de modèles de développement urbain mondialisés et leur appropriation par les acteurs nationaux et locaux, trois modèles de villes nouvelles se succèdent en Chine, entre 1949 et nos jours, correspondant aux phases d'industrialisation, d'urbanisation et d'intégration accélérée à la globalisation.

Schéma 1 : Trajectoire urbaine et succession des villes nouvelles en Chine : vers la production de nouveaux quartiers périphériques et ses modèles urbains



Les premières villes nouvelles de décongestion élaborées dans un contexte d'industrialisation soutenue se multiplient, jusqu'à la fin des années 1980, sous la forme de villes-satellites industrielles. Plus récemment, avec l'accélération de l'urbanisation, de nouvelles dynamiques de recompositions territoriales apparaissent en périphérie des très grandes villes. Celles-ci voient la création de nouveaux quartiers urbains, dont certains correspondent à des opérations d'urbanisme de grande envergure et à des villes nouvelles censées rationaliser l'expansion périphérique et opérer un redéploiement métropolitain polycentrique vers des pôles secondaires de desserrement. Enfin, l'intégration croissante de la Chine au processus de globalisation et sa participation aux discussions internationales sur la protection de l'environnement, le développement urbain durable et la lutte contre les effets du changement climatique, engage les villes chinoises vers de nouveaux défis. Trois modèles chinois de villes durables sont actuellement explorés : la ville écologique ou ville verte, l'éco-ville et la ville bas-carbone – représentatives de l'évolution du paradigme d'écologie vers le paradigme de durabilité en Chine –, cependant qu'émergent des projets de villes durables dans le cadre de coopérations internationales et de coopérations décentralisées.

Globalement, l'urbanisation chinoise constitue un phénomène à la fois tardif et accéléré qui met au défi la cohésion territoriale des grandes villes littorales. À Shanghai, la municipalité exerce son autorité sur un vaste territoire. Le modèle d'aménagement retenu, dans un contexte de croissance accélérée, est celui de villes nouvelles. Ce modèle permet-il, *de facto*, de réaliser une bonne intégration des périphéries, un fonctionnement satisfaisant du système métropolitain ?

Deuxième partie

Projet métropolitain et redéploiement territorial dans la municipalité de Shanghai

Si la trajectoire urbaine de Shanghai suit les conditions de l'urbanisation chinoise, son rythme y est plus saccadé. Hissée au rang de métropole asiatique durant la première moitié du XX^{e} siècle, la ville portuaire, dynamique et entreprenante, cosmopolite et moderne, connaît un coup d'arrêt avec la seconde guerre mondiale, puis une éclipse durant la seconde moitié du XX^{e} siècle. Un renouveau s'opère durant les années 1990. Shanghai redevient alors au tournant du XXI^{e} siècle une métropole à l'urbanisation accélérée, intégrée à l'économie globalisée. Les formes de cette métropolisation, adaptées de modèles d'aménagement urbain internationaux, sont également mieux dessinées.

Cette seconde partie présente les conditions du redéploiement métropolitain de la ville de Shanghai sur l'ensemble du territoire qu'elle administre, après avoir réalisé une succession de redécoupages administratifs, pour constituer un périmètre municipal cohérent (chapitre III). Ce redéploiement territorial s'opère à travers un desserrement des activités industrielles et tertiaires, ainsi que du parc de logements et de la population, liés par un système de transports modernes, rapides et intégrés (chapitre IV). Il est orienté vers un système polycentrique et hiérarchisé de villes nouvelles planifiées à partir de 1999 en banlieue de Shanghai (chapitre V). La métropolisation se traduit enfin par l'émergence de projets se réclamant du développement urbain durable (chapitre VI).

Chapitre III
La constitution du territoire municipal
(1927-2013)

La croissance urbaine de Shanghai est à la fois spécifique, compte tenu de son héritage urbain et industriel, et en relation avec une politique nationale qui tantôt freine les transferts de population entre campagnes et villes, et tantôt les accélère. C'est donc le résultat de facteurs locaux et nationaux si la ville est surpeuplée en 1949.

Pour résoudre ce problème de congestion urbaine, la Municipalité s'efforce de contrôler collectivités territoriales et populations administrées, à travers plusieurs refondations administratives qui préfigurent la mise en place de politiques d'aménagement à l'échelle municipale. Elle emprunte alors différents modèles urbains qui illustrent, par leur succession (« nouveaux villages », « villes-satellites », « villes nouvelles »), la trajectoire de la production des nouveaux quartiers périphériques de Shanghai.

Vers une gouvernance chinoise : les projets urbains entre 1927 et 1949

L'implantation étrangère, avec la création de concessions dans les années 1840 et leur extension jusqu'en 1914, ont fait de Shanghai une ville à l'administration tri-céphale : le pouvoir chinois, initialement situé dans l'ancienne sous-préfecture, administre les quartiers sous juridiction chinoise situés au sud et au nord des concessions ; le *Shanghai Municipal Council*, élu sur une base censitaire, gère la concession internationale ; la concession française est gouvernée par un régime proconsulaire, placé sous l'autorité du Consul général de France[225]. C'est là une spécificité forte de l'histoire urbaine et administrative de Shanghai : la ville avait à unifier un territoire divisé entre plusieurs pouvoirs.

[225] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 11.

La municipalité spéciale de 1927 : l'unification d'un territoire polycéphale sous juridiction chinoise

En 1927, dans un contexte de guerre civile[226] et de manifestations anti-japonaises[227], l'arrivée au pouvoir des nationalistes se traduit à l'échelle locale par la volonté d'administrer le territoire shanghaien dans son ensemble et non plus selon une administration tripartite[228]. En juillet 1927, le gouvernement central du Kuomintang crée la municipalité spéciale de Shanghai (*shanghai tebie shi*), à laquelle il transfère de 1927 à 1930 tous les pouvoirs pour devenir en juillet 1930 la municipalité de Shanghai (s*hanghaishi*). Alors que les concessions internationale et française occupent 33 km² et que les quartiers urbanisés chinois s'étendent sur 30 km², la Municipalité administre désormais une surface unifiée de 572 km² regroupant les concessions et les différents secteurs de la ville chinoise : au sud la ville murée et ses faubourgs, au nord le quartier de Zhabei, les quartiers ouvriers à l'ouest et les premières implantations à Pudong[229]. La compétence de la nouvelle municipalité s'étend également aux villages et aux zones rurales environnantes, afin de créer une ceinture alimentaire répondant aux besoins de la population urbaine[230].

La création de la municipalité spéciale de Shanghai, en 1927, représente la première forme d'administration unifiée du territoire, sous juridiction chinoise, par le pouvoir central, et reflète la prise de conscience d'une complémentarité entre un pôle urbain et sa périphérie rurale, envisagée comme une ceinture alimentaire dévolue au ravitaillement urbain. Cet agrandissement du périmètre d'intervention de la municipalité est significatif de la volonté d'aménager un espace fonctionnel cohérent.

---

[226] Les forces communistes et nationalistes s'affrontent entre 1927 et 1937, puis entre 1945 et 1949 jusqu'à la victoire des forces communistes qui fondent la République populaire de Chine en Chine continentale, tandis que Chiang Kai-shek et les forces nationalistes résiduelles se replient sur l'île de Taiwan et y proclament la République de Chine.

[227] Après la guerre sino-japonaise de 1894-1895, le traité de Shimonoseki permet aux Japonais de compter parmi les forces occupantes étrangères en Chine. Ils établissent à Shanghai les premières usines de la ville. La seconde guerre sino-japonaise se déroule entre 1937 et 1945 : Marie-Claire Bergère, 2002. *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, pp. 68 et 72.

[228] Les concessions étrangères restent néanmoins indépendantes en vertu des traités d'extraterritorialité jusqu'en 1941 pour la concession internationale et en 1943 pour la concession française : Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 314-319.

[229] Christian HENRIOT, 1991. « Shanghai 1927-1937. Élites locales et modernisation dans la Chine nationaliste ». Thèse de doctorat en histoire, Paris, EHESS, chapitres 5, 6 et 7 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 228.

[230] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 122.

Le schéma directeur du Grand Shanghai de 1931

Si « au moment de l'ouverture du pays, au milieu du XIX^{e} siècle, l'arriération et l'insalubrité des villes, la corruption et l'incompétence des fonctionnaires locaux sert d'argument aux étrangers pour demander des concessions » [231], à la fin des années 1920, le Kuomintang souhaite rendre effectif l'exercice de son autorité en démontrant que la Chine nationaliste est capable de s'émanciper de la tutelle internationale pour administrer de manière moderne la ville de Shanghai.

En 1929, le gouvernement municipal de Shanghai crée en juillet la commission d'urbanisme du Grand Shanghai et lance en octobre une compétition visant la construction d'un nouveau « centre civique » à Jiangwan, dans la grande banlieue nord. En mai 1931, le premier schéma directeur du Grand Shanghai (*da shanghai jihua*) est approuvé officiellement par la Municipalité et prévoit, à rebours des concessions, la création *ex nihilo* d'un nouveau centre-ville, au nord-est, à mi-chemin entre la ville ancienne et le port de Wusong, situé à la confluence du Huangpu et du fleuve Yangzi. Au-delà de l'importance stratégique accordée par le gouvernement nationaliste aux activités portuaires de la ville et au transport fluvial le long du Huangpu, la ville nouvelle de Yuangpu est signe de modernisation et d'émancipation[232].

---

[231] Marie-Claire BERGÈRE, 2005. « Le développement urbain de Shanghai, un *remake* ? », *Vingtième Siècle*, n° 85, p. 52.

[232] YU Sijia, 2010. « Shanghaishi chengshi zongti guihua de yanjin yu shijian » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai]. Présentation réalisée au Pavillon du futur, par le Directeur de l'Institut d'urbanisme et de design de Shanghai, dans le cadre de la semaine francilienne à l'Exposition universelle, 15/07/2010, PPT, p. 4.

Carte 2: Le schéma directeur du Grand Shanghai de 1931

Source : YU Sijia, 2010. « Shanghaishi chengshi zongti guihua de yanjin yu shijian » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai]. Présentation réalisée au Pavillon du futur, par le Directeur de l'Institut d'urbanisme et de design de Shanghai, dans le cadre de la semaine francilienne à l'Exposition universelle, 15/07/2010, PPT, p. 4.

Durant cette période de réforme volontariste, de véritables progrès en termes d'aménagement urbain ont été réalisés : « la voirie s'est allongée, le système de transport public s'est enrichi d'un service d'autobus à Zhabei et la ligne de tramway de l'ancienne ville murée a été raccordée à celles des concessions. Le traitement et la distribution de l'eau ont été améliorés et la production d'électricité rationnalisée. La municipalité a rencontré certains succès dans l'unification scolaire, l'introduction de pratiques hygiéniques et le développement d'infrastructures sanitaires »[233]. Toutefois, ces réformes sont écourtées par l'agression japonaise en 1937. La construction du centre civique de Jiangwan est abandonnée[234].

[233] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 237.
[234] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 11.

Les schémas directeurs de 1946 et 1949

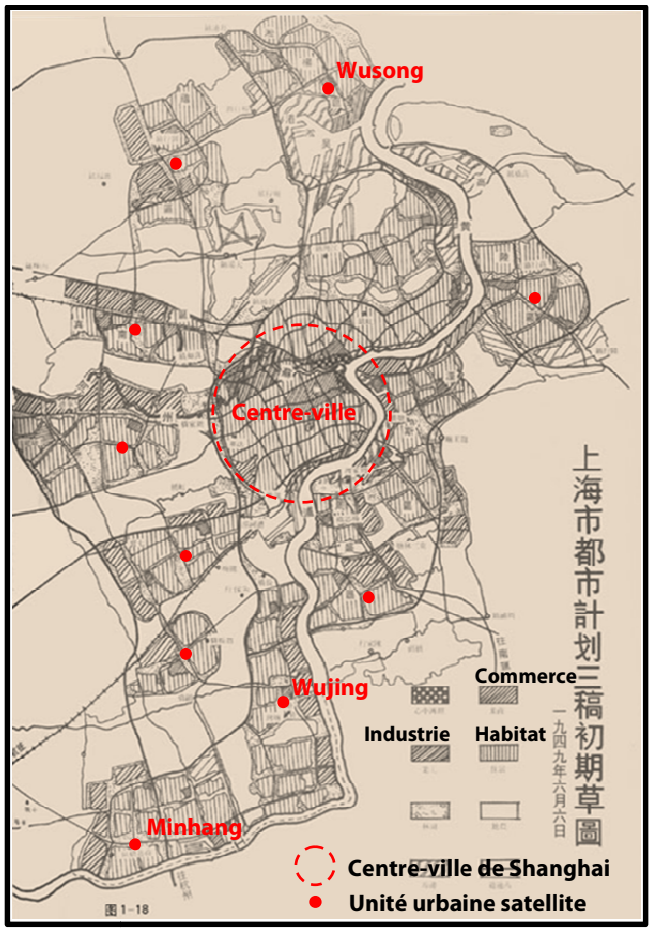
Avec la fin de la guerre sino-japonaise, d'ambitieux projets d'aménagement visant à prendre une revanche sur les Japonais et les concessions internationales sont mis en œuvre[235]. En 1946 et 1949, deux schémas directeurs se succèdent : tous deux planifient la reconstruction de Shanghai et le développement des zones périphériques nouvellement rattachées à la municipalité.

En 1946, Zhapu et Kunshan sont rattachés à la municipalité de Shanghai, qui dispose alors d'un territoire total de 636 km². Le schéma directeur de 1946 (*da shanghai doushi jihua*) s'attache à l'aire urbaine (*doushi*) de Shanghai, ce qui correspond à une vision globale de l'espace à aménager. Alors que le schéma directeur de 1931 prévoyait la création d'un nouveau centre-ville administratif construit *ex nihilo* et une périphérie rurale dévolue au ravitaillement alimentaire, après la guerre sino-japonaise, les aménageurs doivent avant tout faire face au surpeuplement de la ville et à la crise du logement. Pour accueillir ce surplus de population, des « unités urbaines satellites » (*shizhen danwei*), relayées au-delà d'une ceinture verte (*lüdi geli*), sont planifiées en proche banlieue[236]. La création de ces communautés résidentielles, agrémentées de jardins publics, renvoient aux principes de contrôle du développement de la ville-centre et de redéploiement naturel (*youji shusan*) vers des villes-satellites, pensées sur le modèle des cités jardins de Howard[237].

---

[235] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 27.
[236] YU Sijia et LUO Zong, 2009. « Shanghai jiaoqu xincheng de guihua yu sikao » [Planification et réflexions sur les villes nouvelles de la banlieue de Shanghai], *Chengshi guihua xuekan* [Journal d'urbanisme], vol. 3, n° 181, pp. 13-14.
[237] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, pp. 13-14 ; YU Sijia, 2010, *op. cit.*, p. 4.

Carte 3 : Schéma directeur de Shanghai de 1946



Source : YU Sijia, 2010. « Shanghaishi chengshi zongti guihua de yanjin yu shijian » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai]. Présentation réalisée au Pavillon du futur, par le Directeur de l'Institut d'urbanisme et de design de Shanghai, dans le cadre de la semaine francilienne à l'Exposition universelle, 15/07/2010, PPT, p. 4.

En raison de l'instabilité politique que connaît la Chine entre 1946 et 1949, le schéma directeur de 1946 ne peut être réalisé, tout comme son actualisation de 1949.

Les chantiers des 30 premières années du régime communiste

Le 25 mai 1949, les troupes communistes prennent Shanghai et fondent le gouvernement populaire de la municipalité de Shanghai, ainsi que le comité d'administration populaire[238]. Le 1er octobre 1949, la République populaire de Chine est proclamée. Shanghai entre alors dans une période de disgrâce.

[238] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 181.

La disgrâce

Le nouveau pouvoir central se méfie de Shanghai et de ses élites. La ville, qui doit son développement à l'ouverture des concessions, est réduite à la trilogie : colonialisme, capitalisme, nationalisme. « La métropole incarne tout ce que le dogme communiste condamne : triomphe du capitalisme, arrogance de l'impérialisme, dérives d'une culture cosmopolite ». Shanghai devient « la mal aimée du régime maoïste » [239].

> « Alors que le régime communiste se consolide et adopte le modèle de développement soviétique, Shanghai entre dans une longue période de disgrâce. Punie pour son passé colonial et impérialiste, la ville est victime d'une politique qui, tout en prônant l'industrialisation, freine l'urbanisation ».
> Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, pp. 360 et 385.

En outre, au profit d'une réorganisation centralisatrice, la municipalité de Shanghai, est désormais inscrite, comme toutes les unités administratives du pays, dans un rigoureux réseau hiérarchique, orchestré par le gouvernement central de Pékin. Les relations horizontales sont combattues pour éviter tout risque de collusion entre intérêts locaux. Shanghai est ainsi privée de ses anciens flux financiers, commerciaux et démographiques avec les provinces des Jiangsu, Zhejiang et Anhui[240].

La ville est appelée à rester en retrait des politiques de développement et à disposer de capacités d'investissements limitées, tandis que ses élites sont longtemps méprisées. Cette mise à l'écart persiste jusqu'au début des années 1990, pour officiellement prendre fin lors la visite de Deng Xiaoping en 1992.

Contrôler et loger les Shanghaiens

Entre 1949 et 1957, la population de Shanghai passe de 5,4 à 7 millions d'habitants. Cette croissance est alimentée par un excédent naturel important (taux de natalité de 46 ‰) et par un fort exode rural. Pendant la seule année 1956, ce sont 1,3 million de migrants ruraux, essentiellement venus des provinces voisines du Jiangsu, du Zhejiang et de l'Anhui, qui viennent chercher du travail à Shanghai[241].

---

[239] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 360 et 385.
[240] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 386.
[241] Richard J. R., KIRKBY, 1987. « A review of satellite town policies in the People's Republic of China. the experience of Shanghai », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, p. 214.

En 1949, la ville-centre de Shanghai comptait 5,4 millions d'habitants répartis dans 23[242] à 24 millions de m² de surface habitable[243], ce qui représente environ 4 m² de surface habitable par habitant, bidonvilles compris[244]. La situation du logement ne cesse de se dégrader avec l'arrivée de 1,8 million de migrants entre 1949 et 1957. En 1957, la superficie habitable chute à moins de 3 m² par habitant[245].

Face à cette explosion urbaine, aux problèmes de congestion et de surpeuplement, le pouvoir central prend dès 1956 plusieurs mesures administratives à l'échelle nationale pour contrôler l'accroissement de la population chinoise, le nombre d'urbains et l'arrivée de migrants ruraux dans les très grandes villes comme Shanghai[246]. En 1957, le premier plan de développement démographique de Shanghai est lancé. Il fixe à 7 millions d'habitants le seuil maximal de population hébergé par la ville. Ce plan, particulièrement restrictif, préconise la réduction de l'immigration récente et instaure un programme de limitation des naissances. En 1958, le système d'enregistrement des résidants (*hukou*) est mis en place pour le rationnement des produits alimentaires de base et limite les déplacements de populations notamment rurales à destination des villes. Enfin, les emplois sont désormais attribués par le Bureau du travail et ouvrent un droit au logement[247]. Ces trois mesures administratives conjuguent leurs effets et permettent, à l'issue du Grand Bond en avant (1958-1960), de refouler l'ensemble des travailleurs récemment installés en ville (chômeurs, coolies, manœuvre) vers leurs régions d'origine et d'éviter ainsi « l'engorgement humain »[248].

Limiter l'accroissement démographique de la ville-centre de Shanghai et construire de nouveaux logements demeurent les principaux chantiers pour le nouveau gouvernement municipal. Les aménageurs réfléchissent alors aux problèmes de congestion urbaine et de redistribution de la population vers la périphérie.

---

[242] Christopher HOWE, 1968. « The supply and administration of urban housing in mainland China. The case of Shanghai », *The China Quaterly*, n° 33, pp. 73-97 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 397.
[243] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 96 ; Christian HENRIOT, 2002. « Urbanisation et métropolisation en Chine. Le cas de Shanghai », dans Philippe HAERINGER (dir.), 2002. *Techniques, Territoires et Sociétés*, « La refondation mégapolitaine, tome 1, l'Eurasie post-communiste : Moscou, Shanghai, Hong Kong », n° 36, pp. 157-160.
[244] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 397.
[245] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 400.
[246] Isabelle ATTANÉ, 2005. « La Chine : quelles politiques démographiques ? », *Critique internationale*, vol. 4, n° 29, pp. 49-62.
[247] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 405-406.
[248] Valérie LAURANS, 2008. « Chroniques du confort à Shanghai : Nouvelle donne et jeu social du bien-être dans l'habitat de 1996 à 2005 ». Thèse de doctorat en géographie, Université Aix-Marseille III, p. 45.

Les « nouveaux villages » entre 1950 et 1990 : premier projet de redéploiement spatial de la population

Dès 1949-1950, le mouvement de nationalisation des terres est lancé. Les terrains urbains sont déclarés propriété d'État pour rationaliser l'occupation du sol. Le régime communiste met ensuite progressivement fin au marché de l'immobilier. En décembre 1955, la propriété privée en zone urbaine est supprimée pour freiner la spéculation foncière et immobilière. En 1956, les propriétés privées sont collectivisées. L'État devient la seule autorité gestionnaire de la propriété, du droit d'investissement, du droit d'exploitation et du droit de gestion du sol et des immeubles[249]. La Municipalité de Shanghai devient le principal propriétaire foncier et le seul gestionnaire de son parc immobilier. Elle tente alors de faire face à la crise du logement, en créant le Bureau du foncier et de l'immobilier, ainsi que le Bureau de la construction urbaine, et elle lance plusieurs programmes de construction de logements[250].

Le premier programme de construction de logements est inauguré au début des années 1950. À l'emplacement des bidonvilles et sur les terrains agricoles situés en bordure de la ville, la municipalité prévoit la création de « nouveaux villages urbains » (*chengdu xincun*), visant à reloger les travailleurs vivant dans des conditions de logement insalubres et précaires. La première phase de Caoyang xincun[251] débute en 1951 et abrite 1 002 familles, réparties dans 48 immeubles. En 1952-1953, huit autres cités ouvrières sont réalisées à proximité des quartiers industriels de Zhabei, Yangshupu, Longhua, tels Kongjiang, Changbai, Fengcheng, Anshan ou Longshan[252]. Selon Marie-Claire Bergère, chaque cité est composée d'immeubles de quatre à cinq étages et doit recevoir environ 400 000 habitants : 22 000 logements de 30 m² chacun sont construits[253]. Selon Cao Shu, chaque cité ouvrière accueille 30 000 à 60 000 actifs, pour une densité moyenne de 50 000 à 80 000 habitants par km². Le *xincun* devient l'unité de base de la gestion urbaine, hiérarchisée selon quatre niveaux : l'îlot, le

[249] CAO Shu, 1994. « Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques ». Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, p. 263.
[250] FUNK K. I., 1996. « Satellite Towns : Development and Contributions », dans Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG (dir.), 1996. *Transformation and Modernization under China's Open Policy*. Hong Kong, The Chinese University Press, p. 322.
[251] Le modèle de Caoyang xincun a fait l'objet de plusieurs publications : CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 267-271 ; Françoise GED, 2000, *op. cit.*, pp. 35-36.
[252] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 95.
[253] Marie-Claire BERGÈRE, 1958. « Choses vues en Chine (2) », *Techniques, Art, Science*, n° 17, p. 18 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 398.

quartier, l'unité d'habitation (*cun*) et le nouveau village (*xincun*), qui s'inscrit dans un périmètre de 600 m par 500 m. Celui-ci accueille un petit espace vert et des équipements de base (jardin d'enfants, petits commerces, marché, écoles primaire et secondaire, centre culturel, agence bancaire, commissariat et bureau de poste), dans un programme rationnalisé de gestion urbaine[254].

En 1955, la Conférence consultative du peuple chinois adopte de manière rétroactive le contenu du premier plan quinquennal (1953-1957). Le programme politique, mis en place à travers son schéma directeur (*shanghaishi zongti guihua*), prône la redéfinition du rôle économique et industriel de Shanghai et lutte contre le morcellement de l'utilisation du sol. Le centre-ville se compose alors d'un tissu urbain très dense au sein duquel sont disséminés petites industries et ateliers, tandis que la périphérie urbaine est occupée par des zones d'habitat insalubres. S'inspirant de la planification des zones résidentielles soviétiques, « les autorités préconisent le regroupement des activités productrices et la création de grands ensembles, les « nouveaux villages de travailleurs » (*gongren xincun*), possédant des noyaux de commerces et d'équipement, et situés à proximité des lieux de production »[255]. Les « nouveaux villages de travailleurs » correspondent ainsi à la déclinaison chinoise de la « cité ouvrière »[256]. En 1959, 34 « nouveaux villages de travailleurs » sont édifiés en banlieue de Shanghai[257].

Ces grands ensembles d'abord destinés à loger les laissés-pour-compte, les ouvriers et les *coolies*, qui peuplent les 300 bidonvilles et zones d'habitat précaire de Shanghai en 1949, sont ensuite peuplés par les nouveaux travailleurs qui participent, en proche banlieue comme dans les villes-satellites, à l'effort d'industrialisation[258]. Entre 1963 et 1965, les bidonvilles sont enfin démolis, lorsque la construction de 35 « nouveaux villages » est achevée et permet de reloger leurs habitants[259]. En 1973, 76 cités ouvrières ont été au total édifiées et représentent un quart de la surface

[254] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 267-271.
[255] Stéphane BAUDEMENT, 2005, p. 12, cité par Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 44, 95-96.
[256] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 44, 95-96.
[257] FUNG Ka-Iu, 1981b. « Satellite town development in the Shanghai city region », *Town Planning review*, vol. 52, n° 1, p. 41.
[258] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 27.
[259] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 182.

habitable de Shanghai[260]. Il faut attendre la fin des années 1970 pour que Shanghai retrouve une surface disponible par habitant comparable à celle de 1949, c'est-à-dire 4,4 m²[261].

La construction des « nouveaux villages » se poursuit pendant 40 ans « au rythme des crédits disponibles ». Or, entre 1950 et 1957, les crédits d'infrastructures ne dépassent pas 15 % des investissements annuels de la Municipalité, ils fléchissent à 5 % en moyenne entre 1958 et 1977, ce qui limite la construction des *xincun* et leur équipement en infrastructures publiques de base[262].

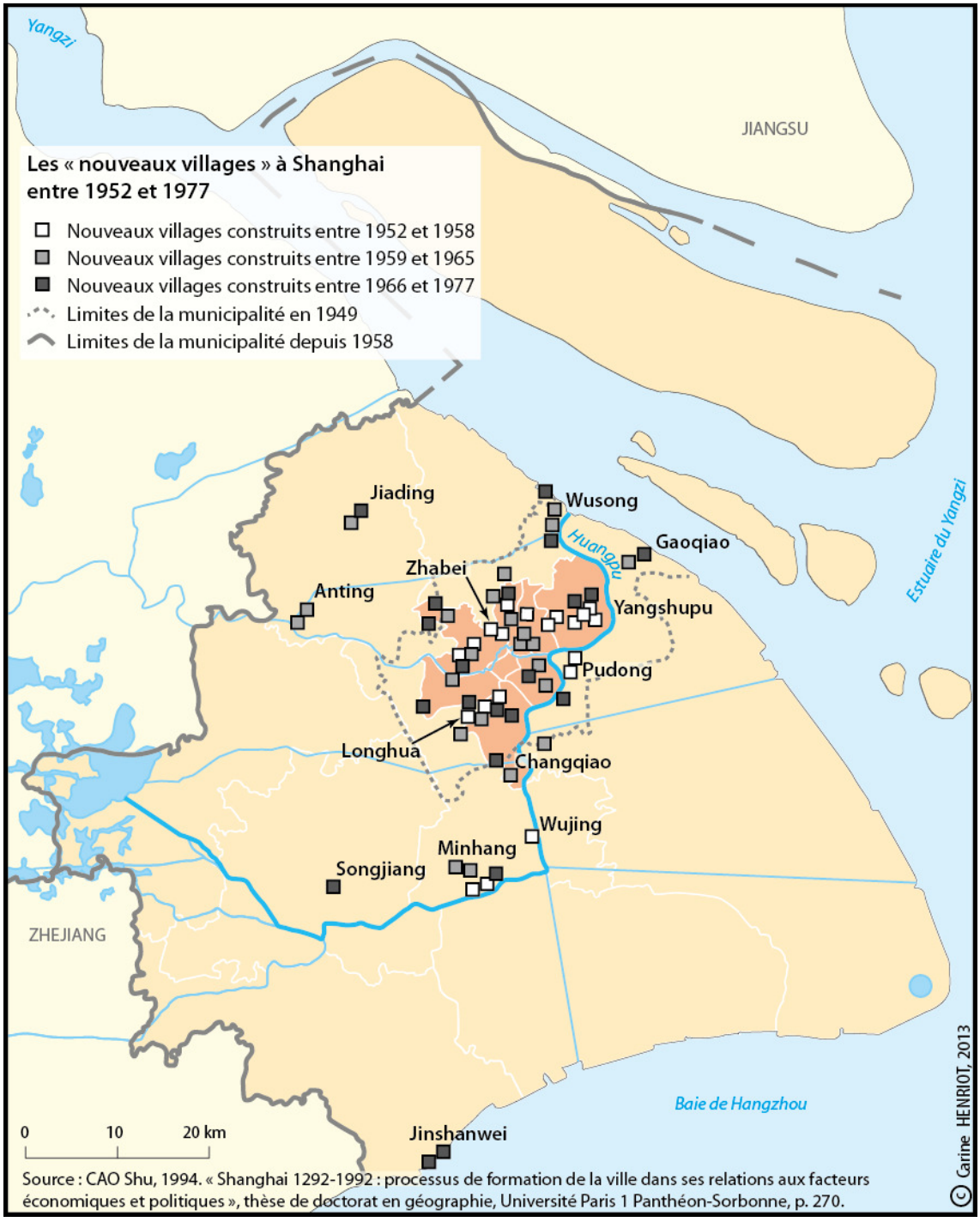
> « Poussées en plein champ, elles [les cités ouvrières] forment autour de la ville une ceinture de banlieues tristes et monotones. Elles n'en ont pas moins rempli le rôle pour lequel elles avaient été conçues : abriter aux moindres frais le plus de familles possible. En ce sens le programme des Nouveaux Villages peut être considéré comme un succès ».
> Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, p. 398.

Si ce projet de redéploiement de la population est lui-même concurrencé par l'intérêt nouveau pour l'industrialisation et pour les villes-satellites dévolues à l'industrie, les « nouveaux villages » n'en demeurent pas moins le premier programme de redistribution de la population qui engorge la ville-centre de Shanghai vers la proche banlieue, puis vers la banlieue plus éloignée. Ces grands ensembles sont tout d'abord construits en périphérie immédiate de la ville de Shanghai, au nord de la rivière Suzhou, à Zhabei, à Pudong et à Longhua[263]. Les *xincun* sont ensuite construits dans la banlieue plus éloignée, en appui des villes-satellites de Baoshan, Minhang, Wujing, Jiading, Anting et Songjiang[264].

---

[260] Bruce REYNOLDS, 1981. « Changes in the standard of living of Shanghai industrial workers, 1930-1973 », dans Christopher HOWE, 1981. *Shanghai. revolution and development in an Asian metropolis*. Londres, Contemporary China Institute Publications, pp. 222-240 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 398.
[261] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 401.
[262] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 398.
[263] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 48.
[264] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, figure p. 177 ; Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, pp. 27-48.

Carte 4 : Les nouveaux villages construits à Shanghai entre 1952 et 1977



Les *xincun* permettent, pour partie, de contenir la croissance urbaine, de limiter l'étalement urbain anarchique et de redistribuer la population[265] vers les périphéries rattachées à la municipalité en 1958.

[265] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 27.

De nouvelles limites municipales en 1958

Entre 1949 et 1956, la ville-centre de Shanghai ne cesse de modifier les contours des collectivités locales qui la composent : arrondissements urbains (*qu*), quartiers (*jiedao*) et comités de résidants (*jumin weiyuanhui*)[266]. Les proches périphéries connaissent également des recompositions et sont réorganisées en banlieue nord, banlieue est et banlieue ouest[267]. L'ensemble de ces recompositions intra-urbaines permettent une meilleure maîtrise de l'espace, donc un contrôle accru sur la population. Ces recompositions témoignent également d'une réflexion, portée par les aménageurs et par les décideurs politiques, sur l'accompagnement de la croissance urbaine et sur la complémentarité fonctionnelle de l'arrière-pays.

L'intégration des périphéries de Shanghai se manifeste, en premier lieu, à travers la définition d'un territoire administratif étendu et pertinent autour de la métropole. En 1958, le gouvernement planifie le premier projet de développement urbain en dotant la ville d'une aire urbaine. Il s'agit d'élargir la municipalité de Shanghai, en agrégeant les espaces ruraux alentours. Cette redéfinition administrative permet d'établir une échelle d'intervention pertinente pour les projets d'aménagement et de développement de Shanghai[268]. Après autorisation accordée par le gouvernement central, lors d'une première phase d'extension, en janvier 1958, la municipalité de Shanghai annexe trois districts ruraux (*xian*) adjacents initialement inclus dans la province du Jiangsu : Jiading, Baoshan et Shanghai[269]. En décembre 1958, elle obtient le rattachement des districts ruraux de Jinshan, Chuansha[270], Nanhui, Songjiang, Fengxian, Qingpu et de l'île de Chongming, également détachés de la province du Jiangsu[271]. Les limites administratives des districts ruraux sont ensuite redéfinies au sein de la municipalité augmentée[272].

---

[266] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 26.
[267] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, pp. 29-182 ; *Virtual Sanghai*, cartes ID 670, 671, 672, http://www.virtualshanghai.net/Map.
[268] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 31.
[269] Le district de Shanghai (*shanghai xian*) devient en 1992 l'arrondissement urbain de Minhang (*minhang qu*).
[270] Le district de Chuansha (*chuansha xian*) est incorporé en 1992 au nouvel arrondissement de banlieue de Pudong (*pudong xinqu*).
[271] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 31 ; Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 213 ; CAO Shu, 1994, *op. cit.*, p. 258 ; FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 324.
[272] *Virtual Shanghai*, cartes ID 672, 674, http://www.virtualshanghai.net/Map ; Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 214.

Carte 5 : La municipalité de Shanghai en 1958, avant redéfinition de ses limites administratives internes

Devenue unique propriétaire foncier de la ville, la Municipalité gère en 1958 un territoire de 5 910 km², abritant environ dix millions de personnes, zones rurales comprises. Pour les décideurs politiques et les aménageurs de la municipalité, Shanghai devient le pôle de développement de toute une aire urbaine, d'un bassin de croissance

cohérent, support de programmes de développement à l'échelle municipale[273]. Mais la diversité des unités administratives contrôlées par la municipalité (arrondissements urbains et districts ruraux), leur cloisonnement, la différence entre terres agricoles et sol urbain ne facilitent pas la mise en œuvre d'une coordination entre Shanghai et ses périphéries[274]. Plusieurs programmes, notamment de déconcentration industrielle et résidentielle, d'aménagement des transports et de ravitaillement agricole sont planifiés à cette échelle[275].

Si les dirigeants souhaitent alors accompagner la croissance des très grandes villes chinoises comme Shanghai, qui se caractérise par son monocentrisme et sa densité [276], les projets d'aménagement sont subordonnés au développement économique[277] et « la notion de plan d'aménagement urbain céd[e] sa place et sa fonction à la planification économique d'État »[278]. Le desserrement de la population ne peut que s'accompagner d'un projet de desserrement des activités, essentiellement industrielles.

La redéfinition administrative de son échelle d'intervention permet alors à Shanghai une gestion du territoire plus pertinente et l'élaboration d'un véritable projet de développement polycentrique à l'échelle d'une municipalité au périmètre étendu.

Vers une planification d'État et l'industrialisation de la municipalité

Le nouveau gouvernement communiste réforme l'économie de marché, instaure un contrôle de la production agricole et industrielle, un contrôle du ravitaillement, de la production de biens de consommation et de l'industrie lourde.

En 1950, une réforme agraire est mise en œuvre dans les districts ruraux de la municipalité de Shanghai. En janvier 1955, une politique de socialisation est lancée

---

[273] Carine HENRIOT, 2007. « Les périphéries urbaines d'une métropole émergente chinoise : extension urbaine et intégration spatiale. Le cas de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai », mémoire de seconde année de master recherche en géographie, Université Paris IV Paris-Sorbonne, p. 53 ; Carine HENRIOT, 2011. « Shanghai. Les périphéries urbaines d'une métropole émergente chinoise : le cas de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai », *Grafigéo*, n° 35, pp. 41-43.
[274] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 395.
[275] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 30-39 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 395.
[276] PAN Haixiao, 2006. « Shanghai from dense mono-center to organic poly-center urban expansion », pp. 7-9, http://www.megapole.org/Shanghai-Urban-Expansion-from.html, consulté le 19/09/2011.
[277] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 31 ; LI Xin, 1991. « Problèmes posés par les villes satellites de Shanghai », mémoire de DEA en urbanisme et aménagement, Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII-Créteil, pp. 12-14 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 405.
[278] LI Xin, 1991, *op. cit.*, pp. 6-8.

dans les districts ruraux : les entreprises industrielles et commerciales deviennent pour partie publiques[279].

Pour soutenir l'effort de reconstruction et le développement national tournés, sur le modèle soviétique, vers l'industrie lourde, des plans quinquennaux sont instaurés[280]. Les orientations et les objectifs de ces plans sont également déclinés à chaque échelon territorial, dont la municipalité de Shanghai, qui doit ainsi répondre aux objectifs fixés par le gouvernement central de Pékin dans le cadre du plan national. Adopté en 1955, le I^{er} plan quinquennal de Shanghai (1953-1957) vise à développer l'industrie tout en limitant l'urbanisation afin de réduire les coûts d'infrastructures urbaines. La production de l'acier devient prioritaire. Afin de compenser les déséquilibres régionaux hérités du passé, et en réponse à la crainte d'une guerre nucléaire, les industries de transformation, traditionnellement situées dans les régions littorales, doivent être redistribuées vers l'intérieur du pays. Shanghai n'est pas considérée comme une région d'investissements de première importance[281]. Le transfert forcé vers d'autres provinces d'une partie de la main-d'œuvre spécialisée shanghaienne, afin de soutenir l'effort du plan, aurait concerné 830 000 personnes entre 1949 et 1979[282]. Alors qu'en 1952, Shanghai représente 8 % de la population chinoise urbaine pour 20 % du PIB industriel de la Chine[283], sur les 156 grandes unités de production industrielle dont le I^{er} plan quinquennal prévoit la création, aucune ne lui est attribuée, signe de sa disgrâce[284].

Le gouvernement populaire de la municipalité de Shanghai élabore, avec l'aide d'un expert soviétique, le schéma directeur (*shanghaishi zongti guihua*) de 1953. Les principaux objectifs fixés par ce schéma directeur sont la déconcentration de la population de la ville-centre et sa diffusion vers la périphérie, ainsi que le développement des activités portuaires, navales et industrielles[285].

Le gouvernement de Shanghai prévoit en 1956 un redéploiement industriel vers la proche banlieue et introduit une répartition plus rationnelle des activités industrielles spécialisées : au nord, Pengpu et Dachang ont vocation à devenir des centres

---

[279] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 182.
[280] Un plan quinquennal est un document de planification économique gouvernemental, fixant les orientations sectorielles et les objectifs de production à développer ou à atteindre sur une période de 5 ans.
[281] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, p. 257.
[282] Guillaume GIROIR, 1999. « Processus de développement et dynamiques régionales en Chine », dans Jean-Pierre LARIVIÈRE (dir.), 1999. *La Chine et les Chinois de la diaspora*. Paris, Cned-Sédes, pp. 155-244.
[283] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 211.
[284] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 387.
[285] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 9-10.

sidérurgiques ; à l'ouest, Taopu reçoit des industries chimiques et pharmaceutiques ; les raffineries de pétrole sont installées à Gaoqiao, près de l'embouchure du Huangpu[286].

En 1956, le Bureau des statistiques d'État révèle les chiffres de la croissance nationale et démontre que les régions côtières, bien qu'ayant lourdement souffert de la guerre et des restrictions budgétaires depuis 1949, demeurent largement au dessus des autres régions chinoises[287]. Devant le coût représenté par le projet de redéploiement industriel du I^er^ plan quinquennal et ses faibles résultats, le modèle soviétique de planification industrielle *ex nihilo* est remis en cause. En 1956, dans son rapport sur les « Dix grandes relations », Mao Zedong appelle à ne plus sacrifier les zones côtières au profit du développement intérieur, ni la fabrication des biens de consommation à celle des biens de production.

Si, jusqu'en 1956, les villes de la Chine de l'Est sont exclues des projets de développement industriel, le II^e^ plan quinquennal prévoit de développer des projets industriels dans les zones urbaines littorales comme Shanghai[288]. En mai 1958, pour le lancement du Grand bond en avant, d'importants fonds sont mobilisés pour le développement industriel et doubler sa production, notamment dans les bourgs ruraux afin d'embaucher une main-d'œuvre sous-employée durant la morte saison, et de limiter l'exode rural. En 1958, les crédits d'investissements accordés à la municipalité de Shanghai sont multipliés par quatre : ils représentent 262 % du montant consenti en 1957. Le II^e^ plan quinquennal est ainsi plus favorable au développement, notamment industriel, de la municipalité shanghaienne[289].

En 1957, les autorités municipales se voient conférer le contrôle sur les industries de fabrication de biens de consommation installées sur leur territoire, alors qu'elles étaient jusqu'alors placées sous l'autorité du ministère des Industries légères[290]. Les industries lourdes demeurent sous la tutelle des ministères techniques centraux,

---

[286] Un premier desserrement industriel vers la proche banlieue est déjà planifié et en partie réalisé dans les années 1950, faisant suite à un accident industriel majeur survenu au centre de Pékin en 1950. À Shanghai, cent entreprises sont aussitôt déplacées en périphérie de la ville. Sources : FUNG Ka-Iu, 1981a. « The spatial development of Shanghai », dans Christopher HOWE, 1981. *Shanghai. revolution and development in an Asian metropolis*. Cambridge, Cambridge University Press, p. 286 ; Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 211.

[287] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 29.

[288] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 209.

[289] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 29.

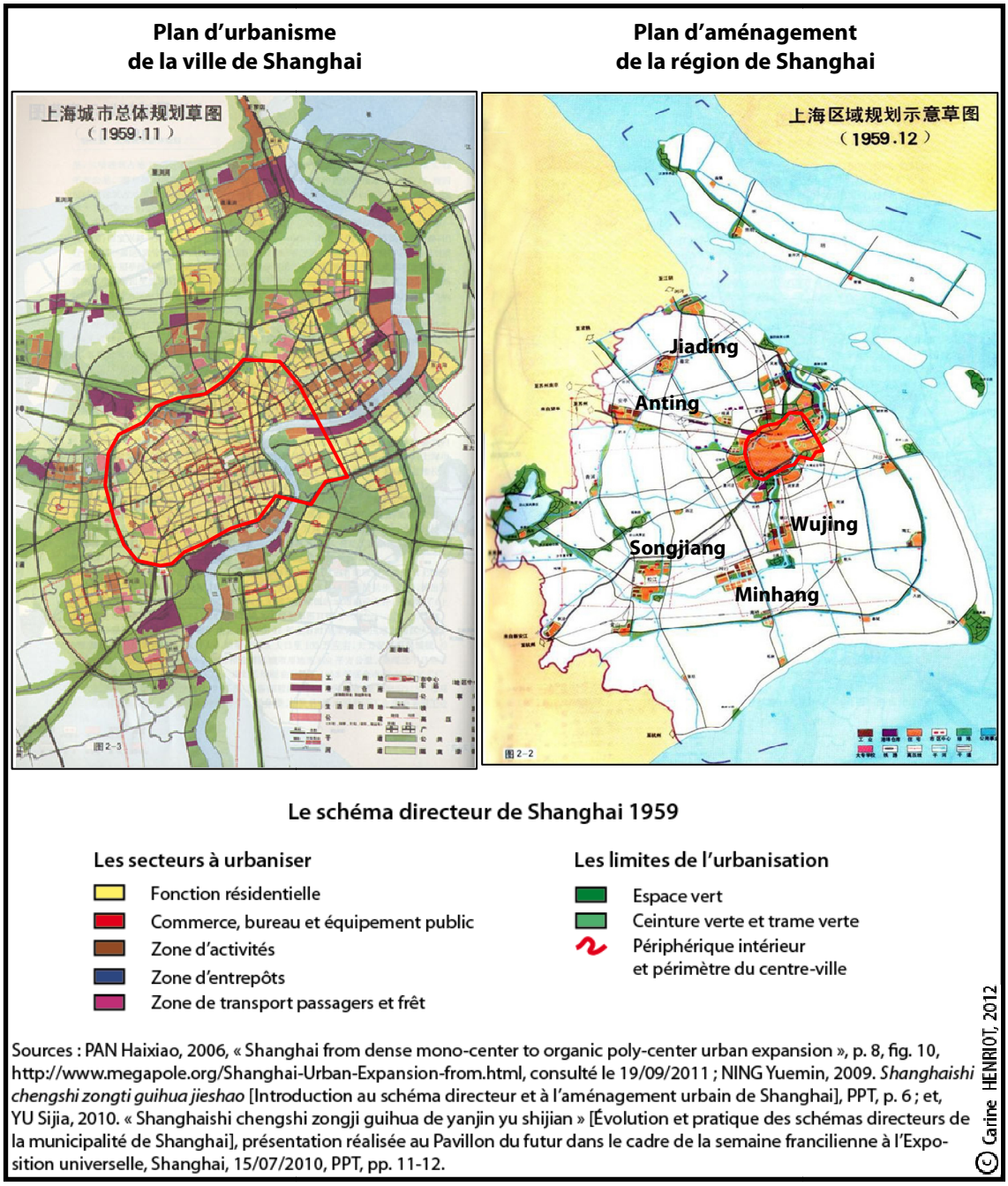
[290] Cette décentralisation mal contrôlée entraîne des gaspillages. En 1961, une politique de « réajustement et de consolidation » est mise en place et rétablit les mécanismes de coordination, tout en laissant de larges initiatives aux agents locaux. Shanghai retrouve alors un certain élan d'entreprendre grâce à une hiérarchie performante de responsables locaux qui remplacent les experts soviétiques rappelés en 1960 : Marie-Claire BERGÈRE, 2005, *op. cit.*, p. 54.

mais un droit de regard est accordé aux instances municipales, preuve de l'intérêt du pouvoir central pour une production plus efficace [291] . Shanghai, « pilier de l'industrialisation », reste symboliquement « honorée comme le berceau de la révolution et du prolétariat chinois »[292]. Dans ce contexte de développement industriel soutenu, Shanghai retrouve son dynamisme économique et affirme son contrôle sur l'ensemble du territoire qu'elle administre.

Faisant suite à l'extension du territoire municipal, le schéma directeur de 1959, élaboré par le Bureau de planification de Shanghai et le ministère de la Construction, est pour la première fois décliné à deux échelles[293] : celle de la ville de Shanghai, le « plan d'urbanisme de la ville de Shanghai » (S*hanghai chengshi zongti guihua caotu*)[294] ; et celle de la municipalité élargie, le « plan d'aménagement de la région de Shanghai » (*Shanghai quyu guihua shiyi caotu*)[295].

[291] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 387.
[292] Marie-Claire BERGÈRE, 2005, *op. cit.*, p. 54.
[293] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 11-12.
[294] S*hanghai chengshi zongti guihua caotu* correspond *in extenso* à « schéma directeur préalable du plan d'urbanisme de la ville de Shanghai ».
[295] *Shanghai quyu guihua shiyi caotu* correspond *in extenso* à « schéma directeur préalable du plan d'aménagement des arrondissements de la région de Shanghai ».

Carte 6 : Le schéma directeur de 1959



Le schéma directeur vise à régénérer la vieille ville, à contrôler strictement les proches banlieues industrielles et à aménager des villes-satellites[296].

[296] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 11-12.

La planification de villes-satellites mono-industrielles entre 1958 et 1978

La planification de villes-satellites s'inscrit dans la continuité de deux politiques nationales : l'institution de villes-régions, ou municipalité de rang provincial (*zhixiashi*) placées directement sous l'autorité du pouvoir central pour encadrer les principaux centres économiques, et la construction de petites villes et de villes moyennes destinées à limiter le « gigantisme urbain »[297]. Entre 1958 et 1960, les villes-satellites de desserrement urbain sont développées dans les régions urbaines de Hefei, Zhengzhou, Tianjin, Nankin, Jinan, Hantan, Changchun, Pékin, Canton, Changsha et Daqing[298].

Le programme des villes-satellites de Shanghai de 1958

En 1957, les aménageurs réfléchissent à l'aménagement de villes-satellites (*weixing cheng*)[299]. Parmi eux, deux visions s'opposent : accompagner l'industrialisation se diffusant en proche banlieue « en doigts de gant » le long des axes de communication ou créer des villes-satellites porteuses de l'industrialisation[300]. La solution d'un redéploiement des activités et de la population *via* la construction de villes-satellites en banlieue de Shanghai est retenue pour plusieurs raisons :

- La vétusté et la saturation des équipements construits en proche banlieue pendant le I^er^ plan quinquennal oblige la Municipalité à en édifier de nouveaux. Une industrialisation « en doigts de gants » ne permettrait pas de faire l'économie de la construction de ces infrastructures[301]. La création de villes-satellites, en réalisant des économies d'échelle, permet d'économiser sur les faibles investissements dévolus aux infrastructures urbaines. La pression démographique qui s'exerce sur la ville-centre de Shanghai nécessite une déconcentration et une redistribution spatiale de la population à l'échelle de la municipalité[302]. Ce redéploiement est rendu possible en 1958 par l'extension territoriale de la municipalité[303]. L'implantation de villes-satellites dans les districts ruraux récemment intégrés permet aux autorités de Shanghai d'exercer *de facto*

[297] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 323.
[298] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 324.
[299] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 28.
[300] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 58-260.
[301] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 258-260.
[302] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 210 ; CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 258-260.
[303] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 210.

leur pouvoir [304] . Enfin, la concentration des activités industrielles a limité la consommation d'espaces agricoles dévolus au ravitaillement urbain[305].

Adopté en décembre 1958, le programme de villes-satellites de Shanghai est officialisé en 1959. Il articule un redéploiement des fonctions industrielles et des populations urbaines[306]. Concrètement, la redistribution sur l'ensemble du territoire municipal des zones industrielles doit s'accompagner de celle des zones d'habitat[307]. Pour la municipalité et ses dirigeants, le programme de villes-satellites affirme leur pouvoir effectif sur un territoire récemment annexé. Pour autant, l'objectif principal demeure l'amélioration de la productivité industrielle[308].

Par ailleurs, le programme de villes-satellites intègre les questionnements des aménageurs de l'après-guerre [309] . L'implantation des villes-satellites doit être suffisamment éloignée de la ville-centre de Shanghai pour qu'elles ne soient pas absorbées dans les banlieues et puissent constituer des communautés autonomes. Les villes-satellites sont planifiées le long de voies de communication et ne doivent pas être développées *ex nihilo* pour limiter les investissements non productifs. Chaque ville-satellite rassemble et favorise la croissance des entreprises d'une même spécialité industrielle. Ces villes-satellites mono-industrielles répondent à un zonage fonctionnel rigoureux, distinguant zones de production et zones d'habitat. Les logements ne doivent cependant pas être trop éloignés des lieux de travail pour minimiser les déplacements habitat-emploi. Les villes-satellites doivent être dotées d'équipements et de services, selon le principe des unités de voisinage. Les quartiers résidentiels doivent disposer d'un environnement favorable et de ceintures vertes.

Entre 1958 et 1962, cinq sites sont retenus pour devenir des villes satellites : Minhang, Wujing, Jiading, Songjiang et Anting. Le programme est cependant abandonné avec la fin du Grand Bond en avant et le début de la Révolution culturelle. Après 1962, de nombreuses implantations industrielles satellites sont développées en proche périphérie de Shanghai, comme Wusong, Gaoqiao, Taopu... Il faut attendre les années 1970 pour que deux nouvelles villes-satellites, Jinshanwei et Baoshan, viennent compléter le dispositif en périphérie éloignée.

---

[304] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 210.
[305] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 28.
[306] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 31.
[307] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 398-402.
[308] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 210.
[309] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, pp. 31-35 ; Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 214-215.

Villes-satellites et implantations satellites industrielles

Le nombre de villes-satellites et, au-delà le nombre d'implantations industrielles satellites, construites à partir de 1958 à Shanghai ne fait pas consensus au sein de la communauté scientifique.

Richard J. R. Kirkby distingue sept villes-satellites, six implantations industrielles (*satellite developments*), et dresse une typologie de ces satellites basée sur leur appartenance au programme de planification de 1958 et leur distance à la ville-centre[310]. Pan Haixiao, Yu Sijia et Luo Zong identifient eux dix-sept villes satellites[311]. Yu Sijia et Luo Zong distinguent cinq villes-satellites (*weixing cheng*), douze nouvelles villes-satellites (*xin weixing cheng*), sans toutefois préciser leur localisation et à quelle date elles ont été développées[312]. Pan Haixiao complète le dispositif en identifiant dix implantations industrielles satellites (*near suburb industry area*)[313]. Cao Shu, K.I. Funk et Marie-Claire Bergère dénombrent les sept mêmes villes-satellites[314], auxquelles Ning Yuemin et Yan Zongmin ajoutent une ville-satellite considérée par d'autres auteurs comme une implantation industrielle[315], tandis que Christian Henriot et Zheng Zu'an retiennent *stricto sensu* les cinq villes du programme de redéploiement de 1958[316].

[310] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 210-215.
[311] PAN Haixiao, 2006, *op. cit.*, pp. 7-8 ; YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 14.
[312] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 14.
[313] PAN Haixiao, 2006, *op. cit.*, pp. 7-8.
[314] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 258-260 et pp. 303-307 ; K. I. FUNK, 1996, *op. cit.*, pp. 324-326 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 398-400.
[315] NING Yuemin et YAN Zhongming, 1995, « The changing industrial and spatial structure in Shanghai », *Urban geography*, vol. 16, n° 7, pp. 583-585.
[316] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 106.

Tableau 9 : Les villes-satellites et les implantations industrielles satellites de Shanghai selon différents auteurs

		Pan	Kirkby	Ning et Yan	Cao, Funk, Bergère	Henriot et Zheng
VILLES-SATELLITES	**Minhang**	■	■	■	■	■
	Wujing	■	■	■	■	■
	Jiading	■	■	■	■	■
	Songjiang	■	■	■	■	■
	Anting	■	■	■	■	■
	Jinshanwei		■	■	■	
	Baoshan		■	■	■	
	Beiyangqiao	■				
	Qingpu	■				
	Tangkou	■				
	Nanqiao	■				
	Zhoupu	■				
	Chuansha	■				
	Zhujing	■				
	Fengjing	■				
	Fengcheng	■				
	Nanhui	■				
	Chongming	■				
	Baozheng	■				
IMPLANTATIONS SATELLITES	Wusong	■	■	■		
	Gaoqiao	■	■			
	Taopu	■	■			
	Caohejing	■	■			
	Wujiaochang		■			
	Changqiao	■	■			
	Yunzaobang	■				
	Pengpu	■				
	Beixinjing	■				
	Zhoujiadu	■				
	Donggou	■				

Carine HENRIOT, 2012

Sources : Richard J. R., KIRKBY, 1987. « A review of satellite town policies in the People's Republic of China. The experience of Shanghai », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 210-215 ; PAN Haixiao, 2006. « Shanghai from dense mono-center to organic poly-center urban expansion », pp. 7-8, http://www.megapole.org/Shanghai-Urban-Expansion-from.html, consulté le 19/09/2011 ; CAO Shu, 1994. *Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, pp. 258-260 et pp. 303-307 ; FUNK K. I., 1996. « Satellite towns : development and contributions », dans Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG (dir.), 1996. *Transformation and modernization under China's open policy.* Hong Kong, The Chinese University Press, pp. 324-326 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002. *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, pp. 398-400 ; NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995. « The changing industrial and spatial structure in Shanghai », *Urban geography*, vol. 16, n° 7, pp. 583-585 ; Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999. *Atlas de Shanghai. Espaces et représentations de 1849 à nos jours.* CNRS Éditions, Paris, p. 106.

Notre étude s'intéressant au polycentrisme dans l'ensemble du territoire municipal, seules ont été retenues les villes-satellites périphériques programmées en 1958 et celles d'échelle significative qui s'inscrivent, à l'époque de leur mise en place,

en rupture avec le tissu urbain de Shanghai. Nous retenons ainsi sept villes-satellites : Minhang, Wujing, Jiading, Songjiang, Anjing, Jinshanwei et Baoshan[317].

Carte 7 : Les villes-satellites de Shanghai

[317] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 210-215 ; CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 258-260 et pp. 303-307 ; FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 324-326 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 398-400.

Localisation des villes-satellites

Le dispositif de villes-satellites n'est pas construit *ex nihilo*, sur le modèle soviétique, mais s'appuie sur l'armature existante des gros bourgs du Jiangnan[318]. Par ailleurs, deux des villes-satellites, Songjiang et Jiading, correspondent à des chefs-lieux de districts. À sa construction, Baoshan devient également chef-lieu de district, ce qui montre la volonté des autorités municipales de renforcer l'armature existante pour développer de véritables pôles secondaires à l'échelle de la municipalité[319].

Exception faite de Jinshanwei située à 72 km, les villes-satellites sont éloignées d'une trentaine de kilomètres en moyenne de la ville-centre de Shanghai. Elles ont été implantées dans des bourgs disposant déjà d'équipements afin de limiter les dépenses d'infrastructures, puisque le budget « constructions non productives » est particulièrement restreint[320]. Les villes périphériques disposant déjà d'infrastructures urbaines ont ainsi été retenues, notamment celles équipées de générateurs d'électricité, d'un système de traitement des eaux, de bonnes routes, de quartiers résidentiels, et de quartiers industriels implantés le long des voies d'eau et voies ferroviaires. Pour améliorer l'accessibilité de ces villes-satellites et de leurs implantations industrielles, le système routier entre chaque satellite et Shanghai est mis en service fin 1959, ainsi que les lignes ferroviaires Shanghai-Hangzhou, Shanghai-Wusong et Shanghai-Nankin[321] desservant respectivement les villes-satellites de Songjiang, Baoshan et Anting. L'implantation des villes-satellites témoigne donc de l'importance accordée aux infrastructures de transport et à leur accessibilité.

Bilan de la première phase de développement des villes-satellites (1958-1978)

Le programme des villes-satellites développées de 1958 à 1962 a permis de soutenir un redéploiement industriel en banlieue relativement éloignée de Shanghai et de développer de véritables pôles de compétences.

[318] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 158-160 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 398-401.
[319] Carine HENRIOT, 2007, *op. cit.*, p. 55 ; Carine HENRIOT, 2011, *op. cit.*, pp. 43-44.
[320] FUNK K.I., 1996, *op. cit.*, p. 325.
[321] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 34.

Tableau 10 : La spécialisation monofonctionnelle des sept villes-satellites de Shanghai

Villes-satellites	Distance à Shanghai	Développée à partir de	Spécialité industrielle
Minhang	32 km	1958	Machinerie électrique, textile et industrie légère
Wujing	27 km	1958	Chimie
Jiading	35 km	1959	Recherche scientifique
Songjiang	35 km	1959	Outillage et textile
Anjing	45 km	1960	Industrie légère et lourde, automobile
Jinshanwei	72 km	1976*	Pétrochimie
Baoshan Wusong	20 km	1977	Sidérurgie et métallurgie, port

Sources : Richard J.R., KIRKBY, 1987, « A review of satellite town policies in the People's Republic of China. The experience of Shanghai », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 218-219, pour la distance à la ville-centre de Shanghai et la spécialité industrielle ; CAO Shu, 1994, *Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, pp. 258-260, pour les dates de construction des villes-satellites ; NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995. « The changing industrial and spatial structure in Shanghai », *Urban geography*, vol. 16, n° 7, pp. 583-585, pour les dates de construction de Jinshanwei et Baoshan.

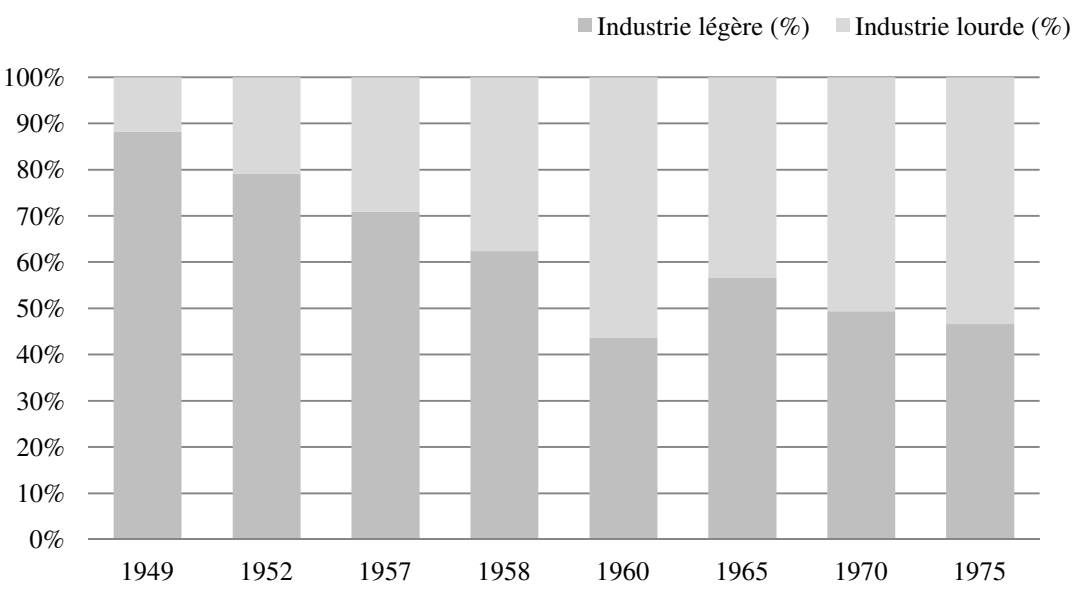
* Jinshanwei est construite à partir de 1971 pour Cao Shu (Cao, 1994, pp. 258-260), en 1972 pour Pan Haixiao (Pan, 2006, p. 11), entre 1973 et 1976 pour Ning Yuenmin et Yan Zhongmin, et en 1974 pour Richard Kirkby (Kirkby, 1987, p. 216).

Entre 1949 et 1978 s'opère un changement des localisations et des structures industrielles : l'industrie légère et les implantations ponctuelles de petite taille, situées au centre-ville, laissent place à un redéploiement en périphérie de grandes implantations industrielles, essentiellement tournées vers l'industrie lourde.

La structure industrielle de la municipalité est modifiée. En 1949, 88,2 % de la production industrielle relevait de l'industrie légère, dont 54,8 % de textiles et 16,2 % d'agro-alimentaire. En 1975, l'industrie légère ne représente plus que 46,6 % de la production industrielle pour 53,4 % d'industrie lourde[322].

[322] Bureau des statistiques de Shanghai, 1989 ; cité dans NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995, *op. cit.*, pp. 577-579.

Graphique 5 : La répartition de la production industrielle à Shanghai entre 1949 et 1975



Source : Bureau des statistiques de Shanghai, 1989 ; cité dans NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995. « The changing industrial and spatial structure in Shanghai », *Urban geography*, vol. 16, n° 7, pp. 577-579.

Carine HENRIOT, 2012

Les concepts mobilisés par l'aménagement urbain

Comme le souligne Richard Kirkby :

> « La plupart des observateurs considèrent que les villes-satellites sont le seul moyen, pour une agglomération, de déconcentrer et de consolider ses implantations industrielles. Cela permet de rationaliser l'actuelle utilisation chaotique des sols, qui est à l'origine de la faiblesse de la production et de la médiocrité du cadre de vie, afin de soulager l'intense pression démographique sur les arrondissements centraux, tout en absorbant les nouvelles entreprises »[323].

L'échelle d'aménagement retenue par le programme de villes-satellites articule la ville de Shanghai et son arrière-pays[324]. La création d'une municipalité au périmètre augmenté en 1958 a en effet permis la mise en place efficace de plusieurs politiques : la déconcentration des activités industrielles, l'organisation et la répartition du travail, un meilleur contrôle démographique, la rationalisation de l'usage du sol, notamment agricole[325].

---

[323] « The majority of commentators regard satellite towns as the only practicable means by which conurbations can decentralize and consolidate their existing industrial plants so as to rationalize the present chaotic land-use patterns which create production inefficiencies as well as a poor living environment ; ease the immense pressures of population on their cores districts ; and absorb major new enterprises » : Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 210.

[324] Carine HENRIOT, 2007, *op. cit.*, p. 53 ; Carine HENRIOT, 2011, *op. cit.*, pp. 41-42.

[325] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 324.

Le programme fait également référence aux *garden cities* d'Ebenezer Howard à qui les villes-satellites de Shanghai empruntent le concept de dispersion de la population et des activités, pour pallier : la congestion métropolitaine, ainsi que celui d'autosuffisance[326]. La notion de pôle de croissance apparaît également dans les stratégies de développement. Enfin, l'implantation en milieu rural des villes-satellites de décongestion permet d'éviter l'étalement urbain et de rompre la séparation entre la ville et la campagne, l'industrie et l'agriculture, et, selon les arguments politiques de l'époque, de réduire la distance entre les intellectuels et les travailleurs manuels[327].

Les limites du budget : une planification non menée à son terme et un redéploiement de la population limité

Suite à l'échec du Grand Bond en avant et au lancement de la Révolution culturelle qui entraîne le départ d'environ un million de Shanghaiens vers les campagnes et vers l'intérieur du pays, le projet de villes-satellites cesse d'être prioritaire. En outre, les obstacles administratifs à une planification coordonnée des villes-satellites sont rendus redoutables par la structuration verticale et les divers cloisonnements de la bureaucratie[328]. Ce cloisonnement a favorisé la multiplication de programmes ou projets de développements industriels satellites, qui n'ont pas toujours été coordonnés entre eux et avec un programme de logements. Jinshanwei n'a par exemple jamais été intégré à un schéma directeur, mais validé ultérieurement comme ville-satellite[329]. Ce foisonnement de projets industriels satellites explique notamment pourquoi il est difficile de chiffrer précisément le nombre de villes-satellites.

Les restrictions financières entre 1949 et 1978 font l'objet d'intenses combats au sein des bureaucraties[330] dans un contexte défavorable à Shanghai, qui devient « la pourvoyeuse de fonds du régime ». Entre 1950 et 1976, la ville verse au gouvernement central des fonds treize fois plus élevés que ceux qu'elle reçoit pour son budget municipal. Ce sont en moyenne 87 % des revenus fiscaux qui sont confisqués au profit du pouvoir central[331]. Jusqu'en 1990, Shanghai est systématiquement desservie par ses

[326] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, pp. 324-325.
[327] FUNG Ka-Iu, 1981b, *op. cit.*, p. 42.
[328] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 302.
[329] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 220.
[330] Richard J.R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 214-215.
[331] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 288-289.

cadres politiques qui songent avant tout à assurer les rentrées fiscales exigées par Pékin et qui soutiennent ainsi des politiques contraires aux intérêts locaux[332].

Aussi, les investissements dans le secteur non productif sont très restreints durant cette période[333], ce qui ne favorise pas la construction des équipements publics élémentaires en banlieue (marchés, bains publics, écoles, hôpitaux), pour lesquels les villes-satellites dépendent dans les faits de la ville-centre[334]. Même lorsqu'un faible budget leur est alloué, les responsables préfèrent acheter du matériel destiné à accroître la production[335]. Les investissements municipaux dans l'entretien des infrastructures et équipements urbains ne mobilisent que 3,85 % du budget municipal entre 1949 et 1978[336].

Les villes-satellites pâtissent également de faibles investissements dans le logement. Entre 19 % à 28 % des ouvriers seulement ont la possibilité de loger leur famille dans la ville-satellite où ils travaillent[337]. Selon Kirkby, ces chiffres seraient même inférieurs. En 1979, les 12 implantations reconnues satellites par le bilan officiel des 30 ans d'aménagement de Shanghai (bilan dont Jinshanwei est exclu, puisqu'en 1979 le site n'est pas encore opérationnel) regroupent 400 entreprises différentes et une force de travail de 300 000 personnes. Mais seuls 45 000, c'est-à-dire 15 % de ces ouvriers, résident effectivement dans les villes-satellites et seule une minorité y a emménagé avec sa famille[338], ce qui n'a pas permis de diminuer la pression démographique dans la ville-centre. Les migrations pendulaires depuis le centre de Shanghai vers les villes-satellites représentent alors des flux importants – Kirkby les chiffre à 250 000 personnes pour les douze implantations qu'il comptabilise comme satellites[339]–, alors que Shanghai dispose d'un réseau de transport périurbain limité, ce qui engendre des problèmes de congestion[340].

---

[332] Ke Qingshi domine la vie politique shanghaienne entre 1954 et 1965 en tant que maire et secrétaire municipal du parti. Sa brillante carrière à Pékin - Ke Qingshi devient Vice-premier ministre en 1965 – n'est que le résultat du zèle dont il fait preuve à Shanghai et le résultat des bonnes relations qu'il entretient avec Mao Zedong. Source : Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 390.
[333] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 220, 214-215.
[334] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 261-262.
[335] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 220-221.
[336] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 395.
[337] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 261-262 ; FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 326.
[338] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 220.
[339] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 220.
[340] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 261-262.

Par ailleurs, les villes-satellites se caractérisent par un haut degré de spécialisation dans l'industrie lourde[341]. Le travail féminin est, quant à lui, orienté vers l'industrie électronique, l'industrie électrique, l'horlogerie et l'industrie textile, c'est-à-dire l'industrie légère. Or, durant cette période, le revenu du travail féminin devient indispensable à la survie d'un ménage. La sous-représentation de la population féminine dans les villes-satellites, découle de la rareté des offres d'emploi : peu de ménages se sont installés dans les villes-satellites. Seule Minhang, où une seconde phase de développement a vu l'implantation d'industries textiles dans les années 1980, présente un sex ratio équilibré[342].

De plus, l'enregistrement à la résidence d'un enfant dont les parents travaillent et habitent dans une ville-satellite donne accès à un système scolaire et hospitalier de moindre qualité. Devenu adulte, il est assigné à l'unité de travail du district (*xian*) ou du bourg (*zhen*), et non à une unité de travail de la ville-centre (*shiqu danwei*). Tant que le statut du *hukou* non-agricole d'un arrondissement urbain (*shiqu feinongye hukou*) présente des avantages par rapport au *hukou* d'un district rural, les familles désireuses d'assurer l'avenir de leur(s) enfant(s) sont peu enclines à s'installer en banlieue[343]. Enfin, inscrivant la situation des villes-satellites dans un « cercle vicieux »[344], pour les décideurs politiques, la redistribution en périphérie de la population étant considérée comme un échec, il n'y a aucune raison d'augmenter les investissements dédiés aux équipements publics dans ces villes-satellites[345].

Ainsi les villes-satellites ne permettent-elles pas une redistribution de la population en banlieue, qui s'effectue essentiellement entre 1949 et 1978 *via* la construction de « nouveaux villages » (*xincun*). En revanche, les villes-satellites accompagnent le redéploiement des industries lourdes et permettent une réorganisation

---

[341] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 220 ; CAO Shu, 1994, *op. cit.*, pp. 261-262 ; FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, pp. 328-329.
[342] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 221.
[343] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 221 ; FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 328.
[344] L'image est empruntée à Valérie Laurans, qui décrit le principe de cercle vicieux du logement instauré par le système d'attribution du logement : « En vertu de la doctrine gauchiste prônant "la production d'abord, l'élévation du niveau de vie ensuite", la construction du logement est considérée comme une source d'investissement non productive et limitée à une échelle réduite. Parallèlement les bas loyers perçus par l'État ne permettent pas le retour des faibles investissements publics placés dans la construction. Ce manque de ressources est aggravé au fil du temps par la pénurie chronique des fonds alloués par l'État. L'amélioration des conditions d'habitation dépend donc de la réforme de ce système ». Source : Valérie LAURANS, 2008. « Chroniques du confort à Shanghai : Nouvelle donne et jeu social du bien-être dans l'habitat de 1996 à 2005 », thèse de doctorat en géographie, Université Aix-Marseille III, pp. 51-52.
[345] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 220.

d'ensemble de la municipalité. Alors que, faute d'investissements, le centre-ville conserve le « paysage gelé » des concessions[346], la banlieue connaît une différenciation fonctionnelle suivant un gradient concentrique. À proximité immédiate de Shanghai, la proche banlieue (*jinjiao*) est dévolue aux cultures vivrières intensives et accueille les « nouveaux villages » (*xincun*) ; en périphérie plus éloignée (*yuanjiao*), les nouvelles banlieues industrielles et les villes satellites (*weixing cheng*), peu équipées et mal intégrées au tissu urbain, voisinent avec une agriculture moins intensive, orientée vers la riziculture et la céréaliculture[347]. Ces périphéries font de nouveau l'objet de programmes d'aménagement dans le cadre de l'ouverture.

La seconde phase de développement des villes-satellites

Dans la décennie 1970, les luttes politiques au sommet s'intensifient. Mao Zedong meurt en septembre 1976. La Bande des quatre, ou groupe de Shanghai, rassemblant autour de Jiang Qing, l'épouse de Mao Zedong, trois cadres, tous shanghaiens, Zhang Chunqiao, Yao Wenyuan et Wang Hongwen, est arrêtée à Shanghai en octobre 1976. « Le radicalisme shanghaien disparaît avec l'élimination des dirigeants auxquels il s'identifiait » [348]. Pour autant, les réformateurs qui s'installent au pouvoir en 1978 continuent à se méfier de Shanghai. La municipalité reste en marge du développement, alors que la province du Guangdong sert de terrain d'expérimentation à la phase de « réformes et ouverture » (*gaige yu kaifang*), soutenue par Deng Xiaoping entre 1978 et 1992.

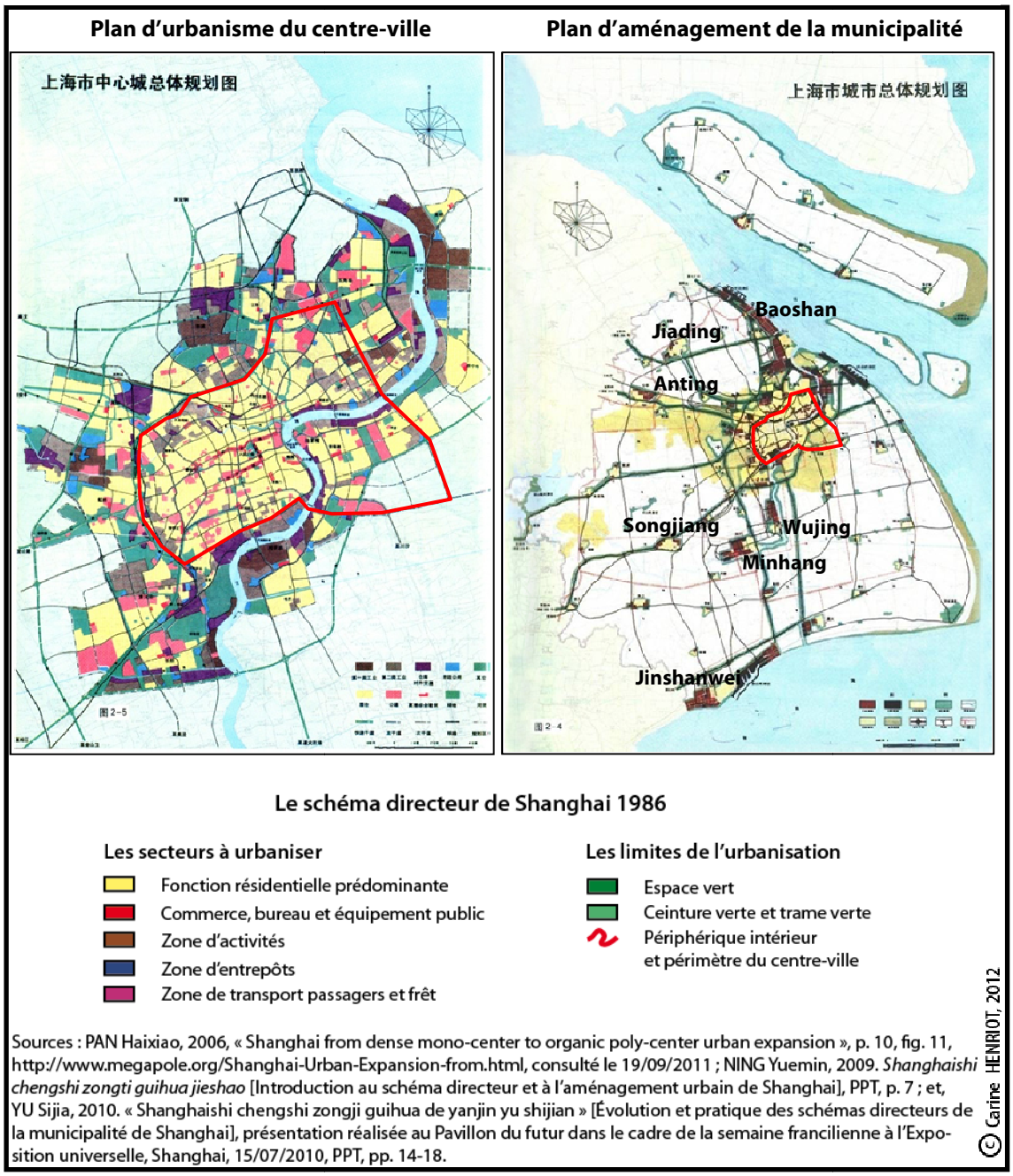
Le schéma directeur de Shanghai en 1986

En 1986, 27 ans après le précédent schéma datant de 1959, un nouveau schéma directeur (*shanghaishi chengshi zongti guihua*) est adopté à Shanghai. Il est le premier schéma à être officiellement approuvé par le gouvernement central[349] et se décline à deux échelles : le plan d'aménagement de la municipalité (*Shanghaishi chengshi zongti*

[346] Marie-Claire BERGÈRE, 2005, *op. cit.*, pp. 45-60.
[347] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, p. 226 ; FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, pp. 323-324.
[348] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 426.
[349] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 11-12.

guihua) et le plan d'urbanisme du centre-ville de Shanghai (*Shanghaishi zhongxincheng zongti guihua*).

Carte 8 : Le schéma directeur de Shanghai en 1986



Le plan d'aménagement de la municipalité de Shanghai vise essentiellement à régénérer le centre-ville, *via* une « ouverture multicentrique » (*duoxin kaifang*) ; améliorer les infrastructures et les équipements ; développer l'axe Shanghai-Suzhou-

Nankin et Pudong ; développer les villes-satellites ; et construire de petits bourgs périphériques (*jiaoxian xiao chengzhen*)[350].

Ainsi le schéma directeur de 1986 prévoit-il un redéploiement de la ville-centre vers les marges de l'agglomération en relançant le développement des villes-satellites. Cependant, ce document ne précise pas les modalités de mise en œuvre, l'élargissement des axes traditionnels et la rénovation des quartiers anciens, ainsi qu'une vaste politique de construction d'infrastructures visant à désenclaver Pudong, comme la construction de tunnels et de ponts[351]. Le schéma directeur ne prévoit pas le phasage de ces travaux. Cao Shu relève une inadéquation entre la capacité à réaliser efficacement des projets ponctuels et sectoriels d'aménagement, et l'incapacité à penser une politique de planification[352]. Faute de moyens financiers, le schéma directeur de 1986 ne parvient pas à impulser une véritable dynamique de modernisation urbaine à Shanghai.

Cette modernisation, tant des infrastructures que des modes de planification et de gouvernance de Shanghai, intervient à partir de la fin des années 1980, et se poursuit dans les années 1990, jusqu'au début des années 2000. Les pouvoirs shanghaiens font alors appel à la Banque mondiale et à la Banque asiatique de développement qui mobilisent les crédits et l'expertise internationale pour moderniser des réseaux techniques : eau, gaz, électricité, puis transports. Peu à peu, cette expertise est intégrée par les services techniques et les responsables en charge de la planification pour être ensuite généralisée à l'ensemble du territoire municipal[353].

Le renouveau des villes-satellites

Le début des années 1980 se distingue par un regain d'intérêt pour la planification urbaine et les implantations satellites de décongestion autour des grandes villes littorales chinoises. Ce tournant est marqué par le retour des jeunes gens, des cadres et des intellectuels envoyés à la campagne pendant la Révolution culturelle. Sur les 829 000[354]

---

[350] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 14-18.
[351] Gilles ANTIER et Gérard ABADIA, 1987. « La longue marche de Shanghai », *Cahiers de l'IAURIF*, n° 81, p. 51.
[352] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, p. 302.
[353] Dominique LORRAIN, 2011. « Shanghai ou une modernisation publique », dans Dominique LORRAIN (dir.), 2011. *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris, Les Presses de Science Po, pp. 53-138.
[354] Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG (dir.), 1996. *Transformation and modernization under China's open policy*. Hong Kong, The Chinese University Press, pp. 11-13.

à 1,3 million de Shanghaiens[355] concernés entre 1950-1964 et 1966-1976, seuls 498 700 étaient rentrés début 1982, dont 264 900 pour la seule année 1979[356]. Beaucoup ne s'étaient pas mariés et fondent un foyer à leur retour, ce qui se traduit par une explosion du taux de natalité entre 1981 et 1983.

Tableau 11 : L'évolution du taux de natalité dans la municipalité de Shanghai entre 1978 et 1985

Année	Taux de natalité (‰)
1978	11,3
1979	12,3
1980	11,8*
1981	**16,8**
1982	**18,5**
1983	**15,4**
1984	13,7
1985	12,7

Source : *Shanghai tongji nianji 2000* [Annuaire statistique de Shanghai 2000], tableau 20-3, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/2000/tables/20_3.htm, consulté le 29/08/2011.
* Le taux de natalité dans la municipalité de Shanghai connaît un léger recul en 1980 avec 11,8 ‰ en raison du lancement de la politique de l'enfant unique en janvier 1979 : Isabelle ATTANÉ, 2005, *op. cit.*, p. 58.

À cette époque, la ville de Shanghai devient attractive pour les migrants à la recherche de travail, notamment dans les secteurs de la construction et des biens de consommation [357]. Les autorités se montrent relativement tolérantes envers ces migrations de travail, rendues possibles par les réformes agraires permettant, avec l'instauration du système de « la responsabilité familiale », une augmentation des rendements agricoles et un meilleur approvisionnement des villes, et dont Shanghai a besoin pour se développer. L'augmentation du taux de natalité et l'arrivée de migrants temporaires suscitent un regain d'intérêt pour les projets de construction de logements et de redistribution de la population vers les villes-satellites.

Les objectifs des villes-satellites entre 1980 et 1990

Cette seconde phase de développement des villes-satellites est notamment portée par les aménageurs et urbanistes envoyés à la campagne pendant la Révolution culturelle et réhabilités au début des années 1980. Ces derniers reprennent les projets de déconcentration auxquels ils avaient participé vingt ans plus tôt[358]. Les villes-satellites

[355] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 224-225.
[356] Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG (dir.), 1996, *op. cit.*, pp. 11-13.
[357] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 225-226.
[358] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 223-224.

doivent alors permettre la redistribution des populations qui reviennent de la campagne. Dans certains cas, leur retour est conditionné par un accord préalable : accepter de travailler dans les complexes industriels, comme le complexe pétrochimique de Jinshanwei, et de s'installer dans l'un des *xincun* dédié de la ville-satellite. Les villes-satellites doivent également permettre de polariser et d'accueillir le surplus de main-d'œuvre agricole dégagé par les réformes agricoles et la « responsabilité familiale »[359].

Les aménageurs réfléchissent à ces villes-satellites : à leur échelle, à leurs équipements, aux conditions de réalisation d'une centralité attractive et aux axes de développement, comme en témoigne l'implantation de la septième ville-satellite de Shanghai : Baoshan. Le gouvernement de Shanghai décide en 1977 d'y construire un complexe métallurgique et sidérurgique achevé en 1983 et qui s'inscrit en continuité territoriale avec le site industriel de Wusong. En 1983, Baoshan est doté de 600 000 m² de logements, ce qui lui permet d'accueillir la moitié des ouvriers travaillant sur le site, chaque famille disposant de 50 m²[360]. Comme le montre la localisation des nouveaux villages (*xincun*) construits à partir de 1978[361], Baoshan a accueilli des logements et des infrastructures en même temps que le complexe sidérurgique et métallurgique, ce qui a permis une meilleure répartition de la population en périphérie. Kirkby estime que le nombre de logements mis à disposition des ouvriers de Baoshan, permet également d'absorber le décohabitation des générations, initiée au début des années 1980 : les jeunes générations ne souhaitent plus nécessairement vivre sous le même toit que leurs aînés[362].

Bilan de la seconde phase de développement des villes-satellites dans les années 1980

Malgré les efforts consentis et l'essor des zones de développement économique et technologique adjacentes aux villes-satellites de Minhang et Wujing, ces villes-satellites restent de dimension fort modeste et nettement en deçà des prévisions des aménageurs[363]. Entre 1982 et 1990, les villes-satellites passent de 410 000 habitants à 679 857 habitants[364], signe de leur croissance, même si celle-ci est jugée insuffisante.

---

[359] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 226-227.
[360] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 226-227.
[361] CAO Shu, 1994, *op. cit.*, p. 270.
[362] Richard J. R., KIRKBY, 1987, *op. cit.*, pp. 227-229.
[363] K. I. FUNK, 1996, *op. cit.*, p. 327.
[364] NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995, *op. cit.*, p. 585.

Tableau 12 : Les caractéristiques des villes-satellites de Shanghai en 1990

Ville satellite	Superficie construite en 1990 (km²)	Superficie planifiée totale (km²)	Nombre d'habitants en 1990
Minhang	20,7	60	125 215
Wujing			33 571
Jiading	7,6	21,4	77 616
Songjiang	7,3	20	91 381
Anting	5	16,7	31 586
Jinshanwei	10	71	78 219
Baoshan Wusong	44,8	105	242 269
Total	95,4	294,1	679 857

Sources : K. I. FUNK, 1996, « Satellite towns : development and contributions », dans Yue-man YEUNG et Yun-wing SUNG (dir.), 1996. *Transformation and modernization under China's open policy.* Hong Kong, The Chinese University Press, p. 326, pour le nombre d'habitants ; PAN Haixiao, 2006. « Shanghai from dense mono-center to organic poly-center urban expansion », p. 11, http://www.megapole.org/Shanghai-Urban-Expansion-from.html, consulté le 19/09/2011, pour les superficies développées et planifiées.

Les villes-satellites ne permettent pas de véritablement déconcentrer la population de la ville-centre de Shanghai : 7 834 800 Shanghaiens vivent dans la ville-centre contre seulement 4 998 700 habitants dans les arrondissements et districts de banlieue[365], et seulement 679 857 habitants, soit 7,8 % de la population municipale totale, dans les sept villes-satellites en 1990. La moitié des 440 000 ouvriers travaillant dans les villes-satellites effectuent des migrations pendulaires, depuis la ville-centre vers les villes-satellites où ils travaillent. À Jinshanwei, le secteur pétrochimique situé à 70 km au sud-ouest de Shanghai, seulement 15 % de la main-d'œuvre s'installe dans la ville-satellite avec sa famille. Seuls 3 % des 10 000 ouvriers de Songjiang résident de manière permanente dans la ville-satellite en 1990. À Wusong, 70 % de la population permanente est originaire des provinces du Jiangsu et du Zhejiang[366]. Les villes-satellites ne permettent pas de redistribuer la population de la ville-centre, mais elles attirent les paysans des campagnes du Jiangsu et du Zhejiang, servant ainsi de ville-relais vers Shanghai[367]. Aussi, selon Funk, les villes nouvelles pourraient constituer un exutoire au transfert de population des campagnes de la municipalité vers la ville, tandis qu'une réforme du logement et du système d'enregistrement permettrait d'assurer le succès des programmes de déconcentration[368].

Enfin, les décideurs politiques et les aménageurs manquent d'expérience pour améliorer ce programme de redéploiement territorial. Avec le départ des experts

[365] *Shanghai tongji nianji 2000 nian*, [annuaire statistique de Shanghai 2000], tableau 20-2, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/2000/tables/20_2.htm, consulté le 09/12/2012.
[366] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 327.
[367] Carine HENRIOT, 2007, *op. cit.*, p. 56 ; Carine HENRIOT, 2011, *op. cit.*, p. 44.
[368] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, pp. 336-337.

soviétiques en 1960 et en raison de l'isolement que connaît la Chine jusqu'à la fin des années 1980, la planification des villes-satellites ne peut s'appuyer sur l'expérience internationale. Aucun programme d'ensemble ne vient coordonner le développement des anciennes villes-satellites de 1958 et des deux nouvelles villes-satellites développées dans les années 1970 jusqu'au schéma directeur de 1986, dont Cao Shu a montré les limites en termes de planification. Pour Ning Yuemin, la planification de villes-satellites nécessiterait une mise à distance, *via* une charte sur la construction des villes nouvelles semblable au *New Town Act* britannique et *via* la recherche académique chinoise en aménagement et en urbanisme[369]. Le programme de redéploiement territorial orienté vers les villes-satellites de Shanghai est alors éclipsé par le projet de développement suburbain de Pudong, officialisé en 1990[370] et conforté en 1992.

Pudong et le renouveau

Les mouvements du printemps de 1989 mettent un terme à la prédominance d'un réseau d'influence pro-cantonnais dans les instances dirigeantes du Parti communiste et de l'État chinois. Des personnalités favorables à Shanghai et désireuses de développer la métropole accèdent alors aux principales fonctions de l'État central, comme Yang Shangkun, président de la République de 1988 à 1992. Jiang Zemin et Zhu Rongji, qui ont été maires de Shanghai dans les années 1980, marquent notamment la transition. Jiang Zemin cumule les fonctions de président de la Commission militaire, de secrétaire général du Parti communiste et de président de la République jusqu'au début des années 2000. Zhu Rongji est vice-premier ministre chargé de l'économie à partir de 1991, puis premier ministre de 1998 à 2003. Un tel dispositif politique favorise Shanghai[371].

En 1992, lors de son déplacement dans le sud de la Chine (*nanxun*), Deng Xiaoping réhabilite Shanghai, qu'il désigne comme la « ville pionnière de l'approfondissement de la réforme » (*chengzhen zhuzhai tizhe gaige*), comme « la tête du dragon » (*longtou*), entraînant dans son développement économique l'ensemble du delta du Yangzi[372]. Une politique d'ouverture et d'aménagement régional centrée sur Shanghai se met alors en place[373].

---

[369] NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995, *op. cit.*, p. 585.
[370] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, pp. 336-337.
[371] Thierry SANJUAN, 2009, *op. cit.*, p. 22.
[372] Marie-Claire BERGÈRE, 2005, *op. cit.*, pp. 53-55.
[373] Thierry SANJUAN, 2009, *op. cit.*, p. 22.

Le schéma directeur de Pudong en 1992

L'aménagement de Pudong[374] est planifié en 1950, 1959 et 1983, selon une vision linéaire d'aménagement des rives du Huangpu. Ces plans vouent Pudong à l'accueil d'entrepôts et au développement industriel[375]. Le schéma directeur de 1986 mentionne également Pudong comme axe de développement.

En avril 1990, le Conseil des affaires d'État (*guowuyuan*) annonce le lancement de consultations, nationales et internationales, qui aboutissent en juillet 1992 au « schéma directeur du nouvel arrondissement de banlieue de Pudong [376]» (*shanghaishi pudong xinqu zongti guihua*). Pudong est alors appelé à devenir le « nouvel arrondissement cristallisant la modernisation de Shanghai » (*xiandaihua xinqu*), *via* un développement rationnel (*heli fazhan*), un réseau de transport intégré (*zonghe jiaotong wangluo*), l'amélioration des infrastructures urbaines (*chengshi jichu heshi*) et de l'environnement écologique (*lianghao de shengtai huanjing*). Ce schéma directeur planifie notamment l'aménagement de cinq zones de développement destinées à soutenir l'économie de Shanghai : le centre d'affaires de Lujiazui (*jinrong maoyi qu*), la zone de libre-échange de Waigaoqiao (*waigaoqiao baoshui qu*), celle d'import-export de Jinqiao (*jinqiao chukou jiagong qu*), le parc industriel de nouvelles technologies de Zhangjiang (*zhangjiang gaokeji yuanqu*) et le parc d'agriculture moderne de Sunqiao (s*unqiao xiandai yuanqu*)[377].

Avec le développement de Pudong, le centre de gravité de la ville, traditionnellement centré sur Puxi, intègre désormais Lujiazui. Le lancement de Pudong marque pour Shanghai un nouvel élan qui trouve son aboutissement dans le schéma directeur de 1999.

Le schéma directeur de Shanghai en 1999

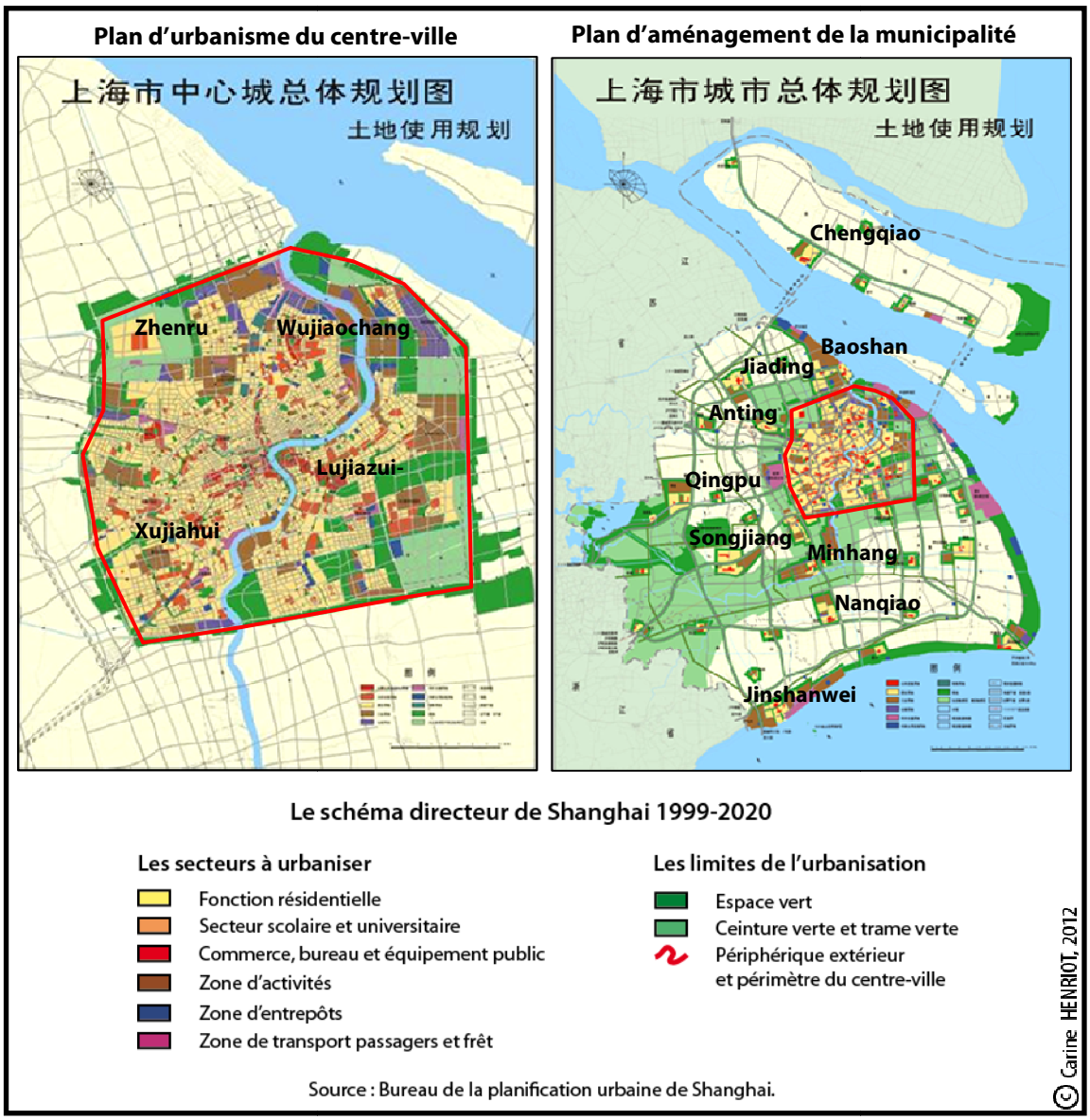
Une actualisation du schéma directeur de Shanghai est publiée en 1995, mais non officiellement approuvée, par le Conseil des affaires d'État. Ce document reconnaît l'existence de couloirs d'urbanisation, soit l'existence du phénomène de

[374] Littéralement, Pudong désigne les terres à l'est du Huangpu, par opposition à Puxi désignant les terres situées à l'ouest du Huangpu, et où s'est développée la ville de Shanghai.
[375] Christian HENRIOT et ZHENG Zu'an, 1999, *op. cit.*, p. 36.
[376] Jusqu'en 1992, le district de Pudong existe sous le nom de district rural de Chuansha.
[377] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 19-21.

périurbanisation, caractérisé morphologiquement par son étalement en « doigts de gants », le long des axes de communication. À ce titre, l'échec des villes-satellites à absorber le surplus de croissance en termes d'activités et de population est reconnu[378].

Une nouvelle version du schéma directeur de la ville de Shanghai (*shanghaishi chengshi zongti guihua*) est publiée en 1999 et approuvée par le Conseil des affaires d'État en 2001.

Carte 9 : Le schéma directeur de Shanghai 1999-2020



[378] Gilles ANTIER, 2002, *op. cit.*, n° 1507/132, pp. 15-17.

Entre les schémas directeurs de 1986 et de 1999, le périmètre du centre-ville initialement circoncit par le périphérique intérieur est élargi au périphérique extérieur. La ville-centre couvre ainsi une zone de 660 km² articulée autour de quatre pôles secondaires (*chengshi fuzhongxin*) : Xujiahui, Lujiazui-Huamu, Wujiaochang et Zhenru. À l'échelle de la municipalité, pour illustrer le slogan « multiaxe, multi-projet, multi-centre » (*duozhou, duoceng, duoke*), trois axes de développement (*fazhan zhou*) sont privilégiés : l'axe Shanghai-Nankin (*huning*), l'axe Shanghai-Hangzhou (*huhang*) et l'axe littoral le long de l'estuaire du Yangzi et de la mer de Chine (*binjiang yanhai*) renforcé par les zones asséchées de ce même littoral. Des villes nouvelles (*xincheng*), et non plus des villes-satellites (*weixing cheng*), sont également planifiées en périphérie de Shanghai. Le schéma directeur de 1999 reste, à ce jour, le document de planification en vigueur dans la municipalité de Shanghai.

Depuis 1949, de nouvelles constructions tant résidentielles qu'industrielles se sont installées en périphérie : nouveaux villages, implantations industrielles satellites et villes-satellites, alors que le cœur urbain restait relativement stable avec une extension de ses marges occidentales et septentrionales. Les nouveaux chantiers de développement urbain des années 1990 prennent possession du centre-ville de Shanghai, puis gagnent la proche banlieue.

Les recompositions administratives entre 1988 et 2013

La volonté de renouer avec une politique efficace d'accompagnement de l'expansion urbaine se traduit par des recompositions administratives au sein de la municipalité.

La requalification des statuts administratifs des districts ruraux en arrondissements de banlieue dans les années 1990

La volonté d'intégrer les banlieues de Shanghai est marquée par des reclassements administratifs de districts ruraux (*xian*) en arrondissements de banlieue (*qu*) entre la fin des années 1980 et le début des années 2000. Ces reclassements tendent tout d'abord à rendre compte de l'évolution des zones rurales, devenues des périphéries urbaines ou suburbaines. Ils visent également à homogénéiser la diversité des unités administratives contrôlées par la municipalité (arrondissements urbains, arrondissements de banlieue et districts ruraux), à dépasser le cloisonnement qui règne entre ces collectivités

territoriales, afin d'accélérer l'urbanisation, de favoriser une complémentarité entre Shanghai et ses banlieues, tout en mettant fin aux conflits d'intérêts locaux, en renforçant la coopération verticale et horizontale[379].

Tableau 13 : La requalification des statuts des districts ruraux en arrondissement de banlieue entre 1988 et 2001

Arrondissement de banlieue	Date de reclassement
Baoshan	1988
Minhang	1992
Pudong	1992
Jiading	1992
Jinshan	1997
Songjiang	1998
Qingpu	1999
Nanhui	2001
Fengxian	2001

Source : Site officiel de la municipalité de Shanghai, http://www.shanghai.gov.cn, consulté le 04/08/2011.
Notes : Le district rural de Shanghai (*shanghaixian*) devient en 1992 l'arrondissement de banlieue de Minhang (*minhangqu*). Le district rural de Chuansha (*chuanshaxian*) devient en 1992 le nouvel arrondissement de banlieue de Pudong (*pudong xinqu*), qui est augmenté en 1993 de la zone située à l'est du Huangpu de l'arrondissement urbain de Nanshi.

Ce reclassement concerne les périphéries suburbaines fortement industrialisées comme Baoshan et Minhang, puis les périphéries urbaines comme Songjiang et Qingpu, et enfin les zones rurales plus éloignées comme Nanhui et Fengxian. À ce jour, seul demeure le district rural de Chongming (*chongming xian*). L'île septentrionale est également la zone la plus rurale de la municipalité. Depuis la mise en service en octobre 2009 du tunnel et du pont qui relient l'île au reste de la municipalité, Chongming connaît une urbanisation accélérée, et pourrait prétendre à un reclassement en arrondissement de banlieue. Pour autant, Chongming conserve jusqu'alors, et conservera certainement, son statut de district rural. En effet, le dernier *xian* permet, pour les autorités municipales, de maintenir un réseau d'influence spécialisé sur les programmes de développement des *xian*, auprès du gouvernement central, et d'étoffer son réseau d'influence spécialisé sur les initiatives écologiques, toujours auprès du gouvernement central. L'aménagement de Chongming en île écologique permet également à Shanghai de contribuer aux initiatives écologiques nationales, et de bénéficier de retombées positives en termes de marketing urbain (*chengshi yingxiao*)[380].

[379] Carine HENRIOT, 2007, *op. cit.*, pp. 57-58 ; Carine HENRIOT, 2011, *op. cit.*, p. 45.
[380] ZHANG Rufei, consultant chez Chreod, bureau d'études en aménagement urbain ; entretien réalisé le 04/06/2011 à Shanghai dans le cadre de la mission Périsud 2011.

Ces reclassements administratifs, validés par le pouvoir central, permettent d'accorder une plus large autonomie décisionnelle et opérationnelle à tous les nouveaux arrondissements de banlieue. Chaque collectivité entre désormais équitablement en concurrence pour la course aux investissements étrangers et profite *de facto* du développement économique de Shanghai.

Les fusions territoriales dans les années 2000

En mai 2009, l'arrondissement de banlieue de Nanhui (*nanhui qu*), au paysage rural marqué et d'une superficie de 860 km², fusionne avec l'arrondissement de banlieue de Pudong (*pudong xinqu*), dont le paysage est urbain à suburbain, et qui dispose d'une superficie de 569 km². Tous deux forment en mai 2009 l'arrondissement de banlieue du nouveau Pudong (*xin pudong qu*) d'une superficie de 1 429 km². Cette fusion permet à Pudong, dont les terrains à bâtir deviennent rares, de disposer de nouvelles terres à aménager et favorise l'axe de développement menant à l'aéroport international de Pudong, à la ville nouvelle de Lingang et au port en eau profonde de Yangshan.

Les arrondissements urbains connaissent également des recompositions administratives. En 2000, l'arrondissement urbain de Nanshi, la vieille ville chinoise, et celui de Huangpu fusionnent pour constituer l'arrondissement urbain de Huangpu aux dimensions élargies, avec une superficie de 12 km². En juin 2011, le Conseil des affaires d'État approuve la fusion de l'arrondissement urbain de Luwan, d'une dimension de 8 km² et de Huangpu, qui forment l'arrondissement urbain de Huangpu d'une dimension de 20 km². Ces fusions territoriales visent à générer une échelle de gouvernance territoriale plus efficace en termes d'équipements sanitaires, scolaires et de loisirs, tout en réduisant le coût de gestion des infrastructures[381]. D'autres fusions territoriales au sein de la ville-centre de Shanghai sont attendues. L'arrondissement urbain de Jing'an devrait prochainement fusionner avec Huangpu pour devenir l'arrondissement urbain de

[381] ZHANG Rufei, consultant chez Chreod, bureau d'études en aménagement urbain ; entretien réalisé le 04/06/2011 à Shanghai dans le cadre de la mission Périsud 2011.

Puxi [382]. Ces recompositions territoriales, reclassements et fusions, visent ainsi une meilleure gouvernance métropolitaine[383].

Les divisions administratives de la municipalité de Shanghai en 2013

En 2013, la municipalité de Shanghai (*shanghaishi*) se compose de 16 arrondissements (*qu*) et un district rural (*xian*). La ville-centre de Shanghai (*shanghai shiqu*)[384] regroupe huit arrondissements urbains : Huangpu, Xuhui, Changning, Jing'an, Putuo, Zhabei, Hongkou et Yangpu. La périphérie de Shanghai (*shanghai jiaoqu*) se compose quant à elle d'un district rural (*xian*), Chongming, et de huit arrondissements de banlieue (*qu*) : Pudong, Minhang, Baoshan, Jiading, Jinshan, Songjiang, Qingpu et Fengxian.

Tableau 14 : Superficie et population des divisions administratives composant la municipalité de Shanghai en 2011

	Arrondissement ou district	Superficie (km²)	Population résidante en 2011	Densité (hab./km²)
Ville-centre	Huangpu	20,46	680 400	33 255
	Xuhui	54,76	1 095 000	19 996
	Changning	38,3	690 000	18 016
	Jing'an	7,62	243 600	31 969
	Putuo	54,83	1 297 200	23 659
	Zhabei	29,26	830 800	28 640
	Hongkou	23,48	851 600	36 269
	Yangpu	60,73	1 324 300	21 806
	Total ville-centre	**289,44**	**7 012 900**	**24 229**
Proche banlieue	Pudong	1 210,41	5 175 000	4 275
	Minhang	370,75	2 484 000	6 700
	Baoshan	270,99	1 935 000	7 140
	Jiading	464,2	1 506 200	3 245
	Total proche banlieue	**2 316,35**	**11 100 200**	**4 792**
Banlieue éloignée	Jinshan	586,05	758 700	1 295
	Songjiang	605,64	1 650 000	2 724
	Qingpu	670,14	1 117 600	1 668
	Fengxian	687,39	1 103 000	1 605
	Chongming	1 185,49	725 000	612
	Total banlieue éloignée	**3 734,71**	**5 354 300**	**1 434**
	Total municipalité	**6 340,6**	**23 474 600**	**3 702**

Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2012*, tableau 2-2, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E0202.htm, consulté le 06/12/2012.

[382] Cette fusion était pressentie en même temps que celle de Luwan et Huangpu. En raison de l'incendie d'un immeuble d'habitation ayant fait 58 morts et 36 disparus au cœur de Jing'an en novembre 2010, les autorités municipales souhaitent mettre à jour les responsabilités individuelles locales avant d'opérer une nouvelle fusion territoriale (articles parus dans le *China Daily* et le *Shanghai Daily*).

[383] ZHANG Rufei, consultant chez Chreod, bureau d'études en aménagement urbain ; entretien réalisé le 04/06/2011 à Shanghai dans le cadre de la mission Périsud 2011.

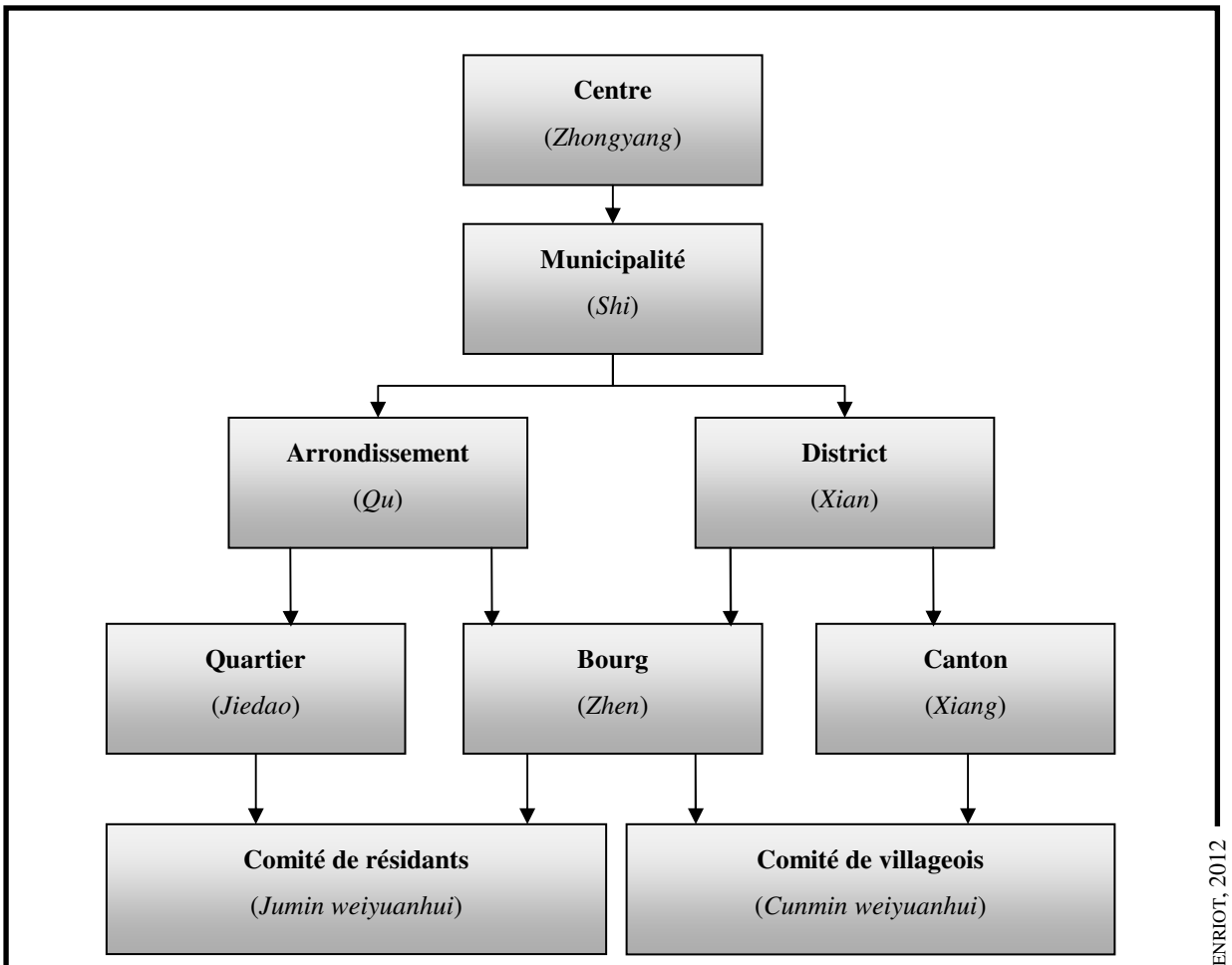
[384] La ville-centre de Shanghai (*shanghai shiqu*) est composée de huit arrondissements urbains pour une superficie totale de 290 km². Le centre-ville de Shanghai (*shanghaishi zhongxin*) est quant à lui délimité depuis le schéma directeur de 1999 par les limites du périphérique extérieur pour un total de 660 km².

Carte 10 : Les divisions administratives de la municipalité de Shanghai en 2013

La périphérie de Shanghai est elle-même divisée par les aménageurs en une proche banlieue (*shanghai jinqiao*) regroupant les arrondissements suburbains de Baoshan, Jiading, Minhang, Pudong, et une banlieue éloignée (*shanghai yuanqiao*) avec les arrondissements périurbains de Fengxian, Jinshan, Qingpu, Songjiang, et le district rural de Chongming.

La municipalité de Shanghai présente l'avantage d'offrir un territoire d'intervention institutionnelle pertinent pour mettre en place une politique de la ville cohérente et efficace en raison de l'organisation verticale de ses divisions administratives. En effet, au sein d'une municipalité de rang provincial, l'ensemble des collectivités territoriales sont également placées sous la juridiction de la Municipalité ; il n'existe aucune autre ville susceptible d'exercer un pouvoir secondaire et concurrentiel à la ville-centre principale. À une échelle plus fine, les arrondissements et districts sont eux-mêmes composés de quartiers (*jiedao*), de bourgs (*zhen*), subdivisés en comités de résidants (*jumin weiyuanhui*) et comités de villageois (*cunmin weiyuanhui*).

Schéma 2 : L'organisation des divisions administratives d'une municipalité de rang provincial



D'après : Thierry SANJUAN, 2000, *La Chine. Territoire et société*. Paris, Hachette, p. 29 ; et, Thierry SANJUAN, 2010, *La Chine et le monde chinois. Une géopolitique des territoires*. Paris, Armand Colin, p. 26.

Carine HENRIOT, 2012

Ainsi, depuis sa création en 1927, la Municipalité de Shanghai s'efforce d'affirmer la gouvernance d'une seule autorité politique sur une aire urbaine cohérente. Dès 1958, les autorités ont aménagé un vaste territoire pour opérer un redéploiement territorial polycentrique, s'appuyant sur la construction de villes-satellites, véritables pôles industriels. Ce programme de villes-satellites, inscrit alors dans un processus de planification industrielle, tendait à favoriser des pôles de croissance secondaires mono-industriels, permettant une rationalisation et un redéploiement en périphérie de la production industrielle. Durant cette première phase de planification, les périphéries rurales nouvellement rattachées à la municipalité ont été intégrées *via* des logiques de production industrielle, portées par les villes-satellites, et de ravitaillement alimentaire. La seconde phase de développement des villes-satellites dans les années 1980 s'inscrit dans la même logique : un redéploiement industriel non articulé à un redéploiement humain. Faute de moyens financiers, le desserrement résidentiel initialement planifié reste peu engagé : il se limite à la construction des nouveaux villages. Les années 1990 sont marquées par une refondation de la ville : de son centre urbain, puis de ses périphéries ; elles préfigurent la définition de nouvelles politiques d'aménagement.

C'est ainsi par un élargissement de son périmètre d'intervention, puis une refondation administrative, que la Municipalité de Shanghai préfigure un périmètre d'intervention cohérent destiné à encadrer efficacement ses divisions administratives et leurs populations. Par ces recompositions, Shanghai se donne les moyens d'une politique d'aménagement à grande échelle et d'un redéploiement centre-périphérie.

Chapitre IV
L'extension urbaine et le redéploiement fonctionnel (1978-2013)

À partir de 1978, les « réformes et l'ouverture » initient un développement industriel des campagnes littorales ouvertes à la globalisation, mais, dans les années 1980, elles modifient peu la physionomie des villes chinoises. En outre, la diversification des sources de revenus dans les campagnes périurbaines, qui opèrent une transition vers une économie de marché, bénéficie faiblement à la municipalité shanghaienne. Ce n'est qu'à partir de 1992 que Shanghai entame un tournant avec la réforme du système d'attribution du logement, le développement d'équipements urbains et l'ouverture du marché immobilier. Projets de renouvellement urbain en centre-ville et développement des périphéries shanghaiennes vont alors de pair. Au milieu des années 1990, on observe une accélération de la suburbanisation (*jin jiaoquhua*)[385]. En 2002, la ville est officiellement retenue pour accueillir l'Exposition universelle de 2010, ce qui accélère la refondation du centre-ville de Shanghai tandis que la périurbanisation (*yuan jiaoquhua*) se généralise à l'ensemble du territoire municipal.

Il convient de mettre en évidence quels ont été les moteurs de cette croissance périphérique, et comment se sont effectués, entre 1978 et 2012, le redéploiement des activités industrielles et tertiaires, des logements et de la population, guidés par le développement en banlieue des infrastructures et du réseau de transport.

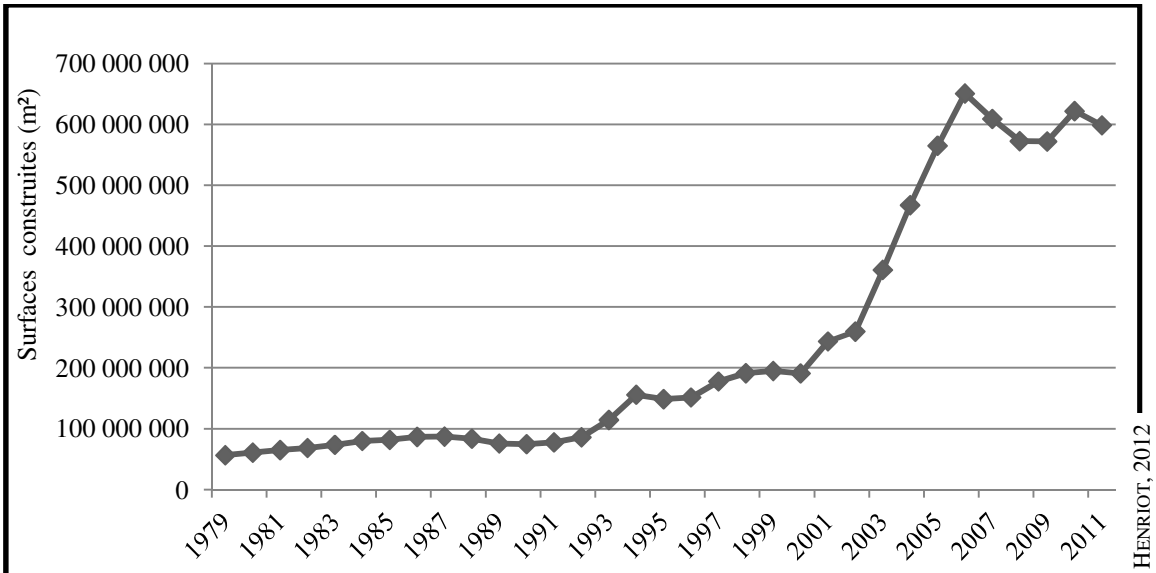
Les lieux de l'extension urbaine depuis 1978

Dans les années 1980, l'extension des surfaces bâties s'effectue à un rythme constant avec 70 millions de m² construits chaque année. Entre 1992 et 1994, le développement rapide du nouvel arrondissement de Pudong se traduit par une forte hausse des surfaces construites, pour atteindre 155 millions de m² en 1994. Cette seconde phase d'explosion

[385] NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995, *op. cit.*, pp. 577-594 ; SHEN Lin et JU Lixin, 2004. « Shanghai jiaoquhua de xin taishi yu dadushi qu de jianshe » [Les nouvelles tendances de la suburbanisation/ périurbanisation et la construction d'une aire métropolitaine à Shanghai], *Chengshi guanli zhiye jishu xueyuan xuebao* [Journal of Shanghai Polytechnic College of Urban Management Shanghai], vol. 3, n° 13, N. R.

urbaine s'inscrit dans le cadre du X^e plan quinquennal (2000-2005). Entre 2000 et 2006, la surface construite chaque année passe de 190 millions de m² à 650 millions de m², avant de se stabiliser, à partir de 2008, à 570 millions de m² livrés chaque année.

Graphique 6 : Les surfaces bâties à Shanghai entre 1978 et 2011



Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2012*, tableau 13-1.
http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E1301.htm, consulté le 06/12/2012.

Les localisations des nouvelles zones construites varient. Les surfaces bâties entre 1978 et le milieu des années 1990 le sont en continuité morphologique avec la ville de Shanghai, notamment le long d'un axe nord-sud. À partir de 1992, la croissance périphérique de Shanghai s'effectue en direction de Jiading, Baoshan, Pudong et Minhang. Au début des années 2000, l'extension urbaine se déploie vers la banlieue plus lointaine, le long des axes de communication routiers ou ferroviaires et des canaux, et par étoffement des bourgs sur les canaux du Jiangnan. L'analyse de l'évolution des modes d'occupation du sol entre 1979 et 2009[386], d'après les photos satellites Landsat de la municipalité en 1979, 1990, 2000 et 2009, illustre cette extension urbaine et ses localisations successives.

[386] YIN Jie *et al.*, 2011. « Monitoring urban expansion and land use/ land cover changes of Shanghai metropolitan area during the transitional economy (1979-2009) in China », *Environ Monit Assess,* pp. 613-615.

Carte 11 : L'évolution de l'extension urbaine et de l'utilisation du sol dans la municipalité de Shanghai entre 1979 et 2009

Entre 1979 et 2009, les zones urbanisées augmentent de 2 713 km², à raison de 90 km²/an, pour atteindre, en 2009, 2 968 km², soit 42 % de la superficie totale de la municipalité[387].

Tableau 15 : L'évolution des surfaces urbanisées à Shanghai entre 1979 et 2009

Années	Surface urbanisée (km²)	Surface urbanisée (%)
1979	254,92	3,95
1990	832,46	12,73
2000	1529,43	22,69
2009	2968,01	**42,22**
1979-2009	**+ 2 713**	
	90 km²/an	

Source : YIN Jie *et al.*, 2011. « Monitoring urban expansion and land use/ land cover changes of Shanghai metropolitan area during the transitional economy (1979-2009) in China », *Environ Monit Assess,* pp. 613-615.

En rupture avec la situation ancienne de ville monocéphale, ces extensions urbaines récentes favorisent l'émergence d'un système urbain polycentrique et hiérarchisé, avec des pôles secondaires au sein de la municipalité. Quels ont été les moteurs de cette très forte croissance des surfaces urbanisées, en proche banlieue, puis dans les périphéries plus lointaines ?

Le redéploiement des activités en périphérie

Le desserrement des fonctions urbaines de Shanghai au sein de sa municipalité débute, dans les années 1980, par une relocalisation des industries dans les banlieues.

L'industrialisation rurale et les zones de développement des années 1980

En 1957, dans l'ensemble de la Chine, la valeur de la production secondaire ne représentait que 4,3 % de l'ensemble de la production rurale[388]. À Shanghai, le développement industriel rural commence dans les années 1950 avec la création des coopératives rurales et les petits hauts fourneaux[389]. La construction de villes-satellites mono-industrielles débute en 1958 et permet la localisation en périphérie des grandes unités de production, tandis que les petites manufactures restent localisées dans les

[387] YIN Jie *et al.*, 2011, *op. cit.,* pp. 613-615.
[388] ZOU Wei, 2003. « Les métamorphoses des entreprises rurales », *Perspectives chinoises*, n° 79, p. 4.
[389] NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995, *op. cit.*, p. 585.

quartiers ouvriers de la ville-centre de Shanghai, comme à Longhua, Zhabei ou Yangshupu. Pendant le Grand Bond en avant, le gouvernement met en place les entreprises de communes et de brigades (*shedui qiye*), qui se généralisent dans la campagne shanghaienne. À partir de 1978, l'industrialisation rurale et les villes-satellites connaissent une nouvelle phase de développement avec la multiplication des entreprises de bourgs et de cantons, ainsi que la mise en place de zones de développement économiques et techniques.

Les entreprises des bourgs et des cantons (*xiangzhen qiye*), également appelées entreprises rurales, sont officiellement lancées en 1984 [390]. « Fondamentalement adaptées au régime de propriété communiste et économiquement viables en raison de leur petite taille, de leur technologie rudimentaire et de leur ancrage dans l'économie locale » [391], et participent au mouvement « d'industrialisation rurale », observé notamment dans le delta de la rivière des Perles[392]. Cette industrialisation rurale est favorisée dans la banlieue de Shanghai par le pouvoir central et le gouvernement municipal, car elle participe à l'effort national de production et permet, en offrant un complément des revenus agricoles, le maintien des populations rurales à la campagne[393].

Les réformateurs qui s'installent au pouvoir en 1978 continuent à se méfier de Shanghai, qui n'accueille pas, en 1980, sur son territoire de zones économiques spéciales (ZES)[394], toutes situées dans les provinces méridionales du Guangdong et du Fujian. Pour autant, en raison de son bon niveau de productivité industrielle, Shanghai attire de nouveau l'attention de Pékin. En 1984, la municipalité est sélectionnée avec 13 autres villes littorales [395] pour s'ouvrir aux investissements étrangers et pour accueillir des zones de développement économique et technique (ZDET), devant permettre une meilleure production et les premiers transferts de technologie[396]. Les zones industrielles de Minhang et Hongqiao sont développées à partir de 1983, et officiellement approuvées en 1986 en tant que zones de développement économique et

---

[390] Entre 1979 et 1984, malgré l'absence de toute autorisation, les entreprises rurales voient leur nombre et la valeur de leur production quadrupler, tandis que leur main-d'œuvre double : ZOU Wei, 2003, *op. cit.*, p. 9.
[391] ZOU Wei, 2003, *op. cit.*, p. 4.
[392] Thierry SANJUAN, 1997, *op. cit.*.
[393] NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995, *op. cit.*, pp. 585-586.
[394] En 1980, les quatre ZES sont implantées à Shenzhen, Zhuhai, Shantou et Xiamen : Thierry SANJUAN, 2007, *op. cit.*, p. 34.
[395] En 1984, les 14 villes littorales destinées à s'ouvrir aux zones de développement économique et technique (ZDET) sont : Beihai, Zhanjiang, Canton, Fuzhou, Wenzhou, Ningbo, Shanghai, Nantong, Lianyungang, Qingdao, Yantai, Qinhuangdao et Dalian : Thierry SANJUAN, 2007, *op. cit.*, p. 34.
[396] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 330.

technique de rang national. La zone dédiée à l'industrie micro-électronique de Caohejing, développée à partir de 1984, devient une zone de développement économique et technique de rang national à partir de 1988, avant d'être approuvée, en 1991, en tant que zone de développement de nouvelles technologies[397]. Ces trois nouvelles zones sont étroitement liées aux zones industrielles préexistantes du district de Shanghai[398]. Pour exemple, la zone de développement économique et technique de Minhang est développée sur 230 hectares au nord-ouest de l'ancienne implantation industrielle de la ville-satellite éponyme. Afin de diversifier les fonctions de la ville-satellite, une partie de l'université rénovée de Jiaotong ouvre deux antennes à Minhang, et y transfère les branches de la « School of Electrical Energy » et du « Shanghai Institute of Electrical Energy »[399].

Avec le développement de ces zones, une nouvelle logique de localisation industrielle est privilégiée. Il s'agit de regroupements industriels sous forme de zones de développement franches de droits de douane, vastes, et qui ne sont pas monofonctionnelles. Elles sont destinées en priorité aux investisseurs étrangers sur le modèle des zones économiques spéciales[400]. Les entreprises étrangères se voient attribuer un terrain en location pour leurs chaînes de production, sans qu'il soit nécessaire pour les pouvoirs publics de lotir l'emplacement. Pour le gouvernement municipal et les gouvernements de districts, aucun investissement n'est nécessaire. Les politiques d'ouverture économique *via* des zones de développement permettent de repositionner les villes-satellites du district de Minhang au cœur du développement : Minhang et Wujing. En raison d'une augmentation des capitaux destinés aux investissements non productifs, notamment aux infrastructures urbaines et des investissements étrangers, la ville-satellite de Minhang-Wujing est dotée d'équipements et de logements[401]. Au delà, Shanghai s'engage dans une nouvelle politique de redéploiement de ses activités, notamment industrielles, au sein de zones franches et de parcs d'activités.

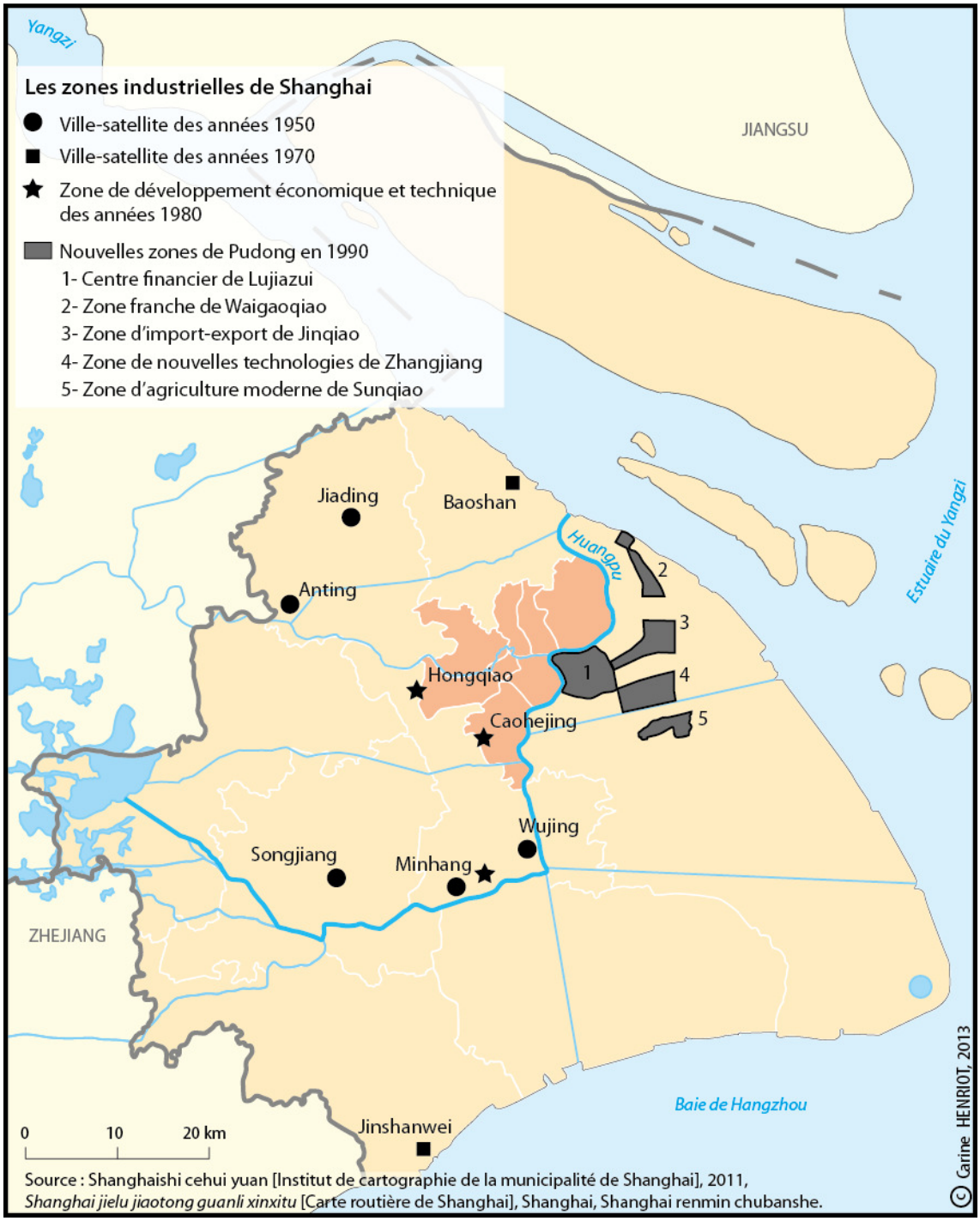
---

[397] China Buisness World, http://www.cbw.com/, consulté le 21/09/2011.
[398] Le district de Shanghai (*shanghaixian*) devient l'arrondissement de Minhang (*minhangqu*) en 1992.
[399] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 330.
[400] Thierry SANJUAN, 2009, *op. cit.*, p. 28.
[401] FUNK K. I., 1996, *op. cit.*, p. 337.

Le développement des zones d'activités de Pudong dans les années 1990

En 1990, Pudong devient une zone de développement prioritaire d'intérêt national, avec cinq zones d'activités : le centre financier de Lujiazui, la zone franche de Waigaoqiao, la zone d'import-export de Jinqiao, la zone de nouvelles technologies de Zhangjiang et la zone d'agriculture moderne de Sunqiao.

Carte 12 : Les zones de développement industriel à Shanghai dans les années 1990

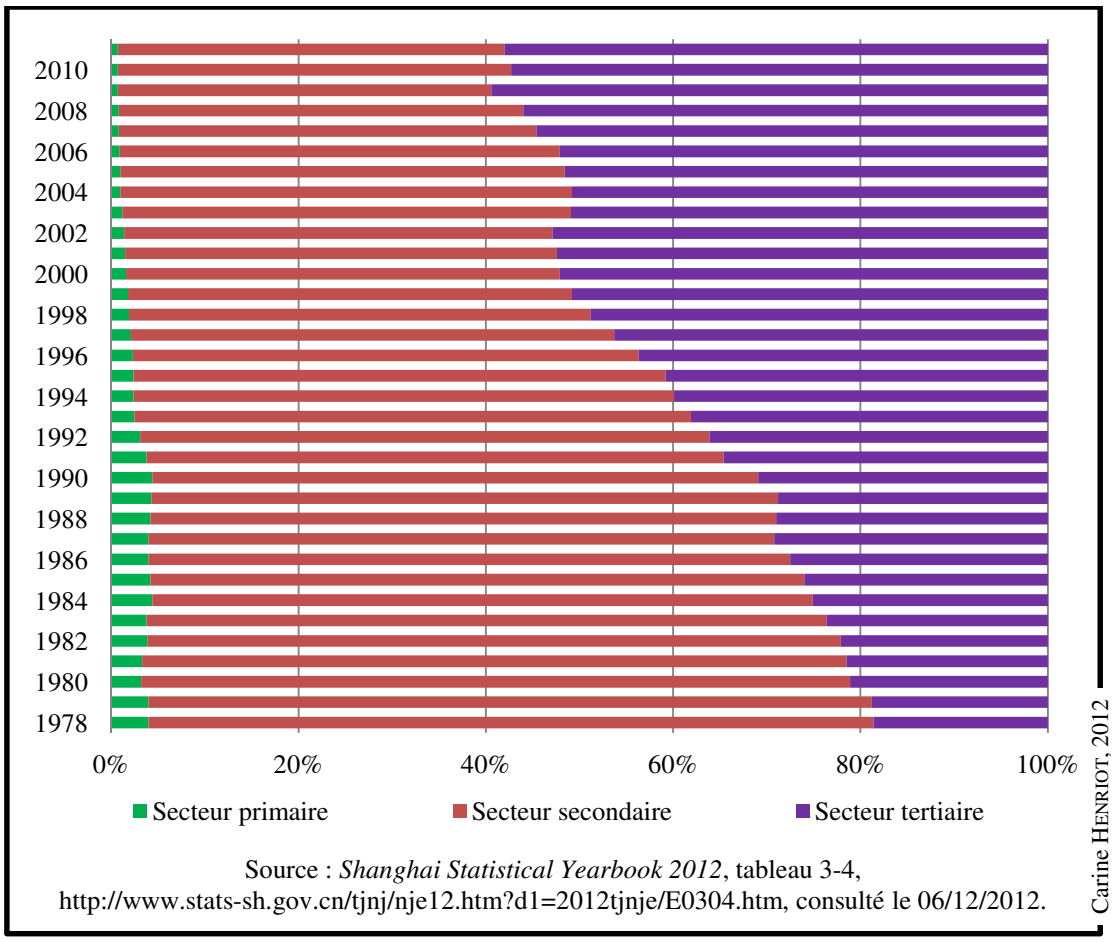


Le lancement du nouvel arrondissement de Pudong (*pudong xinqu*) marque le renouveau de Shanghai et réaffirme la volonté des autorités de développer économiquement la ville[402], toujours dans une logique de zonage fonctionnel. Si les zones de développement économique et technique reçoivent pour l'essentiel les industries traditionnelles, la Nouvelle Zone de Pudong accueille les industries à haute valeur ajoutée, modernisant le parc industriel de Shanghai et ouvrant de nouveaux marchés en étendant la gamme de ses compétences industrielles.

Le redéploiement des activités de nouvelles technologies, de recherche et d'enseignement dans les années 2000

Depuis 1990, la part du secteur tertiaire n'a cessé d'augmenter à Shanghai comme dans l'ensemble du pays.

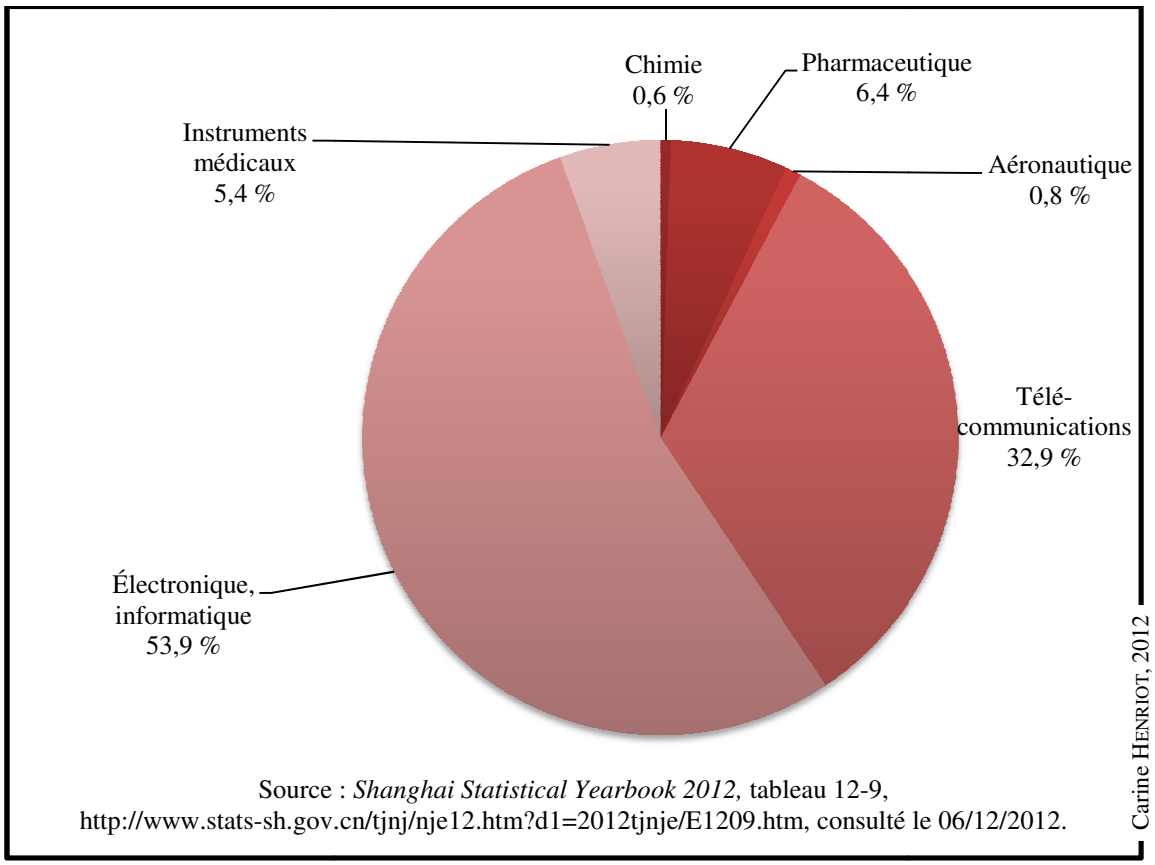
Graphique 7 : La répartition par secteur d'activité à Shanghai entre 1978 et 2011



Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2012*, tableau 3-4, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E0304.htm, consulté le 06/12/2012.

[402] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, p. 32.

Graphique 8 : La structure du produit intérieur brut des technologies à haute valeur ajoutée à Shanghai en 2011



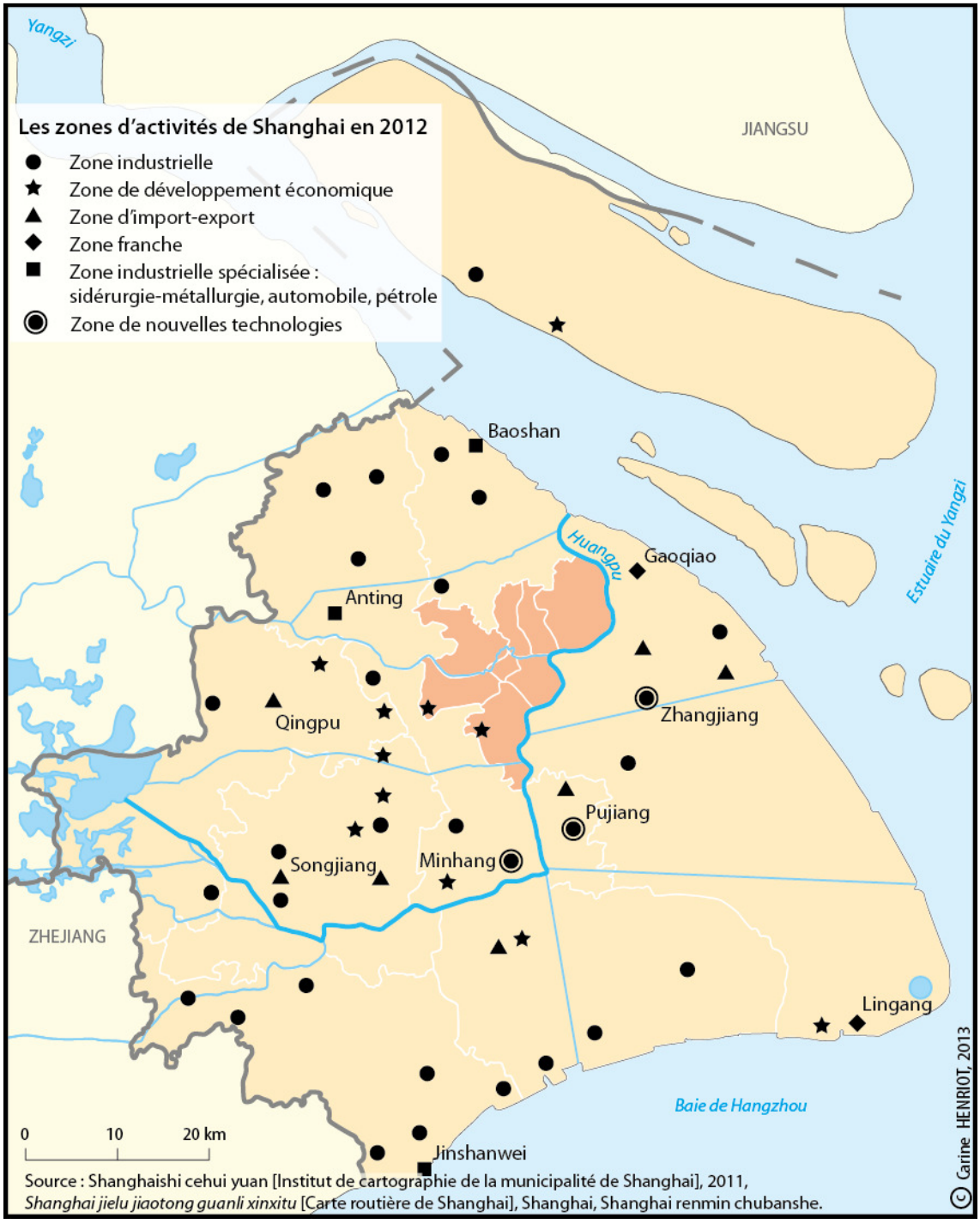
Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2012,* tableau 12-9, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E1209.htm, consulté le 06/12/2012.

Depuis les années 2000, les technologies à haute valeur ajoutée, continuent à se développer ; en 2010, elles représentent plus de 23 % du PIB municipal[403]. Initialement localisées à Pudong au sein du parc de Zhangjiang, elles sont désormais implantées en périphérie éloignée, au sein de parcs d'activités.

En 2009, lorsque l'arrondissement de Nanhui est fusionne avec celui de Pudong, le port en eaux profondes et exonéré de taxes de Yangshan, les zones d'activités de Lingang, consacrées à la logistique, à la production d'équipements lourds pour les transports, ainsi que le parc dédié aux sciences et technologies de la mer s'ajoutent alors au dispositif des zones de développement à Pudong, et complètent ainsi les compétences industrielles du nouvel arrondissement de Pudong (*xin pudong qu*)[404].

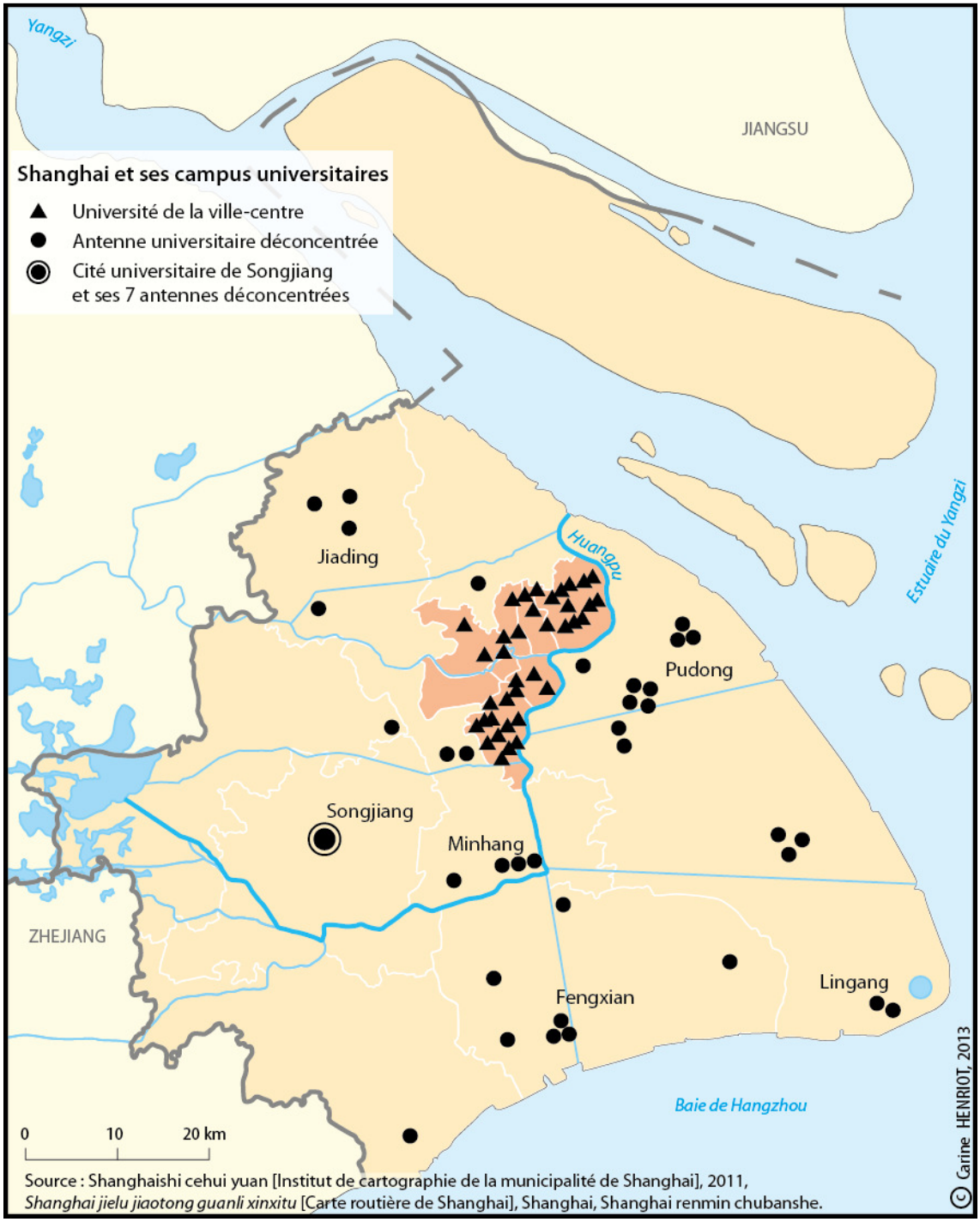
[403] *Shanghai Statistical Yearbook 2011,* tableau 12-9, www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E1209.htm, consulté le 04/02/2012.
[404] Jean-Jacques PIERRAT et Carine HENRIOT, 2010. « La ville nouvelle de Lingang », *Lettre de Shanghai*. http://www.ambafrance-cn.org/La-ville-nouvelle-de-LinGang.html, mis en ligne le 13/02/2010, consulté le 13/09/2011.

Carte 13 : La répartition géographique des zones d'activités à Shanghai en 2012



La localisation dans les arrondissements de banlieue de ces parcs d'activités et incubateurs, est également étroitement liée à celle des nouveaux campus universitaires, antennes déconcentrées des universités shanghaiennes, comme ceux de Jiading, de Minhang, ou plus récemment, celui de Lingang/Nanhui. Songjiang accueille le plus vaste campus déconcentré de Chine.

Carte 14 : Les lieux de l'enseignement supérieur à Shanghai en 2012



Ainsi, le redéploiement des zones de développement dans l'ensemble de la municipalité de Shanghai et l'ouverture de campus universitaires déconcentrés, étroitement connectés aux parcs d'activités, témoignent du processus de métropolisation à l'œuvre depuis le début des années 2000. La croissance des périphéries urbaines est également portée par un desserrement résidentiel et un redéploiement de la population.

Le desserrement résidentiel et le redéploiement de la population

La congestion urbaine, le surpeuplement, la précarité des conditions de logement et l'arrivée de nouvelles populations rendent nécessaire le desserrement résidentiel vers la périphérie de Shanghai, et constituent un défi pour les autorités. En effet, malgré les densités considérables dans la ville-centre, la population shanghaienne est réticente à quitter Puxi comme l'illustre un slogan populaire des années 1980 : « Mieux vaut un lit à Puxi, qu'une chambre à Pudong » (*ning yao puxi yi zhang chuang, bu yao pudong yi tao fang*)[405]. À partir des années 1990, les opérations de renouvellement urbain au centre-ville de Shanghai, puis l'ouverture du marché de l'immobilier, opèrent dans les faits un transfert de population et de densités vers la périphérie[406] et participent d'une amélioration des conditions de vie des Shanghaiens[407].

La réforme du système du logement et l'ouverture du marché de l'immobilier

Le développement du marché de l'immobilier résidentiel (*zhuzhai fangdizhan fazhan*) dans les années 1990 est un prolongement de la réforme du système du logement (*zhuzhai zhidu gaige*)[408]. Loin d'être dicté par le seul jeu de l'offre et de la demande, le marché de l'immobilier résidentiel constitue une politique volontariste imposée par l'État à travers les orientations préconisées par les plans quinquennaux. Le redéploiement du parc de logements s'est effectué de 1994 à nos jours, selon les orientations des VIII^{e}, IX^{e} et X^{e} plans quinquennaux, et du XI^{e} programme d'action quinquennal. La politique de rénovation du bâti résidentiel existant s'efface devant deux processus majeurs menés conjointement : la construction en masse de logements neufs,

---

[405] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, p. 19.
[406] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 102-113 ; Carine HENRIOT, 2012a. « Développement immobilier et redéploiement résidentiel à Shanghai », communication présentée au colloque international « Périsud : dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds », organisé par les laboratoires Prodig et Ladyss, 27-29/02/2012, Paris, 10 pages [actes du colloque en cours de publication].
[407] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 327.
[408] « Cette nouvelle donne du logement […] concerne d'abord l'évolution du mode d'accès au logement, puisqu'à l'attribution par l'État succède la consommation marchande. Ce désinvestissement progressif du secteur de l'immobilier résidentiel se double d'un accroissement des investissements privés dans la construction. […] La municipalité entend de la sorte satisfaire trois objectifs : stimuler l'économie locale, renouveler la physionomie urbaine et satisfaire les attentes de la population en matière de conditions d'habitation » : Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 103.

notamment en périphérie immédiate de la ville d'une part, et l'expulsion du centre-ville d'une partie des populations déplacées les moins fortunées, d'autre part[409].

Dans le cadre du VIII[e] plan quinquennal (1991-1995), la réforme du système du logement est lancée à Shanghai. En 1993, l'État met en vente une partie de son parc immobilier. En 1994-1995, la vente du parc résidentiel public s'intensifie, les unités de travail (*danwei*) deviennent les acquéreurs de ces logements. En 1995, les promoteurs immobiliers chinois ont la possibilité d'acquérir un droit d'utilisation du sol à durée limitée, leur permettant de lotir un terrain et de vendre les logements qui y sont construits. Une première phase expérimentale correspond, entre 1992 et 1996, à la privatisation de la promotion de l'immobilier résidentiel, marquée par la construction, déconnectée de toute logique de marché, de logements neufs en banlieue. Les habitations collectives, édifiées selon les standards de l'ancien système du logement attribué par l'État (*guojia fenfang*), et destinées à être achetées par l'État ou par des sociétés de développement en charge d'opérations de renouvellement urbain, servent alors à reloger les populations déplacées du centre-ville. La production d'ensembles résidentiels de standing et de logements individuels est également expérimentée à partir de 1994 dans dix bourgs de banlieue. Zhudi, bourg situé dans l'arrondissement de Minhang, est l'un de ces projets-pilote[410], de même que Wanli[411].

Dans le cadre du IX[e] plan quinquennal (1996-2000), le marché de l'immobilier connaît une première vague de surchauffe spéculative. Le gouvernement central considère que « le secteur de l'immobilier résidentiel constitue un pilier de l'économie nationale et le logement un point névralgique de la consommation ». La municipalité entend ainsi stimuler l'économie locale et renouveler la physionomie urbaine. Pourtant, le marché de l'immobilier s'effondre en raison de la crise asiatique de 1997. Dans les premières opérations immobilières, les attentes de la population en termes de conditions d'habitation ne sont pas prises en compte. L'ouverture du marché de l'immobilier résidentiel est marquée par une offre inadaptée et très supérieure à la demande effective[412].

---

[409] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 97-197.
[410] Valérie LAURANS, 1999. « Sens et refonte de l'espace habité en Chine. De la maison à cour traditionnelle au pavillon périurbain, l'évolution de l'habitat des bourgs sur canaux du Jiangnan », mémoire de DEA en géographie, Université Aix-Marseille III, pp. 78-92.
[411] Valérie LAURANS, 2001. « Logement et confort à Shanghai. L'exemple de Wanli, ensemble résidentiel modèle », *Perspectives chinoises*, n° 68, pp. 37-46.
[412] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 125.

Pour pallier cette dichotomie, des mesures d'encouragement à l'acquisition d'un logement neuf par les particuliers sont lancées, tandis que d'autres mesures, qui n'étaient pas initialement destinées à soutenir le marché de l'immobilier résidentiel, incitent dans les faits à l'achat de logements neufs. Entre 1994 et 2002, la politique du « *hukou* bleu » (*lanyin hukou*) autorise, les cadres chinois non shanghaiens, considérés comme « talentueux » à venir travailler et à obtenir un *hukou* à Shanghai, s'ils ont les moyens financiers d'acheter un logement neuf dans la municipalité. Pour les autorités, le *hukou* bleu doit drainer vers Shanghai les talents de toute la Chine et les inciter à s'installer avec leur famille dans la municipalité, alors même que, dès 1994, Shanghai présente un taux d'accroissement naturel négatif. Derrière la logique de compétitivité économique se cachent également une crise démographique et une politique de malthusianisme social.

Par ailleurs, cette mesure correspond à une extension nationale du marché du logement : tout Chinois, ne disposant pas d'un *hukou* shanghaien mais résidant temporairement à Shanghai, peut, s'il achète un bien immobilier neuf, se voir délivrer automatiquement le *hukou* non agricole de Shanghai [413]. Au-delà de la fonction résidentielle, posséder un bien immobilier est perçu par la population comme un privilège permettant d'accéder à un bien-être et à des garanties sociales [414]. Parallèlement, entre 1998 et 2000, le système d'attribution du logement par l'État est progressivement aboli.

Dans le cadre du X^e^ plan quinquennal (2001-2005), le marché de l'immobilier résidentiel et le prix des logements situés en proche périphérie explosent. En effet, le schéma directeur de 1999, approuvé par le Conseil des affaires d'État en 2001, envisage de contenir le redéploiement du parc résidentiel en proche banlieue de Shanghai, et fixe comme limite à l'étalement urbain résidentiel la ceinture verte (*lüse quan*), située au-delà de la rocade extérieure, nouveau marqueur délimitant le centre-ville de Shanghai. Cette ceinture verte vise à contraindre les promoteurs immobiliers à lotir, en priorité, les territoires attenants au noyau historique.

La politique de désengorgement de l'hyper-centre, contenu dans le périphérique intérieur, se traduit par la destruction des quartiers centraux, et la conquête, en

[413] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 110.
[414] SUN Zhe, 2011. « Marché du logement et construction d'une société de propriétaires à Shanghai », présentation réalisée dans le cadre du séminaire des doctorants du Centre d'études chinoises modernes et contemporaines (CECMC) à l'EHESS, Paris, le 14/06/2011, pp. 4-5.

périphérie, de terres agricoles et de friches industrielles. Aussi, les espaces constructibles compris au sein du périphérique extérieur se raréfient. Si entre 1991 et 2001, 45 % des nouveaux quartiers d'habitation se situent en proche périphérie, entre le périphérique intérieur et la rocade extérieure, les nouveaux chantiers immobiliers des années 2000 densifient la proche banlieue, comme l'arrondissement de Minhang, et investissent les pôles secondaires de la municipalité de Shanghai, notamment dans le cadre de programmes de construction de villes nouvelles et de redéploiement polycentrique.

En 2002, il est mis fin à la politique du *hukou* bleu. En effet, la formule profitait surtout aux entrepreneurs et aux commerçants, qui revendaient, après l'obtention du *hukou*, le bien immobilier nouvellement acquis. Les étudiants diplômés des meilleures universités de Shanghai et les cadres de haut niveau obtiennent désormais le livret de résidence de Shanghai, par le biais de leur université ou de leur entreprise, sans qu'il leur soit nécessaire d'acheter un appartement. La forte demande en logement soutient le marché de l'immobilier résidentiel neuf, sans qu'il soit nécessaire d'adopter des mesures d'incitation. Les particuliers se portent largement acquéreurs et souhaitent désormais investir dans l'immobilier.

En 2002 également, la ville de Shanghai est officiellement retenue comme site d'organisation de l'Exposition universelle de 2010. Les restrictions concernant ces investissements étrangers dans la construction et la rénovation du parc immobilier shanghaien sont levées. Shanghai est intégrée au marché de l'immobilier international, entraînant une seconde phase de surchauffe du marché, notamment de l'immobilier résidentiel.

Les années 2000 sont marquées par la mise en place de régulations visant à limiter la surchauffe immobilière. En 2004, des mesures sont prises contre la spéculation foncière : la cession d'un terrain par les gouvernements locaux doit faire l'objet d'un appel d'offre. En 2005, des mesures nationales visent à encadrer la spéculation immobilière ; des restrictions sont mises en place sur la revente de biens immobiliers dont le paiement n'est pas achevé.

Couplés à une diversification sociale, survenue en Chine au cours des années 1990, et à l'élévation générale du niveau de vie, les ensembles résidentiels construits durant cette période se distinguent des « nouveaux villages » par l'abandon d'une conception austère et strictement fonctionnelle, et la définition de nouveaux standards

de confort[415]. Les prix des logements initialement destinés à accueillir la nouvelle « classe moyenne » shanghaienne augmentent rapidement.

Le XI[e] programme d'action quinquennal (2006-2010) correspond à une phase de régulation du marché de l'immobilier résidentiel. Le système n'a plus besoin d'être soutenu par des mesures incitatives, mais encadré pour limiter la spéculation. Le catalogue d'orientation des investissements étrangers de 2007, contrairement à celui de 2004, n'encourage plus les investissements étrangers dans les opérations résidentielles de gamme moyenne et règlemente étroitement le développement résidentiel haut de gamme à luxueux[416]. L'État et le gouvernement municipal mettent en place des systèmes de restriction destinés à tous les acteurs de la chaîne immobilière : les investisseurs, les promoteurs et les acheteurs. En juin 2006, la mesure « 90/70 » préconise que 70 % des nouvelles constructions annuelles doivent cibler le marché des revenus moyens à modérés et présenter des superficies brutes inférieures à 90 m².

À Shanghai, la construction de maisons individuelles est interdite dans l'ensemble de la municipalité[417]. En janvier 2008, les gouvernements locaux sont tenus de sanctionner les promoteurs opérateurs n'ayant pas développé, dans les deux années suivant la signature du contrat d'attribution initial des droits d'usage, au moins 25 % du projet pour lequel le terrain a été acquis. La sanction est le retrait du droit d'usage du terrain, sans compensation financière[418]. En avril 2010, le ministère du Logement, du développement urbain et rural (*zhufang he chengxiang jianshe bu*)[419] réglemente le marché de l'immobilier et le système des préventes, en imposant de fixer clairement les prix. Les projets non encore engagés doivent faire l'objet d'un phasage de leur développement ; les rentrées d'argent perçues en prévente doivent être isolées sur un compte bancaire, et leur usage est exclusivement réservé au développement du projet immobilier[420].

Le marché de l'immobilier résidentiel se caractérise par une surreprésentation des logements haut de gamme à luxueux. Les observateurs internationaux pointent

---

[415] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 104.
[416] Carine HENRIOT, 2008. « Le développement immobilier à Shanghai et sa région », étude de marché réalisée pour la Mission économique de Shanghai-Ubifrance. Missions économiques éditions-Ubifrance, Collection guides répertoires des Missions économiques-Ubifrance, p. 20.
[417] Carine HENRIOT, 2008, *op. cit.*, p. 20.
[418] Carine HENRIOT, 2008, *op. cit.*, p. 21.
[419] Le ministère du Logement, du développement urbain et rural (*zhufang he chengxiang jianshe bu*) est également connu en anglais comme le *Ministry of Housing and Urban-Rural Development* (MOHURD).
[420] Colliers International Shanghai, 2010. *Shanghai Research Bulletin*, Knowledge update, http://www.colliers.com, mis en ligne le 19/06/2010 et consulté le 31/08/2011, p. 4.

régulièrement le risque de surchauffe du marché immobilier chinois, dont les prix explosent fin 2008, avant que le yuan ne connaisse une inflation plus mesurée. Les logements accessibles par le biais du marché (*shangpin fang*) ne bénéficient d'aucune aide à l'accession à la propriété hormis les crédits commerciaux, plutôt destinés aux achats dans le neuf.

En réponse à cette inadéquation de l'offre et de la demande, et devant l'augmentation régulière des prix de l'immobilier, des projets de logement de gamme intermédiaire à économique voient le jour, comme les appartements de dimension moyenne, équipés, décorés, et mis en vente par le promoteur Van Ke, pour moins de 20 000 yuans/m² en 2008[421].

En juin 2009, un programme pilote de logements sociaux à prix abordable (*shanghaishi jingji shiyong zhufang guanli shixing banfa*) est lancé et planifie la construction de « logements à prix abordable » (*jingji shiyong fang* ou *jing shi fang*). Ces logements abordables sont destinés à la vente. Il fixe comme principe la construction de logements de dimension réduite, de bonne qualité, dont le prix de vente est limité, et qui sont destinés aux populations shanghaiennes les moins fortunées[422]. Le prix de mise en vente est en moyenne de 5 000 yuans/m²[423]. La mise en œuvre est étroitement encadrée par le Bureau des logements, la Commission des réformes et du développement, et le Bureau de la planification et du foncier de la municipalité. Afin de limiter toute spéculation, les critères d'éligibilité à l'attribution d'un « logement à prix abordable » sont strictement définis et ces logements ne peuvent être revendus par leur propriétaire dans les cinq années suivant l'achat[424].

Entre 1991 et 2013, Shanghai sert de laboratoire à la réforme du système d'attribution du logement et à la mise en place du marché de l'immobilier résidentiel. Faute de moyens suffisants pour rénover et développer son parc immobilier locatif, la municipalité monétarise d'abord le logement en le faisant acquérir par ses propres locataires et par leurs unités de travail. Puis, conscient de la valeur foncière et marchande des lots en centre-ville, le gouvernement municipal, souhaite reprendre

---

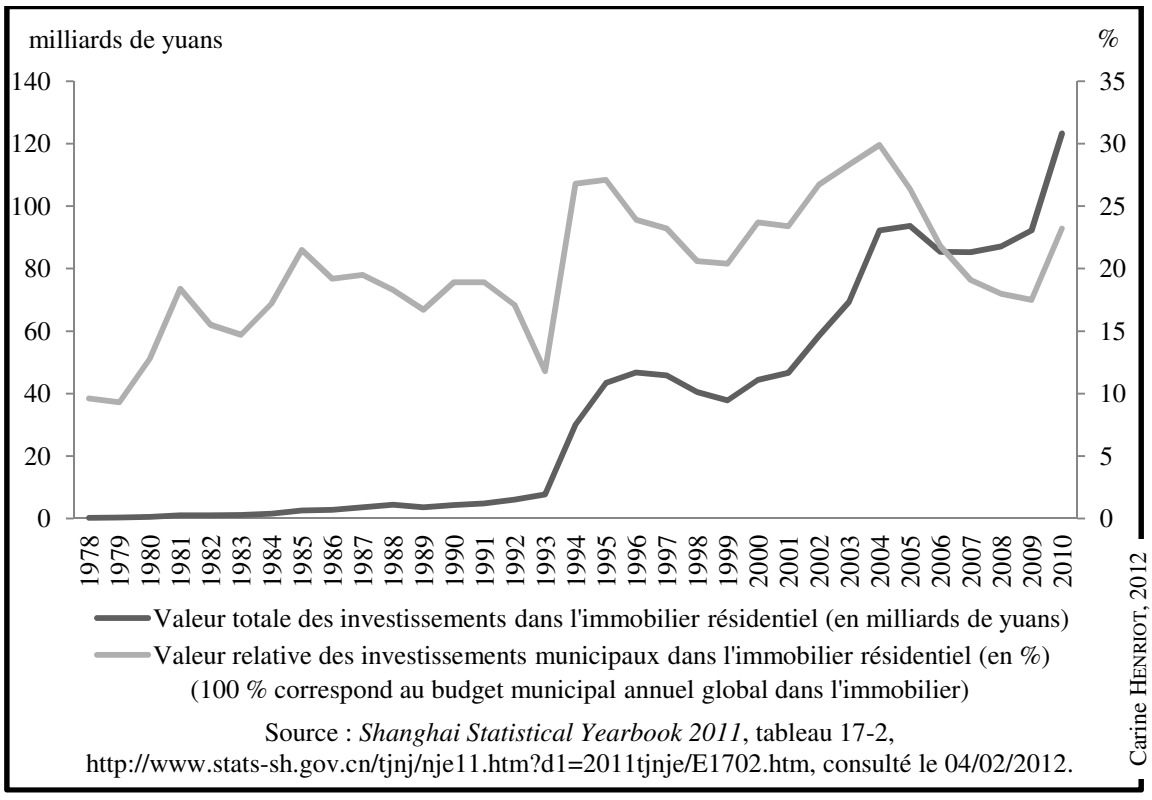
[421] Carine HENRIOT, 2008, *op. cit.*, p. 11.
[422] Shanghaishi zhufang baozhang he fangwu guanliju [Bureau du logement de la municipalité de Shanghai], 2009. « Shanghai shi renmin zhengfu guanyu yinfa « shanghaishi jingji shiyong zhufang guanli shixing banfa » de tongzhi » [Publication par le gouvernement municipal de Shanghai du « Programme pilote des logements à prix abordable de la municipalité de Shanghai »], http://www.shfg.gov.cn/fgdoc/fgylz/200910/t20091023_323986.htm, consulté le 14/04/2012.
[423] SUN Zhe, 2011, *op. cit.*, p. 8.
[424] Shanghaishi zhufang baozhang he fangwu guanliju [Bureau du logement de la municipalité de Shanghai], 2009, *op. cit.*.

possession de ces terrains. Dans le cadre de vastes projets de renouvellement urbain ou d'opérations de promotion immobilière, les populations les plus modestes sont souvent contraintes à quitter leurs logements en ville-centre pour aller s'installer en proche périphérie, où, par anticipation, le gouvernement a délégué la construction de vastes opérations de logement à des promoteurs publics puis plus fréquemment à des promoteurs issus de partenariats public-privé. En créant une forte demande en logements, notamment en logements neufs répondant à de nouveaux standards de confort, la municipalité de Shanghai est ainsi largement à l'origine du développement immobilier résidentiel en périphérie de la ville.

Le développement de l'immobilier résidentiel

Poussé par la réforme des modes d'attribution du logement et porté par d'importants investissements entre 1994 et 1998, puis entre 2000 et 2006, le marché de l'immobilier résidentiel se développe rapidement à Shanghai.

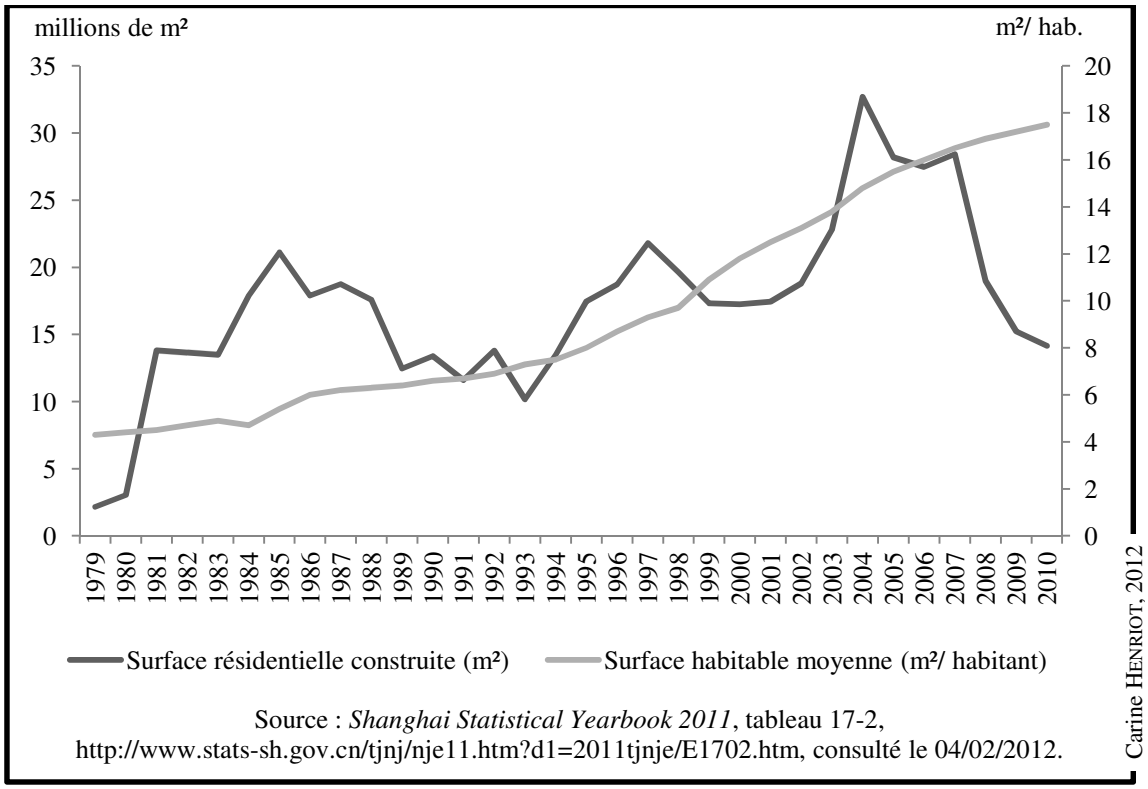
Graphique 9 : Les investissements dans l'immobilier résidentiel dans la municipalité de Shanghai entre 1978 et 2010



Les investissements dans l'immobilier résidentiel n'augmentent que faiblement entre 1978 et le début des années 1990. En revanche, lorsqu'en 1994 le marché de l'immobilier est ouvert de manière expérimentale à Shanghai, les investissements sont multipliés par 4 et passent de 7,7 milliards à 30 milliards de yuans. Entre 2001 et 2005, les investissements concédés par les gouvernements locaux et municipaux à l'immobilier résidentiel passent de 46,6 milliards à 93,6 milliards de yuans, et représentent jusqu'à 29,9 % des investissements de la municipalité en 2004. En 2010, les investissements dans l'immobilier résidentiel à Shanghai représentent 133 milliards de yuans, soit 23,2 % du total des investissements[425].

Par ailleurs, dès 2003, le désengagement relatif des investissements municipaux, alors que les surfaces construites chaque année ne cessent d'augmenter, montre que ce n'est plus la municipalité qui finance le développement de l'immobilier résidentiel, mais le dégagement, par les gouvernements d'arrondissement, d'une rente de la valeur foncière découlant de la vente aux promoteurs des droits d'usage comme terrain à bâtir.

Graphique 10 : Surface résidentielle construite et surface habitable moyenne à Shanghai entre 1978 et 2010



Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2011*, tableau 17-2, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E1702.htm, consulté le 04/02/2012.

[425] *Shanghai Statistical Yearbook 2011*, tableau 17-2, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E1702.htm, consulté le 04/02/2012.

Les surfaces résidentielles construites et livrées sont très inégales selon les années : elles culminent en 2004 à 32,7 millions de m², avant de redescendre en 2009 à 15,2 millions de m² livrés. La construction de projets immobiliers permet d'augmenter la surface habitable moyenne des Shanghaiens, qui passe en 30 ans de 4,5 m²/hab. en 1978 à 17,5 m²/hab. en 2010. Le seuil des 10 m²/hab. est dépassé en 1999[426].

L'analyse des rythmes de la construction immobilière montre combien la réforme du logement, l'ouverture du marché de l'immobilier et l'accession à la propriété constituent des priorités, régulièrement encouragées par des mesures incitatives depuis le milieu des années 1990. Face à cette croissance de l'offre résidentielle en proche banlieue, il convient d'évaluer quel a été le redéploiement effectif de la population vers les périphéries de Shanghai.

Les dynamiques de population centre-périphérie entre 1999 et 2010

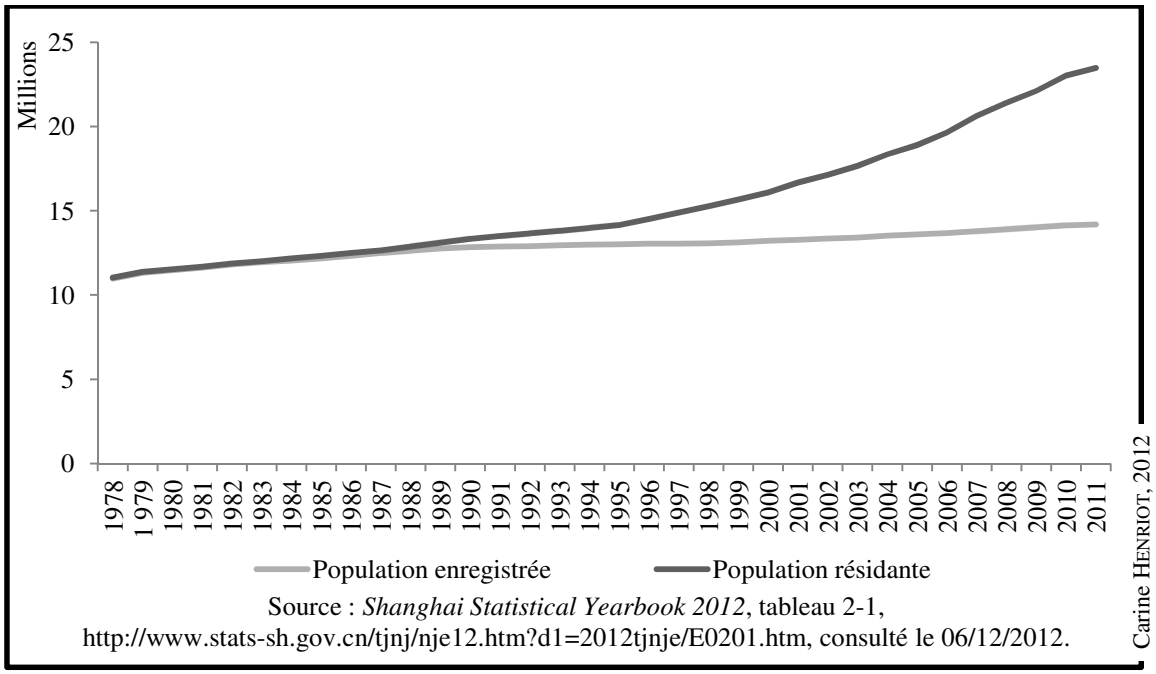
En 1978, la population enregistrée (*huji renkou*) à Shanghai, c'est-à-dire disposant d'un *hukou* shanghaien, équivalait alors quasiment à la population résidante (*changzhu renkou*) : 10 millions d'habitants. Entre 1978 et 2010, la population enregistrée a augmenté faiblement, avec 12,8 millions de *hukou* shanghaiens enregistrés en 1990, 13,2 millions en 2000 et 14,1 millions en 2010. Le taux d'accroissement naturel de la population enregistrée devient négatif à partir de 1994. Parallèlement, la population résidant à Shanghai augmente fortement à partir du milieu des années 1990, pour atteindre 16 millions d'habitants en 2000 et plus de 23 millions en 2010[427].

Fin 2011, la municipalité de Shanghai compte 23 474 600 résidants, dont 14 193 600 disposent du *hukou* shanghaien, et 9 287 000 sont considérés comme des résidants allochtones (*waidi renkou*). La proportion de population considérée comme urbaine, car disposant d'un *hukou* non agricole dans la municipalité de Shanghai s'élève alors à 82,5 %[428].

---

[426] *Shanghai Statistical Yearbook 2011*, tableau 17-2, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E1702.htm, consulté le 04/02/2012.
[427] *Shanghai Statistical Yearbook 2011*, tableau 20-4, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E0204.htm, consulté le 05/04/2012.
[428] *Shanghai Statistical Yearbook 2012*, tableau 2-1, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E0201.htm, consulté le 06/12/2012.

Graphique 11 : L'évolution de la population enregistrée et résidante entre 1978 et 2011



Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2012*, tableau 2-1, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E0201.htm, consulté le 06/12/2012.

Tableau 16 : La population de la municipalité de Shanghai en 2011

	Habitants	**%**
Nombre d'habitants résidants en 2011	**23 474 600**	100
- disposant de *hukou* shanghaiens	**14 193 600**	**60,4**
- *hukou* non agricole	12 677 600	82,5
- *hukou* agricole	1 516 000	17,5
- dont résidants allochtones	**9 287 000**	**39,6**

Source : *Shanghai Statistical Yearbook 2012*, tableau 2-1, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E0201.htm, consulté le 06/12/2012.

L'arrivée de populations issues d'autres provinces chinoises, les résidants allochtones, entraîne une explosion urbaine, qui couplée à des opérations de renouvellement urbain dans la ville-centre, conduit à une redistribution massive des populations shanghaienne et allochtone vers les périphéries de Shanghai.

L'évolution de la population résidant à Shanghai, par arrondissement, montre que l'hyper-centre de Shanghai, composé des arrondissements historiques de Luwan, Huangpu et Jing'an, a perdu entre 1999 et 2010 plus d'un tiers de sa population, essentiellement des Shanghaiens déplacés dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain. Les arrondissements de Hongkou, Changning, Zhabei, Yangpu, Xuhui et Putuo constituant le péricentre de Shanghai, ont connu une augmentation de 5 à 34 %. Cette croissance correspond à la densification d'espaces déjà urbanisés, notamment par la reconversion d'anciennes manufactures et de zones industrielles en zones résidentielles.

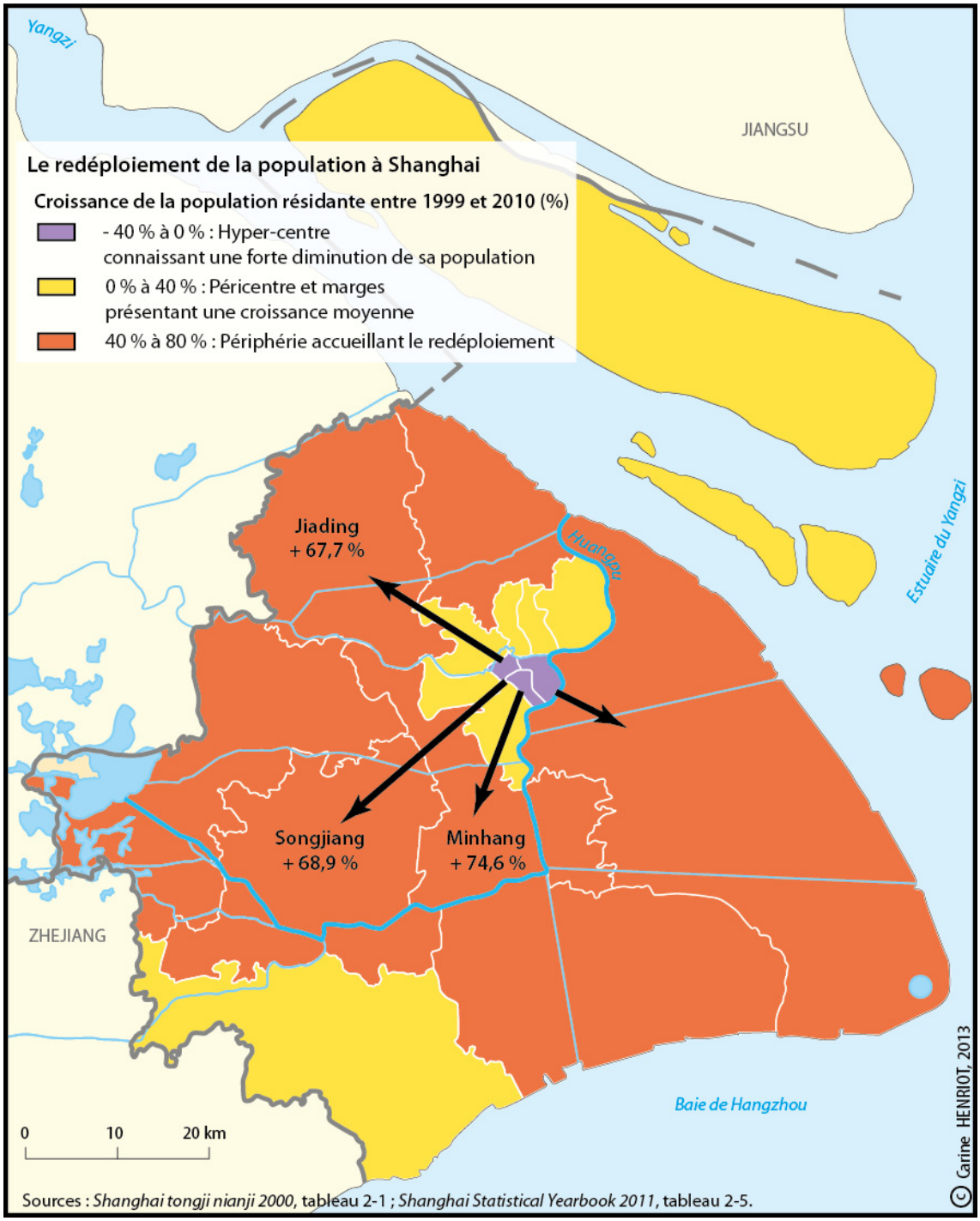
Tableau 17 : L'évolution par arrondissement de la population résidant à Shanghai entre 1999 et 2010

	Arrondissement ou district	Population résidante en 1999	Population résidante en 2010	Évolution entre 1999 et 2010 (%)
Ville-centre	Huangpu	686 500	429 700	- 37,4
	Luwan	365 200	248 700	- 31,9
	Xuhui	860 300	1 085 200	20,7
	Changning	611 100	690 600	11,5
	Jing'an	371 000	246 700	- 33,5
	Putuo	839 400	1 288 800	34,9
	Zhabei	701 300	830 400	15,5
	Hongkou	805 100	852 300	5,5
	Yangpu	1 081 500	1 313 000	17,6
	Total ville-centre	**6 321 400**	**6 985 400**	**9,5**
Proche banlieue	Pudong	2 291 900	5 047 300	54,6
	Minhang	617 500	2 431 200	74,6
	Baoshan	776 600	1 905 600	59,2
	Jiading	475 500	1 472 000	67,7
	Total proche banlieue	**4 161 500**	**10 856 100**	**61,6**
Banlieue éloignée	Jinshan	532 700	732 500	27,3
	Songjiang	492 800	1 583 400	68,9
	Qingpu	454 900	1 081 900	57,9
	Fengxian	504 600	1 084 100	53,4
	Chongming	663 300	703 400	5,7
	Total banlieue éloignée	**2 648 300**	**5 185 300**	**48,9**
	Total municipalité	**13 131 200**	**23 026 600**	**42,9**

Sources : *Shanghai Statistical Yearbook 2000*, tableau 2-1, www.stats-sh.gov.cn/tjnj/2000/tables/2_1.htm, consulté le 05/10/2011 ; *Shanghai Statistical Yearbook 2011*, tableau 2-5, www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d1=2011tjnje/E0205.htm, consulté le 08/02/2012.

Par ailleurs, cette analyse à l'échelle de l'arrondissement ne permet pas de distinguer des profils d'évolution différents entre la banlieue proche et la banlieue éloignée. Les arrondissements de banlieue, dont la superficie varie de 270 à plus de 1 000 km², présentent, au sein même de leur territoire, des densités, des paysages urbains et des profils de peuplement variés. Les arrondissements et district de la banlieue de Shanghai connaissent une augmentation de la population entre 1999 et 2010 de 53 à 79 %, tandis que des marges se dégagent : l'arrondissement de Jinshan et le district de Chongming n'enregistrent respectivement que 27,3 % et 5,7 % de croissance de leur population durant cette période. Enfin, l'arrondissement du Nouveau Pudong, né de la fusion en 2009 de deux arrondissements périurbains, présente une croissance moyenne de 54,6 %. En effet, la forte croissance démographique de Pudong, qui a accueilli de manière privilégiée le redéploiement de la population et des activités de Shanghai depuis le début des années 1990, est équilibrée par la faible croissance de Nanhui, considéré comme une marge rurale.

Carte 15 : L'évolution de la croissance de la population résidante dans la municipalité de Shanghai entre 1999 et 2010



Les opérations de renouvellement urbain au centre-ville de Shanghai, couplées à l'ouverture du marché de l'immobilier, sont à l'origine d'un desserrement du parc de logements et d'un redéploiement de la population en périphérie, accentué par l'arrivée de populations allochtones. Ce redéploiement a été rendu possible par la mise en place, au cours de cette période, d'un système de transport permettant des volumes d'échanges de plus en plus importants au sein de la métropole.

Une métropole articulée par un système de transports modernes et diversifiés

Pour répondre aux attentes des shanghaiens en termes de mobilité, la physionomie des transports s'est profondément renouvelée ; elle propose désormais un réseau dense de transports en commun intra et inter-urbains diversifiés, modernes et intégrés.

Intensification et diversification des mobilités intra-urbaines

Avant 1978, les déplacements inter et intra-urbains étaient étroitement contrôlés. Selon le système de répartition spatiale des unités de travail (*danwei*), les déplacements domicile-travail restaient limités et organisés par les entreprises. Depuis la période de « réformes et d'ouverture » et le renouveau de Shanghai, la demande en transports intra-urbains et inter-urbains n'a cessé d'augmenter[429]. Elle s'est également diversifiée en raison de la croissance de la population, mais surtout en rapport avec le démantèlement des *danwei*, la disparition de l'attribution par l'État d'un logement, l'expansion urbaine, la reconfiguration des usages du sol, l'ouverture du marché du travail et la redistribution vers la périphérie de l'emploi industriel et de certaines activités du tertiaire supérieur, ce qui augmente les distances habitat-emploi, l'ouverture du marché de l'immobilier, mais aussi la croissance des revenus et des mobilités de loisirs.

Dans les années 1980, les déplacements intra-urbains se développent. En 1986, ils s'effectuent pour 41,3 % à pied, pour 31,7 % à bicyclette - moyen de déplacement en pleine expansion - et pour 24,4 % en bus et en trolley-bus[430]. En 30 ans, les déplacements se sont intensifiés et les modes de transport se sont diversifiés. Alors qu'en 1986, 97 % des déplacements s'effectuent à pied, à bicyclette, ou en bus, en 2004 ces trois modes reculent pour ne plus représenter que 70 % des déplacements quotidiens à Shanghai. Les déplacements à bicyclette passent de 31,7 % à 25,2 %, leurs usagers préfèrant désormais les deux roues électriques (10,6 %) ; quant aux trajets en bus, ils ne cessent de reculer au profit du métro (2,5 %), du taxi (5,2 %) et de la voiture individuelle (11,3 %).

[429] Notre étude s'attache aux déplacements passagers ; les transports de fret ne sont pas analysés.
[430] LI Ye *et al.*, 2010. « Transportation characteristics change under rapid urban expansion : a case study of Shanghai », *Chinese Geographical Science*, vol. 20, n° 6, p. 559.

Tableau 18 : L'évolution des usages en termes de mobilité quotidienne à Shanghai en 1986, 1995 et 2004

	1986	1995	2004
Marche à pied	41,3 %	30,4 %	29,2 %
Bicyclette	31,7 %	38,7 %	25,2 %
Mobylette, scooter	-	3 %	5,4 %
Moto	0,2 %	2 %	5,2 %
Voiture individuelle	2,2 %	5,6 %	11,3 %
Taxi	0,2 %	3 %	5 ,2 %
Bus, trolley bus	24.4 %	16,8 %	16 %
Métro	-	0,5 %	2,5%

Source : LI Ye *et al.*, 2010. « Transportation characteristics change under rapid urban expansion : a case study of Shanghai », *Chinese Geographical Science*, vol. 20, n° 6, p. 559.

En 2010, les trajets utilisant les transports en commun atteignent 14 millions de déplacements journaliers, qui s'effectuent pour moitié en bus, pour un quart en taxi et pour un quart en métro. En quelques années, l'usage du bus et du trolley-bus a fortement diminué au profit du métro et de la voiture individuelle. À Shanghai, en 2010, 3,5 millions d'usagers prennent chaque jour le métro, tandis que 3,5 millions empruntent le taxi. Malgré un taux de motorisation en forte hausse, l'utilisation globale des transports en commun reste stable[431].

Les infrastructures de transports voyageurs inter-urbains

Depuis le milieu des années 1990, la municipalité se dote d'infrastructures modernes.

Tableau 19 : La construction des infrastructures de transport voyageurs à Shanghai

1995	- Première ligne de métro de Shanghai
1999	- Premier terminal de l'aéroport international de Pudong
2004	- « Maglev », seule ligne à sustentation magnétique au monde, qui relie Longyang-Huamu à l'Aéroport international de Pudong en 7 minutes
2005	- Pont de Donghai reliant le port en eau profonde de Yangshan, sur 32,5 km
2006	- Gare du Sud de Shanghai
2008	- Second terminal de l'Aéroport international de Pudong - Premier réseau de vélos en libre-service dans le parc de nouvelles technologies de Zhangjiang
2009	- Pont et tunnel reliant l'île de Chongming au reste de la municipalité - Première ligne de tram desservant la zone de nouvelles technologies de Zhangjiang
2010	- Second terminal de l'Aéroport international de Hongqiao, plutôt orienté vers les vols intérieurs - Gare ferroviaire de Hongqiao, orientée vers les liaisons à très grande vitesse - Gare routière longue distance de Hongqiao, orientée vers le delta du Yangzi - Mise en place d'une plateforme d'échanges multimodale à Hongqiao

[431] ZHUO Jian, entretien réalisé le 26/05/2011, dans le cadre de la mission ANR Périsud en 2011 à Shanghai. ZHUO Jian est maître de conférences au Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji à Shanghai et spécialiste de l'articulation urbanisme, transports et mobilités.

Carte 16 : Les infrastructures de transport voyageurs à Shanghai

Pour la municipalité et les gouvernements d'arrondissements, les grandes infrastructures de transports voyageurs sont également l'occasion de donner une image de modernité à leur territoire. Le « Maglev », mis en service en 2004 pour relier l'Aéroport international de Pudong à la ville de Shanghai, correspond à une opération de marketing urbain, puisqu'il ne dessert en fait que la banlieue de Pudong, sans connecter l'aéroport à la ville-centre de Shanghai.

Intégrer le redéploiement métropolitain par un réseau performant de transports en commun

Si la question des déplacements urbains ne peut être dissociée de celle des formes urbaines[432], sa prise en compte est très récente en Chine. Les infrastructures et équipements de transports à Shanghai sont planifiés à travers le livre blanc des transports de 2002[433], puis ajustés par les plans quinquennaux, et mis en œuvre par les sociétés de développement de la municipalité[434]. Dans le cadre d'un redéploiement métropolitain, la priorité est donnée aux transports en commun de masse, et rapides, entre la ville-centre et la banlieue, afin de rendre attractifs les pôles secondaires de la municipalité, de relier les nouvelles zones industrielles, et d'intégrer les zones rurales à la métropole[435]. Le redéploiement métropolitain est soutenu par un réseau de transports en commun diversifié qui permet de desservir les arrondissements de banlieue par le métro, puis les bourgs ruraux par le bus, enfin d'effectuer le « dernier kilomètre » au moyen de deux-roues électriques, de bicyclettes et éventuellement de vélos fournis par les stations en libre-service.

Depuis 1995, Shanghai dispose d'un réseau ferré léger « Shanghai Metro » (*shanghai ditie*)[436], souterrain en centre-ville, puis aérien et surélevé en banlieue.

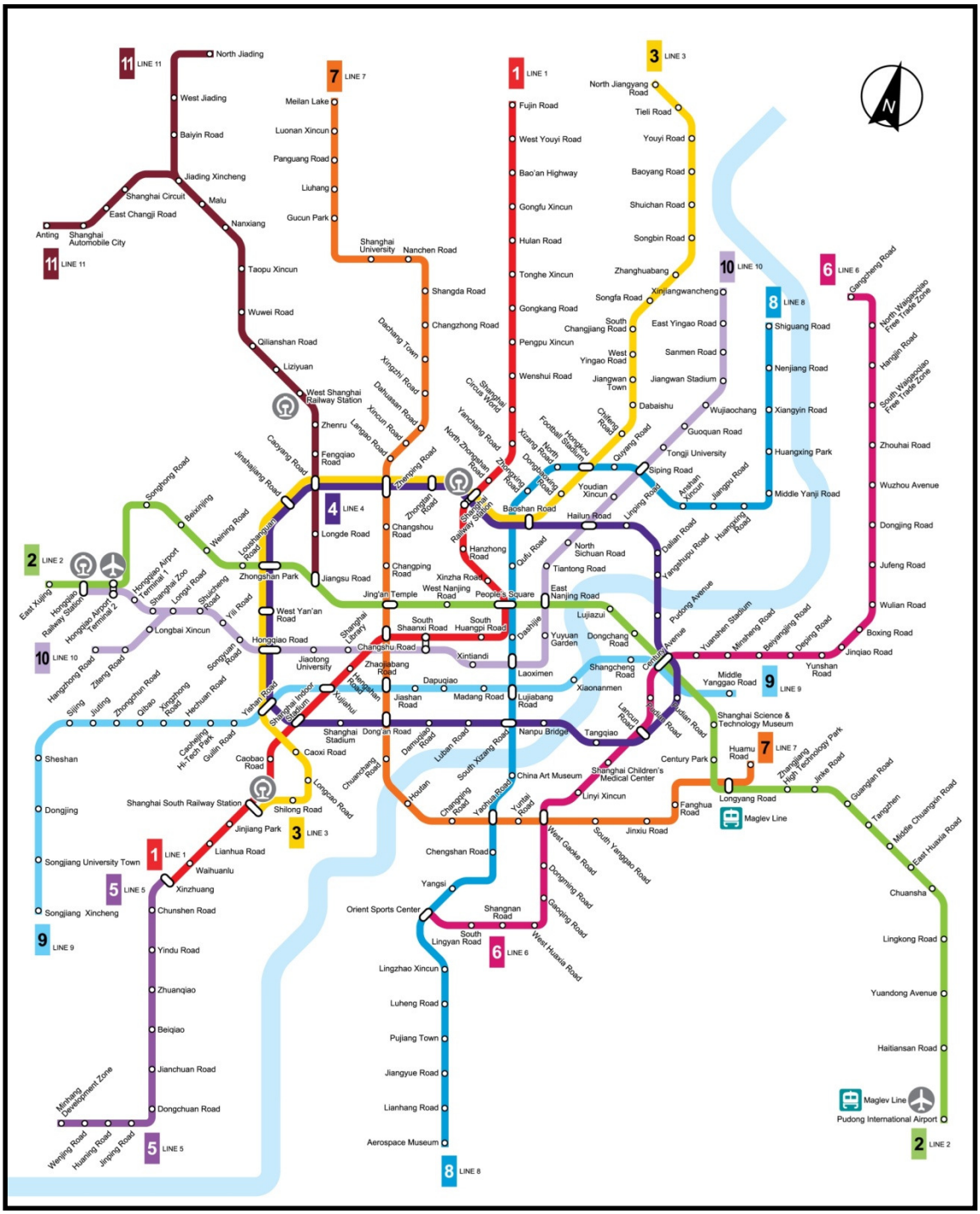
Planche 1 : Le réseau aérien de métro : la station du lac Meilan et la ligne de métro n°9

Source : C. Henriot, février 2011 et mars 2012.

---

[432] ZHUO Jian, 2004a. « Mobilité urbaine en Chine : enjeux et problématiques. Le cas de Shanghai et d'autres grandes métropoles », communication présentée à la conférence Muta, Mont Tremblant, Canada, p. 5, http://latts.cnrs.fr/site/tele/rep1/JianZHUO%20MUTA2004.pdf, consulté le 08/02/2012.
[433] Shanghai renmin zhengfu [Gouvernement municipal de Shanghai], 2002. *Shanghai Metropolitan Transport White Paper*. Shanghai, Shanghai renmin chubanshe, 116 pages.
[434] Dominique LORRAIN, 2011, *op. cit.*, pp. 53-138.
[435] PAN Haixiao, 2006, *op. cit.*, p. 21.
[436] Le maillage du réseau « Shanghai Metro » équivaut au maillage du RER francilien, plutôt qu'au maillage du métro parisien.

Schéma 3 : Le réseau de métro opérationnel à Shanghai fin 2012



Source : Site officiel de « Shanghai Metro » (*shanghai ditie*), http://www.shmetro.com/zbdt/overall/english_large.jpg, consulté le 24/11/2012.

Quinze ans après la mise en service de la première ligne, le réseau compte, fin 2012, 11 lignes, 242 stations et 425 km de voies, à l'exclusion de la ligne Maglev. Il transporte en moyenne 6,5 millions d'usagers par jour, et a déjà enregistré un pic de 7,5 millions d'usagers, le 22 octobre 2010, dernier jour de l'Exposition universelle ouvert au grand public. La construction de ce réseau s'étoffe très rapidement et doit

atteindre en 2020 : 22 lignes couvrant 877 km de voies[437]. Ce réseau ferré léger permet d'intégrer les périphéries de la municipalité en situant leurs bourgs-centres administratifs à environ une heure du centre-ville de Shanghai.

Afin de suppléer ou d'étoffer le réseau ferré léger, des gares routières ont été construites selon le principe « une ville, une gare routière » (*yi cheng, yi zhan*) du XI[e] programme d'action quinquennal. Elles sont hiérarchisées. Dans la ville-centre, les trois principales sont la gare routière de Hongqiao (*shanghai hongqiao zhan*), la gare routière longue distance principale (*shanghai zhan*) et la gare routière longue distance du Sud (*shanghai nan zhan*). Quatre gares routières secondaires, comme Longyang, et trois gares de troisième rang, comme celle de Nanpu, complètent le dispositif. En périphérie, la gare routière de l'Aéroport international de Pudong est la plus importante. Sept gares secondaires, comme les gares longue distance de Jiading, Songjiang ou Qingpu, alimentent un dense réseau de bus visant à favoriser l'intégration des territoires ruraux au système métropolitain. Quatre gares de troisième rang, comme celles de Pujiang, Baoshan ou Chongming, et cinq gares de quatrième rang, comme Chenjia ou Luodian, complètent le dispositif en périphérie. L'ensemble de ces gares permettent de relier les bourgs-centres administratifs des arrondissements de banlieue à différents pôles secondaires du centre-ville, aux autres bourgs chefs-lieux d'arrondissement périphériques et aux campagnes environnantes[438].

Le vélo en libre-service (*gonggong zixingche*) apparaît à Shanghai en septembre 2008. Installé par le groupe Forever Bicycle (*chengshi zulin che*)[439], constructeur historique de bicyclettes à Shanghai, à la demande du comité de la Zone d'activités du parc de nouvelles technologies de Zhangjiang à Pudong, il permet, aux employés des entreprises implantées au sein du parc, d'effectuer le « dernier kilomètre » vers leur lieu de travail. En juin 2009, le vélo en libre-service est implanté par Forever Bicycle, côté Puxi, à la demande du gouvernement de l'arrondissement de Minhang, avant d'être étendu à Pujiang à partir de novembre 2009. En octobre 2011, le parc de Minhang compte 574 stations, pour 19 000 vélos[440]. Il est implanté à partir de trois pôles : le pôle d'échanges de Xinzhuang, à la rupture de charge entre les lignes 1 et 6 du métro, dans la

[437] Site officiel de « Shanghai Metro » (*shanghai ditie*), http://www.shmetro.com/, consulté le 09/08/2012.
[438] Shanghaishi chengshi jiaotong guanli ju [Bureau des transports urbains de la municipalité de Shanghai], 2007, « Shanghaishi chengshi jiaotong 'shi yi wu' fazhan guihua » [XI[e] programme d'action quinquennal pour le développement des transports urbains de la municipalité de Shanghai], pp. 18, 26-29.
[439] Le groupe Forever Bicycle (*chengshi zulin che*), http://www.chinarmb.com/, consulté le 05/10/2011.
[440] « Free bikes », *Shanghai Daily*, 01/10/2011, http://www.shanghaidaily.com, article ID 483947, consulté le 05/10/2011.

ville nouvelle de Minhang à proximité des campus universitaires déconcentrés, et dans le nouveau bourg de Pujiang. Ce réseau est mis gratuitement à disposition des usagers *via* les comités de résidants. L'implantation des bornes de vélo s'inscrit dans le maillage des comités de résidants, permettant ainsi aux usagers d'effectuer le « dernier kilomètre » vers leur lieu d'habitation[441].

Photographie 1: Une borne de vélos en libre-service à la station de métro Pujiang à Minhang

Source : C. Henriot, février 2011.

Une étude menée par Van-Bao Ta en mai 2010 et portant sur le réseau de Minhang montre que les usagers sont pour 28 % des 15-25 ans, pour 38 % des 25-35 ans et 23 % des 35-50 ans, et que les 35-50 ans sont essentiellement des femmes. 42 % d'entre-elles déclarent que leur mari possède une voiture et l'utilise pour se rendre à son travail, tandis qu'elles-mêmes, travaillant à une distance plus faible, se rendent en vélo en libre-service sur leur lieu de travail ou jusqu'à la station de métro la plus proche. Dans 77 % des cas, le vélo en libre-service permet d'effectuer un déplacement domicile-travail ou domicile-université, couplé à l'usage du bus ou du métro. Ce déplacement à vélo est en moyenne d'une durée de 25 à 30 minutes, ce qui correspond à une distance bien supérieure au « dernier kilomètre » initialement envisagé par les services municipaux de transports urbains. Les vélos en libre-service permettent, selon cette

[441] Van-Bao TA, 2010. « Gestion et développement des vélos en libre-service, le cas de du réseau de Minhang à Shanghai », communication internationale avec publication des actes dans le cadre du forum « Transports à haut niveau de service » THNS, le 12/09/2010, à l'Université Tongji de Shanghai, PPT, 16 pages.

étude, une meilleure coordination intermodale de l'offre en transports publics et d'intégrer l'arrondissement suburbain de Minhang à la métropole shanghaienne[442].

Portée par les gouvernements d'arrondissement, la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service, se développe désormais à Xuhui, Yangpu, Zhoupu (Pudong), Baoshan, Jiading et Songjiang. Plutôt associé en Europe à l'hyper-urbain pour effectuer le « dernier kilomètre » en direction du lieu de travail ou pour le loisir, le vélo en libre-service se développe à Shanghai majoritairement dans les arrondissements de proche-banlieue[443] où il permet d'effectuer des déplacements domicile-travail en complément du métro ou du bus. Utilisé en liaison d'un système ferré léger, à bien des égards plus proche du RER parisien que du métro, le vélo en libre-service implanté dans les arrondissements de proche-banlieue contribue à articuler le redéploiement métropolitain de Shanghai. Celui-ci dépasse aujourd'hui les limites administratives de la municipalité, pour intégrer la région urbaine du delta du Yangzi. Par exemple, la ligne de métro n°11 doit relier, fin 2013, le bourg de Huaqiao et sa zone de développement économique, situés à Kunshan dans la province du Jiangsu, à la municipalité de Shanghai[444]. À l'échelle du delta du Yangzi, la construction de nouvelles lignes ferroviaires à très grande vitesse a permis de considérablement réduire les distances-temps, situant par exemple Nankin à une heure de Shanghai, lorsqu'il fallait compter plus de 4 heures avant 2010. La municipalité de Shanghai propose désormais une offre diversifiée de transports urbains, organisée pour articuler les périphéries et leurs polarités à la ville-centre, mais aussi pour relier les bassins d'emploi.

Ainsi la ville de Shanghai a-t-elle opéré un redéploiement de ses activités, de son parc de logements et de sa population d'abord en contigüité avec le centre-ville, puis sur l'ensemble du territoire shanghaien. Cette extension urbaine est initiée, encouragée et guidée par la Municipalité de Shanghai, qui mobilise l'ensemble des territoires municipaux qu'elle intègre de manière sélective. Au tournant des années 2000, ce redéploiement est orienté vers plusieurs pôles secondaires périphériques, à travers le lancement de villes nouvelles, ce qui favorise un redéploiement métropolitain polycentrique et hiérarchisé des nouvelles périphéries urbaines de Shanghai.

---

[442] Van-Bao TA, 2010, *op. cit.*, pp. 62-79.
[443] L'exploitation des vélos en libre-service dans les arrondissements urbains de la ville-centre a été lancée et abandonnée en 2011.
[444] Visites de terrain et entrevues effectuées dans le cadre de la mission Périsud Shanghai, le 01/06/2011.

Chapitre V
Les villes nouvelles et le redéploiement polycentrique (1999-2013)

Lors de la réhabilitation de Shanghai par le pouvoir central en 1992, l'urgence est à l'amélioration des conditions de vie et des infrastructures urbaines du centre-ville[445]. Les opérations de rénovation urbaine sont à l'origine de transferts de populations et de densités, qui nécessitent d'articuler transformation du centre et développements périphériques, suivant des logiques de projets et de migrations programmées. À partir de 1995, la proche périphérie de Shanghai accueille des opérations de relogement ainsi que les premières opérations de promotion immobilière[446]. Ceci se traduit au tournant des années 1990-2000 par la multiplication de projets de grands ensembles comme c'est le cas dans l'arrondissement de Minhang[447], ou celle de lotissements de villas dans le quartier de Hongqiao, qui sont dans un cas comme dans l'autre juxtaposés et non articulés entre eux.

Face à cet étalement, mal maîtrisé par la Municipalité, la fin des années 1990 est marquée par des débats sur la banlieue et les modalités de son développement, tant du côté des aménageurs, urbanistes et architectes, que chez les chercheurs[448]. Le tournant des années 2000 marque un renouveau des politiques de redéploiement polycentrique. Cinq programmes de villes nouvelles se succèdent entre 1999 et 2013 : ils sont ajustés en fonction des politiques nationales, des orientations établies par les plans quinquennaux, des priorités et des objectifs fixés par la Municipalité et les autorités d'arrondissements, et de leur mise en œuvre par les gouvernements d'arrondissement.

Il convient de présenter le système urbain dessiné par chacune de ces politiques de redéploiement polycentrique, de dégager quelles sont leurs caractéristiques principales, et d'évaluer quelles ont été leurs modalités de réalisation. Les villes nouvelles de Shanghai peuvent être distinguées en fonction de l'avancement de leur développement et de leur intégration à la municipalité de Shanghai.

---

[445] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 44-50.
[446] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 102-113.
[447] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 102-113.
[448] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008. « Tazhe celue : Shanghai "yi cheng jiu zhen" zihua zhiyuan, guonei chengshi » [La stratégie de l' « altérité » : origine du projet « une ville, neuf bourg »], *Guoji chengshi guihua* [Urbanisme international], vol. 23, n° 2, pp. 113-117.

Les programmes de villes nouvelles depuis 1999

Les onze villes nouvelles programmées par le schéma directeur de 1999

Le schéma directeur de Shanghai (1999-2020), publié en 1999, contient un plan d'aménagement de l'armature urbaine à l'échelle de la municipalité (*shanghaishi chengshi zongti guihua chengzhen lianxi guihua*), ainsi qu'un plan de relance des villes-satellites (*weixing cheng*), qui sont désormais appelées villes nouvelles (*xincheng*)[449].

Chacune des onze villes doit à terme accueillir entre 200 000 et 300 000 habitants. Dix d'entres elles s'appuient sur des bourgs de l'armature existante : Chongming, Baoshan, Jiading, Qingpu, Songjiang, Minhang, Nanqiao, Jinshan, Konggang et Huinan. La onzième ville nouvelle, Luchaogang, est développée à proximité du futur port en eau profonde.

Ces villes nouvelles connaissent, au cours de la décennie 2000, un développement inégal, porté par la Municipalité et les gouvernements d'arrondissements, et ajustés au cours du X^e^ plan quinquennal, du XI^e^ programme d'action quinquennal et par les schémas de redéploiement territorial.

[449] YU Sijia et LUO Zong, 2009. « *Shanghai jiaoqu xincheng de guihua yu sikao* » [Planification et réflexions sur les villes nouvelles de la banlieue de Shanghai], *Chengshi guihua xuekan* [Cahier d'urbanisme], vol. 3, n° 181, p. 14.

Carte 17 : Le réseau urbain et les villes nouvelles planifiées par le schéma directeur de 1999

Le schéma directeur de Shanghai 1999-2020 et ses villes nouvelles

Les secteurs à urbaniser
- Fonction résidentielle
- Secteur scolaire et universitaire
- Commerce, bureau et équipement public
- Zone d'activités
- Zone d'entrepôts
- Zone de transport passagers et frêt

Les limites de l'urbanisation
- Espace vert
- Ceinture verte et trame verte

Armature urbaine planifiée
- Ville-centre de Shanghai
- 11 villes nouvelles planifiées

Source : YU Sijia et LUO Zong, 2009. « Shanghai jiaoqu xincheng de guihua yu sikao » [Planification et réflexions sur les villes nouvelles de la banlieue de Shanghai], *Chengshi guihua xuekan* [Cahier d'urbanisme], vol. 3, n° 181, p. 14, fig. 1.

© Carine HENRIOT, 2012

Le projet pilote « une ville, neuf bourgs » en 2001

Dans le cadre du X^e plan quinquennal (2001-2005), dont le principal slogan est d'« urbaniser la banlieue », le gouvernement central publie, fin 2000, un document promouvant le développement des unités urbaines de petite et moyenne dimensions[450]. En réponse, la municipalité de Shanghai livre en janvier 2001, un document intitulé « Propositions pour développer les bourgs de Shanghai »[451], qui est à l'origine du projet pilote « une ville, neuf bourgs » (*yi cheng, jiu zhen*)[452] lancé en 2001.

Cette opération pilote planifie le développement d'un « nouveau bourg » par arrondissement de banlieue. Les gouvernements de la municipalité et des arrondissements de banlieue cherchent, de manière coordonnée, à favoriser l'affirmation de pôles secondaires au sein de la municipalité, à améliorer la qualité de l'offre de logements en périphérie et à accroître la « force anti-magnétique » (*fan cili*) des bourgs-centres administratifs de banlieue vis-à-vis de la ville-centre[453], pour attirer la population et les activités du centre vers la périphérie, et construire ainsi un système polycentrique moderne et hiérarchisé[454]. Le réseau urbain (*chengzhen tixi*) planifié par le programme « une ville, neuf bourgs » se décline à quatre niveaux : le centre-ville (*zhongxin cheng*), les villes nouvelles (*xincheng*), les bourgs-centres administratifs (*zhongxin zhen*) et les bourgs (*jizhen*)[455]. L'ensemble du dispositif doit permettre l'encadrement urbain des espaces ruraux, la modernisation de l'agriculture et la reconnaissance de « la civilisation des paysans »[456], à Shanghai, comme dans toute la Chine.

Chaque arrondissement de banlieue est invité, par la municipalité, et en priorité, à développer sur son territoire un projet pilote d'aménagement urbain, appelé « bourg

---

[450] Le document national promouvant le développement des unités urbaines de petite et moyenne dimensions (*guangyu cujin xiao chengzhen jiankang fazhan de ruogan yijian*) est publié fin 2000.
[451] Le document municipal « Propositions pour développer les bourgs de Shanghai » (*guangyu shanghai shi cujin chengzhen fazhan de shidian yijian*) est publié en janvier 2001.
[452] « One City, Nine Towns » correspond à la traduction officielle en anglais du projet *yi cheng jiu zhen*. Notre étude propose la traduction française « une ville, neuf bourgs ».
[453] Le renforcement de la force anti-magnétique des bourgs-centres administratifs en banlieue vis-à-vis de la ville-centre (*zenqiang jiaoqu chengzhen dui zhongxin chengqu de « fan cili »*) correspond à l'un des slogans de développement urbain les plus mobilisés lors de la construction des villes nouvelles.
[454] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 14.
[455] CAO Chunxia, 2009. « Chengxiang tongchou beijing xia chongqingshi jinjiaoqu xiao chengzhen guihua de tantao : shanghai "yi cheng jiu zhen" jianshe dui chongqing de qishi » [Le contexte de la planification de petits bourgs intégrant l'urbain et le rural dans la proche banlieue de Chongqing : éclairage apporté par la construction des "une ville, neuf bourgs" de Shanghai »]. *Chengshi fazhan yanjiu* [Études du développement urbain], vol. 16, n° 2, p. 59.
[456] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

expérimental » (*shidian zhen*). Cette composition urbaine de taille réduite interroge la trame urbaine, la densité, la morphologie, l'architecture, les matériaux utilisés, le rapport entre l'espace public et l'espace privé, la place des espaces verts, l'eau comme élément structurant du paysage urbain. Dans leur conception, les schémas directeurs de ces « bourgs expérimentaux » mobilisent le modèle de la cité-jardin de Ebenezer Howard, qui recherche l'équilibre entre le centre et chaque cité-jardin, l'autonomie à l'échelle de la cité-jardin, et l'intégration entre la ville et la campagne. La référence internationale la plus mobilisée pour porter ce projet auprès des aménageurs et décideurs politiques shanghaiens est d'ailleurs Milton Keynes[457]. Chaque bourg nouveau doit être autonome et articulé au reste du tissu urbain pour créer une centralité urbaine, respectueuse de l'échelle humaine et orientée vers les déplacements à pied et non l'usage de la voiture[458].

Le bourg expérimental doit en outre proposer une alternative au développement immobilier naissant, qui, pour minimiser les coûts et rationaliser la production, réplique le même bâtiment à grande échelle, ce qui crée un paysage résidentiel très homogène au sein d'une même parcelle et des ruptures morphologiques très importantes entre parcelles. Pour pallier cette homogénéité, le document municipal de 2001 attire l'attention des gouvernements locaux sur l'insertion de la Chine dans la mondialisation et sur la nécessité d'améliorer la morphologie et le fonctionnement des villes chinoises, et propose de s'appuyer sur des styles architecturaux diversifiés[459] pour mieux identifier les banlieues : chaque ville nouvelle du programme « une ville, neuf bourgs » présente un « style caractéristique » (*tese fengmao*) et s'appuie sur un modèle urbain, souvent étranger, selon le principe « une ville, un style » (*yi cheng yi mao*)[460]. En diversifiant la morphologie urbaine et l'architecture, les décideurs politiques cherchent aussi à améliorer l'image de la banlieue auprès des populations du centre-ville[461].

---

[457] Milton Keynes est une ville nouvelle britannique, construite à partir de 1967, dans la périphérie de Buckingham. Milton Keynes présente une architecture (conception et design) innovante, des quartiers résidentiels où chaque pavillon dispose d'un jardin et promeut les premiers bâtiments à efficacité énergétique. De nombreux projets de villes nouvelles chinoises font référence à Milton Keynes dans leur conception. Les décideurs politiques chinois connaissent et mobilisent l'exemple de Milton Keynes pour faire référence à une ville nouvelle innovante.

[458] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006. « "Yi cheng, jiu zhen", duijiaoqu xinchengzhen de qishi » [Éclaircissements sur les bourgs nouveaux de banlieue du projet "une ville, neuf bourgs"], *Jianzhu xuebao* [Journal d'architecture], n° 7, pp 8-11 ; ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

[459] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

[460] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, p. 8.

[461] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

Carte 18 : Les villes nouvelles du projet « une ville, neuf bourgs » lancé en 2001 à Shanghai

Dix villes nouvelles à la morphologie urbaine et à l'architecture originales[462] sont ainsi construites entre 2003 et 2006. Dans l'arrondissement de Songjiang, la ville nouvelle de Songjiang accueille « Thames Town » (*taiwushe xiaozhen*) de style anglais

[462] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, p. 8-11.

(*yingguo fengge*), sur une surface de 0,96 km². Dans celui de Jiading, adjacente à la ville nouvelle de Jiading et à proximité des industries automobiles de l'ancienne ville-satellite de Anting et du circuit international de formule 1, est développé le « Nouveau bourg de Anting » (*Anting xinzhen*) de style allemand, sur une surface de 2,4 km² pour le quartier ouest[463]. Dans l'arrondissement de Minhang, à rebours des villes-satellites de Minhang et Wujing situées sur la rive ouest du Huangpu, le « bourg de Pujiang » (*Pujiang zhen*) est construit dans un style italien moderne, sur 10,3 km² en rive est du Huangpu. Dans l'arrondissement de Pudong, à proximité de la zone franche portuaire de Gaoqiao, est développé sur 0,8 km² le « Nouveau bourg de Gaoqiao » (*Gaoqiao xinzhen*) dans un style hollandais. Dans celui de Baoshan, au sud du bourg ancien de Luodian, est construit le « Nouveau bourg de Luodian » (*Luodian xinzhen*) sur 6,8 km², de style scandinave. Dans l'arrondissement de Qingpu, à l'ouest de la ville nouvelle de Qingpu et à l'est de la ville d'eau traditionnelle de Wujiajiao, est conçu le « bourg de Wujiajiao » (*Wujiajiao zhen*) dans le style traditionnel des villes d'eau du Jiangnan (*Jiangnan shuixian gucheng*) sur 9,46 km². Dans celui de Fengxian est construite sur 12,66 km² la « ville de Feng » (*Feng cheng*) de style espagnol. Au nord-ouest de l'arrondissement de Jinshan, à la limite avec la province du Zhejiang, le « Nouveau bourg de Fengjing » (*Fengjing xinzhen*) de style nord-américain – *feng* signifiant l'érable est aménagé sur 5,44 km². Dans le district de Chongming, à proximité du bourg de Chenjia[464], est conçu sur une superficie de 22 km², dans le « style écologique de l'île verte » (*shengtai haidao huayuan fengge*), le « bourg de Chenjia » (*Chenjiazhen*), en harmonie avec la réserve ornithologique et la zone humide de Dongtan[465]. Dans l'arrondissement de Nanhui[466], Luchaogang est initialement prévu dans un style américain. Dès 2003, le nouveau bourg de Luchaogang est absorbé au profit d'un projet de très grande échelle visant à développer, sur 296,6 km², une « ville portuaire

[463] Le quartier est du nouveau bourg de Anting n'est pas encore développé au moment de la rédaction de ce travail.

[464] Dans le district de Chongming, le bourg de Buzhen (*Buzhen*) avait initialement été retenu pour accueillir l'opération pilote du projet « une ville, neuf bourgs » dans un style australien, puis dans un style du sud de la Chine, avant d'être abandonné au profit du bourg de Chenjia (*Chenjia*) tout au sud de l'île. Source : WANG Zhijun, 2007. « Shanghai "yi cheng jiu zhen" kongjian jiegou ji xingtai leixing yanjiu » [Morphologie et structure spatiale du projet "une ville, neuf bourgs" de Shanghai], thèse de doctorat en architecture-urbanisme, Université de Tongji, Shanghai, p. 3.

[465] Le projet de Chenjia constitue ainsi une première réflexion vers le projet de ville écologique non réalisé de Dongtan, qui était planifié sur le même espace.

[466] L'arrondissement de Nanhui est absorbé par l'arrondissement du Nouveau Pudong en 2009.

moderne » (*xiandai haigang*), la ville nouvelle de Lingang (*Lingang xincheng*), dont le cœur résidentiel est également appelé Haigang[467].

Les schémas directeurs de certains bourgs s'appuient sur des modèles urbains et des architectures étrangères dont le projet pilote « une ville, neuf bourgs » propose une hybridation ou une réinterprétation. Le bourg de Anting, conçu par l'agence allemande AS&P, reprend par exemple la trame des villes féodales d'Europe occidentale, protégées par des douves, tandis que la conception architecturale illustre le style Bauhaus. Autre exemple, la trame radio-concentrique de la ville de Luchaogang-Haigang est adaptée, par l'agence allemande GMP, du modèle des cités-jardins de Ebenezer Howard[468]. Ces bourgs correspondent à de petites unités urbaines dont la trame est aisément identifiable et s'inscrit en discontinuité par rapport à la trame orthogonale qui organise les villes chinoises contemporaines.

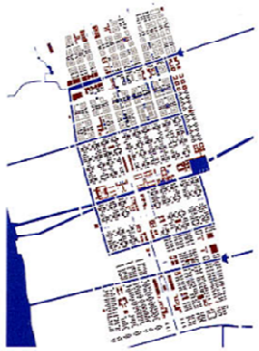
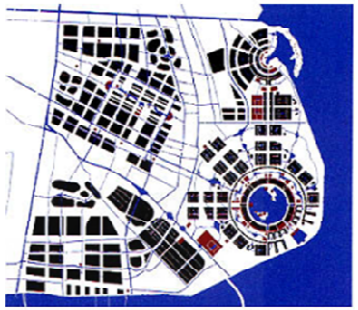
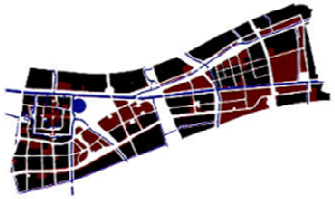
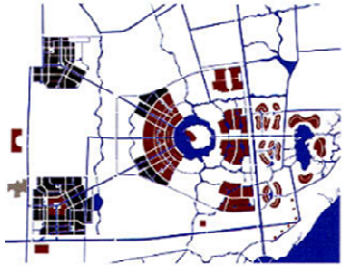
Le projet « une ville, neuf bourgs » est le premier projet réalisé dans son ensemble depuis le programme de villes-satellites de 1958. Il marque la volonté de redistribuer populations et activités en périphérie de Shanghai et la recherche qualitative d'un modèle d'aménagement urbain pour opérer ce redéploiement.

---

[467] CHEN Qunmin *et al.*, 2010. « Shanghai xincheng jianshe : huigu, fenxi yu zhanwang » [The construction of Shanghai new cities : review, analysis and prospect], *Chengshi guihua xuekan* [Cahier d'urbanisme], vol. 5, n° 190, pp. 81, 83, et 86.

[468] LIU Yang, 2011. « Shanghai : villes nouvelles et inspirations étrangères », dans Clément-Noël DOUADY (dir.), 2011. *EuroOrient*, n° 33-34 « Espaces chinois urbains et culturels », pp. 101-120.

Tableau 1 : Les schémas directeurs du projet « une ville, neuf bourgs »

				
THAMES TOWN Style anglais 0,96 km²	**ANTING** Style allemand 2,4 km²	**PUJIANG** Style italien 10,3 km²	**GAOQIAO** Style hollandais 0,8 km²	**LUODIAN** Style scandinave 6,8 km²
				
LUCHAOGANG-LINGANG Style américain-Port moderne 296,6 km²	**ZHUJIAJIAO** Style des villes d'eau (*Jiangnan shuixian*) 9,46 km²	**FENGCHENG** Style espagnol 12,66 km²	**FENGJING** Style nord-américain 5,44 km²	**CHENJIA** Style écologique 22 km²

Schémas : WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006. « "Yi cheng, jiu zhen", duijiaoqu xinchengzhen de qishi » [Éclaircissements sur les bourgs nouveaux de banlieue du projet « une ville, neuf bourgs »], *Jianzhu xuebao* [Journal d'architecture], n° 7, pp. 8-11. Conception et réalisation : C. Henriot, 2012.

Développer « trois villes nouvelles principales » en 2003

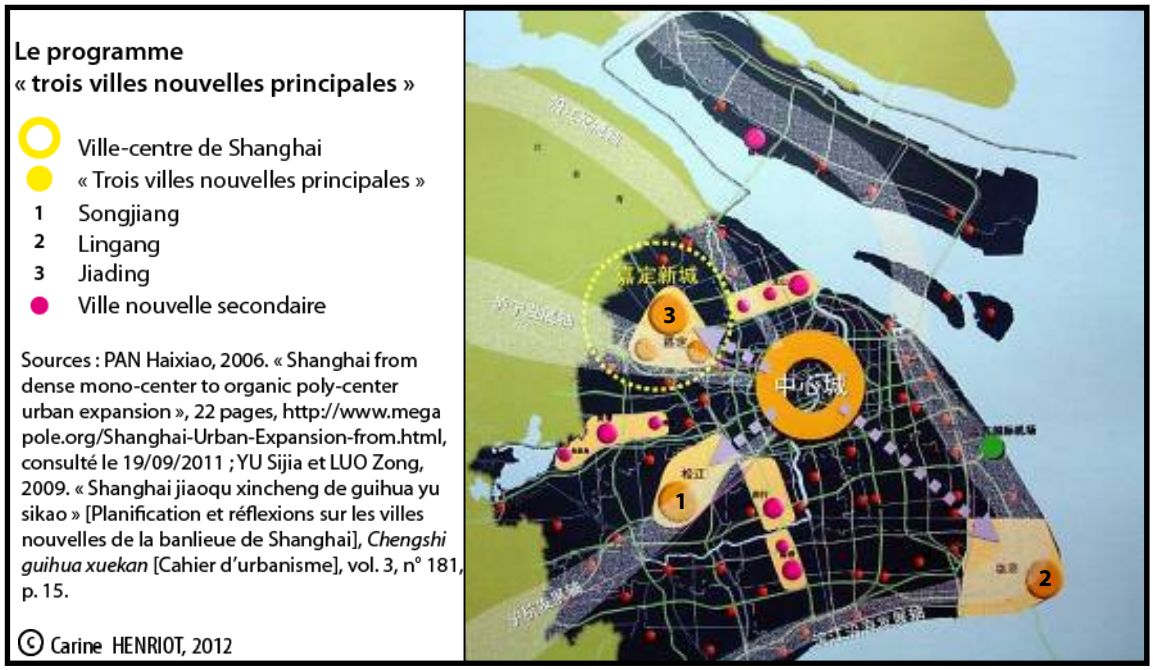
En 2003, la ville nouvelle de Songjiang, dont le développement est bien engagé, et celle de Luchaogang intégrée au projet de grande dimension de ville nouvelle portuaire de Lingang, deviennent le symbole du développement de la banlieue de Shanghai. Ces deux villes nouvelles sont alors planifiées pour accueillir 300 000 habitants[469]. Lors de la cinquième conférence d'aménagement urbain de Shanghai, en décembre 2003, le principe des « trois concentrations » (*san ge jizhong*) est adopté. Il vise à concentrer la population dans les espaces urbanisés, les industries dans les zones industrielles et à moderniser l'agriculture dans les zones rurales[470]. En 2003, le plan de construction urbaine à court terme de Shanghai (2003-2007)[471], qui phase et ajuste le schéma directeur de Shanghai (1999-2020), maintient le projet pilote « une ville, neuf bourgs ». Il préconise de développer en priorité et de mettre l'accent sur « trois villes nouvelles principales » (*san da xincheng*) : Songjiang, Jiading-Anting et Lingang, afin de réaliser un effet d'échelle[472].

En novembre 2004, le document d'orientation pour la mise en œuvre des « trois grandes concentrations » et le développement des banlieues de Shanghai[473] réaffirme le principe des « trois concentrations » et propose de centraliser le pouvoir, d'accélérer la création des infrastructures de transport et de développer en priorité à partir de 2005 : Songjiang, Jiading-Anting et Lingang[474]. Ces trois villes nouvelles sont alors planifiées pour accueillir chacune 800 000 à un million d'habitants. Les projets de villes nouvelles de Konggang et de Huinan, proposés dans le cadre du schéma directeur de 1999, sont abandonnés[475].

---

[469] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 15.
[470] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 15.
[471] Le plan de construction urbaine à court terme de Shanghai (2003-2007) (*shanghaishi chengshi jinqi jianshe guihua*).
[472] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 15.
[473] Le document d'orientation pour la mise en œuvre des « trois grandes concentrations » et le développement des banlieues de Shanghai (*guanyu jieshi tui jin « san ge jizhong » jia kuai shanghai jiaoqu fazhan de guihua gangyao*) est publié en 2004.
[474] Le projet de Luchaogang est incorporé au projet de ville nouvelle de Haigang, pour devenir en 2004 la ville nouvelle de Lingang, puis en 2010 la ville nouvelle de Nanhui.
[475] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 15.

Carte 19 : Le programme de développement prioritaire « trois villes nouvelles principales » de 2003



Le programme « 1-9-6-6 » en 2006

En janvier 2006, s'inscrivant dans le XI[e] programme d'action quinquennal (2006-2010), le « document d'orientations économiques et sociales majeures du XI[e] programme d'action quinquennal pour la municipalité de Shanghai »[476] propose le lancement du programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé « 1-9-6-6 » *(1-9-6-6 chengxiang guihua tixi*). Ce programme d'aménagement urbain et rural, planifié par le Bureau de planification de la municipalité (*shi guihua ju*), traduit la recherche d'une cohésion territoriale à travers la « nouvelle intégration urbain-rural » (*xin de chengxiang yitihua*). Ce programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé compte quatre niveaux urbains « 1-9-6-6 », ce qui signifie : 1 centre-ville (*zhongxin cheng*), 9 villes nouvelles (*xincheng*), 60 nouveaux bourgs (*xin shizhen*) et 600 villages centraux (*zhongxin cun*)[477].

---

[476] Le « document d'orientations économiques et sociales majeures du XI[e] programme d'action quinquennal pour la municipalité de Shanghai » : (*shanghaishi guomin jingji he shehui fazhan di shi yi ge wu nian guihua gangyao*).

[477] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, p. 15 ; YU Sijia, 2010. « Shanghaishi chengshi zongti guihua de yanjin yu shijian » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai]. Présentation réalisée au Pavillon du futur, par le Directeur de l'Institut d'urbanisme et de design de Shanghai, dans le cadre de la semaine francilienne à l'Exposition universelle, 15/07/2010, PPT, p. 32.

Carte 20 : Le programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé "1-9-6-6" en 2006

Le programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé «1-9-6-6 » de 2006

Armature urbaine hiérarchisée

- « 1 » centre-ville
- « 9 » villes nouvelles
  - ville nouvelle majeure
  - ville nouvelle secondaire
- « 6 » 60 nouveaux bourgs

Villes nouvelles majeures

1 Jiading
2 Songjiang
3 Lingang

Villes nouvelles secondaires

4 Chengqiao
5 Baoshan
6 Qingpu
7 Minhang
8 Nanqiao
9 Jinshan

Source : YU Sijia, 2010. « Shanghaishi chengshi zongji guihua de yanjin yu shijian » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai], présentation réalisée au Pavillon du futur, semaine francilienne à l'Exposition universelle, Shanghai, 15/07/2010, PPT, p. 32.

© Carine HENRIOT, 2013

Les neuf villes nouvelles du programme « 1-9-6-6 » sont : Songjiang, Jiading, Lingang, Minhang, Baoshan, Qingpu, Jinshan, Nanqiao et Chengqiao[478]. Le document municipal de 2006 maintient le rôle-clé des « trois villes nouvelles principales », censées bénéficier d'un effet d'accumulation et d'un effet d'échelle, c'est-à-dire réaliser des économies en termes d'équipements et d'investissements, pour créer de véritables centralités urbaines en périphérie de Shanghai. Songjiang, Lingang et Anting-Jiading sont appelées à se développer en priorité et à atteindre une taille plus importante que les six autres villes nouvelles planifiées pour accueillir 300 000 habitants[479]. Le programme « 1-9-6-6 » correspond ainsi à un programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé et dont le développement est phasé.

Les villes nouvelles du XII^e^ programme d'action quinquennal planifiées en 2011

Dans le cadre du XII^e^ programme d'action quinquennal, un nouveau projet de redéploiement polycentrique est lancé. Sept villes nouvelles de grande échelle sont amenées à se développer : Songjiang, Jiading, Nanhui[480], Qingpu, Nanqiao, Jinshan et Chengqiao.

Le XII^e^ programme d'action quinquennal hiérarchise les villes nouvelles : celles de premier rang, Songjiang et Jiading doivent accueillir chacune d'ici 2020 une population supérieure à 1 million d'habitants, celles de deuxième rang, Nanqiao, Qingpu et Nanhui, entre 600 000 et 800 000 habitants, tandis que les villes nouvelles de troisième rang, dont le développement est moins engagé, Jinshan et Chengqiao, sont planifiées pour accueillir entre 200 000 et 400 000 habitants en 2020[481]. Enfin, la ville nouvelle de Songjiang est confirmée comme principale ville nouvelle de la municipalité de Shanghai avec pour objectif d'accueillir en 2020, sur 120 km², 1,1 million d'habitants[482].

---

[478] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, p. 60.
[479] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, p. 60.
[480] La ville nouvelle de Lingang (*lingang xincheng*) est renommée ville nouvelle de Nanhui (*nanhui xincheng*) en 2010, en souvenir de la suppression de l'arrondissement de banlieue de Nanhui en 2009 : CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 81, 83, et 86.
[481] Shanghai tongji chengshi guihua sheji yan jiu yuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011. « "Shi'èrwu" shanghai jiaoqu xincheng guihua » [Planification des villes nouvelles du XII^e^ programme d'action quinquennal de Shanghai], p. 1.
[482] Ces informations ont été publiées dans les quotidiens *China Daily* et *Shanghai Daily* du 30/06/2011.

Carte 21 : Les villes nouvelles et le programme de redéploiement du XII[e] programme d'action quinquennal de Shanghai en 2011

Les villes nouvelles du XIIe programme d'action quinquennal de Shanghai en 2011

Armature urbaine hiérarchisée
- Ville-centre
- Ville nouvelle
- Zone urbanisée

Les limites de l'urbanisation
- Trame verte

Villes nouvelles principales
1 Songjiang
2 Jiading

Villes nouvelles secondaires
3 Nanhui
4 Qingpu
5 Nanqiao

Villes nouvelles de 3e rang
6 Jinshan
7 Chengqiao

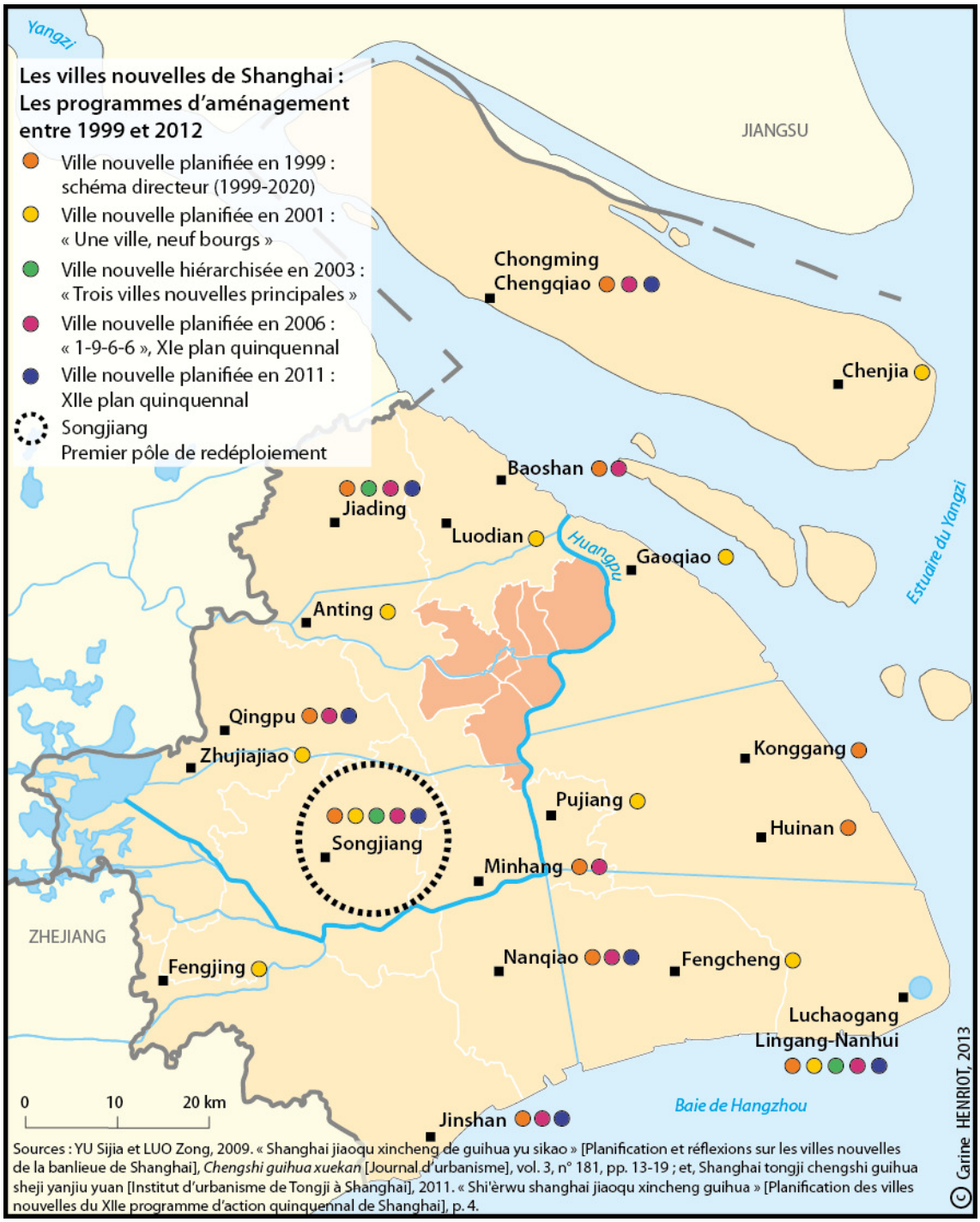
Zones urbanisées
A Chenjia
B Fengjing

Source : Shanghai tongji chengshi guihua sheji yanjiu yuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011. « "Shi'èrwu" shanghai jiaoqu xincheng guihua » [Planification des villes nouvelles du XIIe programme d'action quinquennal de Shanghai], p. 4.

© Carine HENRIOT, 2013

Entre 1999 et 2013, cinq programmes de redéploiement polycentrique se succèdent ainsi : ils ajustent, hiérarchisent et phasent le développement des villes nouvelles de Shanghai, mais confirment, à chaque nouveau programme, l'importance de Songjiang et de Jiading, et le développement *ex nihilo* de Nanhui.

Carte 22 : Les programmes de redéploiement polycentrique à Shanghai et leurs villes nouvelles entre 1999 et 2013



Quel bilan peut-on dresser de ces programmes de redéploiement polycentrique ?

Bilan et projets

Les atouts des villes nouvelles

Les schémas directeurs de chaque ville nouvelle sont l'objet d'un appel d'offre international (*guoji zhaobiao*)[483]. L'appel d'offre, visant à développer de petites unités expérimentales dans le X^e^ plan quinquennal, puis des villes importantes dans les XI^e^ et XII^e^ programmes d'action quinquennaux, montre l'intérêt des autorités locales et municipales pour ces projets, qui bénéficient de l'expérience de bureaux d'études étrangers, ce qui favorise des projets originaux, répondant à des standards internationaux de planification urbaine.

Pour mettre en place ces projets de villes nouvelles, dans chaque arrondissement, des sociétés de promotion immobilières publiques ou « sociétés de développement et d'investissements urbains » SARL (*chengshi touzi kaifa gongsi*)[484] sont crées. Elles bénéficient d'un accès privilégié à la terre, « ouvrent le sol » en développant les infrastructures, puis aiguillent les promoteurs immobiliers vers ces projets pilotes, tout en servant les intérêts publics en faisant respecter l'usage du foncier et le coefficient d'occupation des sols préconisés par le schéma directeur[485]. Les programmes de redéploiement territorial et de construction de villes nouvelles sont à l'origine de la mise en place dans l'immobilier de partenariats public-privé qui favorisent l'expansion des périphéries urbaines.

Le passage du modèle des villes-satellites à celui des villes nouvelles[486] et l'évolution des programmes de villes nouvelles durant les années 2000 marquent également une transition dans la planification : le passage d'une planification fonctionnaliste et techniciste vers une planification stratégique tournée vers le projet et le marketing urbain.

Enfin, à l'échelle de la municipalité une transition s'opère de l'intégration urbaine (*chengzhen tixi*) vers l'intégration des espaces ruraux aux espaces urbains (*chengxiang tixi*), par un processus de métropolisation et de périurbanisation.

---

[483] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117 ; CAO Chunxia, 2009, *op. cit.*, pp. 59-60.
[484] Les *chengshi touzi kaifa gongsi* correspondent aux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) ou aux sociétés d'économie mixte (SEM) français.
[485] CAO Chunxia, 2009, *op. cit.*, p. 60.
[486] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

Les limites des villes nouvelles planifiées par le X^e plan quinquennal et le XI^e programme d'action quinquennal

Les services publics, l'éducation notamment, les équipements sociaux, les commerces et services de proximité, restent déficients[487] et doivent être développés pour faire des villes nouvelles des villes-relais pour les bourgs et les campagnes alentours[488].

Le système ferré léger « Shanghai Metro » tarde à relier les villes nouvelles à la ville-centre : si Minhang est atteinte en novembre 2003, il faut attendre décembre 2008 pour que Songjiang, la principale ville nouvelle du X^e plan quinquennal (2000-2005), soit connectée à la ville-centre. Nanhui le sera fin 2013, tandis que Qingpu et Nanqiao devraient être reliées fin 2020.

Tableau 21 : L'intégration par le réseau ferré léger des villes nouvelles de Shanghai.

		Ville	Date de connexion	Ligne
INTÉGRATION DES VILLES NOUVELLES	Déjà connectées	Minhang	Novembre 2003	5
		Baoshan	Décembre 2006	3
		Gaoqiao	Décembre 2007	6
		Songjiang	Décembre 2008	9
		Pujiang	Juillet 2009	8
		Jiading	Décembre 2009	11
		Anting	Mars 2010	11
		Luodian	Décembre 2010	7
		Jinshan	Septembre 2012	22
	À relier	Nanhui	Fin 2013	16
		Nanqiao	Fin 2020	5
		Qingpu	Fin 2020	17
		Chengqiao	Long terme	1
		Chenjia	Long terme	19

Sources : Site officiel de « Shanghai Metro » (*shanghai ditie*), http://www.shmetro.com/, consulté le 24/11/2012 ; Angela XU et Ellen JIA, 2010. « Satellite cities, a priority, major says », *Shanghai daily*, 29/01/2010.

Les projets de développement immobilier des villes nouvelles sont majoritairement tournés vers la production de logements haut de gamme à luxueux. Les prix de ces appartements ou maisons de standing sont trop élevés par rapport aux capacités d'investissement du plus grand nombre. Les paysans, qui vivaient et exploitaient les terrains devenus constructibles dans le périmètre des villes nouvelles, n'ont pas toujours les capacités d'investissement nécessaires pour revenir habiter sur les

[487] CAO Chunxia, 2009, *op. cit.*, p. 60 ; YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, pp. 18-19.
[488] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86.

terres qu'ils occupaient[489]. En outre, alors que les projets de rénovation du centre-ville déplacent les populations les moins fortunées, leurs capacités d'investissement ne leur permettent ni de se réinstaller en centre-ville, ni d'acquérir un logement en ville nouvelle[490]. Pour pallier l'inadéquation entre les projets immobiliers développés dans les villes nouvelles et la demande émanant des populations locales déplacées, des travailleurs migrants nouvellement arrivés et des shanghaiens déplacés du centre-ville, les aménageurs réfléchissent à la mise en place de politiques publiques incitant les promoteurs à construire des projets résidentiels de gamme moyenne, et lancent auprès des promoteurs publics des appels d'offre pour la construction de grands ensembles résidentiels d'entrée de gamme, destinés à accueillir les déplacés de la ville-centre.

Il est également nécessaire de développer l'emploi et l'aide financière à l'implantation des entreprises et des services, en leur proposant un crédit ou une diminution de la taxe professionnelle. Pour favoriser l'emploi, notamment qualifié, les décideurs et aménageurs réfléchissent à attirer les talents dans le domaine de la recherche et du développement, *via* l'aide à l'achat d'un logement, l'accès facilité au *hukou* shanghaien et des garanties quant à l'éducation de leurs enfants[491].

D'après les aménageurs, pour éviter le « phénomène de la ville fantôme » (*kongchenghua xianxiang*)[492], ou de la dichotomie ville dortoir (*wocheng*) / ville d'activités (*changye cheng*)[493], les schémas directeurs des villes nouvelles pourraient également être améliorés en permettant une meilleure articulation entre les zones résidentielles, l'emploi et les transports, qui sont l'objet de documents de planification séparés. Des standards techniques de planification et de gestion pour des villes nouvelles à une échelle plus grande que celles mises en place pour le projet « une ville, neuf bourgs » sont à l'étude. En outre, le projet « 1-9-6-6 » ne proposait aucun phasage, mais encourageait le développement simultané de neuf villes nouvelles. Une planification de quelques projets phasés, différenciés, intégrés, mettant l'accent sur la création d'une centralité articulée aux zones d'activités, aux bourgs environnants, à la ville-centre de Shanghai, ainsi qu'aux villes du Jiangsu ou du Zhejiang limitrophes, permettrait de réaliser un système urbain polycentrique efficace.

---

[489] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86.
[490] CAO Chunxia, 2009, *op. cit.*, p. 60.
[491] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86.
[492] CAO Chunxia, 2009, *op. cit.*, p. 60.
[493] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86.

D'après le XII[e] programme d'action quinquennal, ces villes nouvelles seront dotées d'équipements de qualité et d'infrastructures. Le métro favorise la desserte et la redistribution de la population du centre-ville vers les périphéries. Ces villes nouvelles et leurs activités seront articulées aux villes situées aux limites de la municipalité de Shanghai, comme Kunshan avec Anting et Jiading. Le gouvernement met ainsi l'accent sur la complémentarité fonctionnelle des territoires urbains, suburbains et périurbains ; entre les zones d'habitat des villes nouvelles, les zones industrielles, le développement de zones d'activités tertiaires. Il aborde la question foncière, celle de la solidarité entre les populations nouvellement arrivées et les populations locales, celle de paysans sans terre et habitants des vieilles villes ou des bourgs[494].

Après une décennie de planification, la gouvernance des villes nouvelles reste le principal enjeu. À l'échelle de la municipalité, les villes nouvelles sont planifiées et portées par les arrondissements, ce qui ne facilite pas le phasage des projets et met en concurrence les arrondissements *via* leurs projets de villes nouvelles. En outre, leur construction est exclusivement tournée vers la recherche d'une rente foncière par les promoteurs immobiliers et les autorités locales. La multiplication des projets de développement de villes nouvelles, non coordonnés entre eux, induit une mise en concurrence et une course quantitative - et non qualitative - au développement.

Ensuite, les villes nouvelles ne disposent pas d'un territoire administratif propre. Il n'y a pas adéquation entre les limites administratives des villes nouvelles, définies par les schémas directeurs, leurs extensions successives et les limites administratives des quartiers urbains (*jiedao*). Pour Yu Sijia, directeur de l'Institut d'urbanisme de la municipalité de Shanghai, il serait nécessaire de redéfinir les limites administratives des quartiers urbains (*jiedao*), des arrondissements (*qu*) et des villes nouvelles (*xincheng*), puis de coordonner les documents de planification, afin que les documents d'aménagement des arrondissements, des villes nouvelles et des zones d'activités soient conçus en même temps et de manière concertée, voire au sein du même schéma directeur[495].

Les aménageurs préconisent une planification centralisée, phasée, articulée et gérée par le Bureau de la planification de la municipalité de Shanghai, en coopération

[494] Shanghai tongji chengshi guihua sheji yanjiuyuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011, *op. cit.*, pp. 2-3.
[495] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, pp. 18-19.

avec les arrondissements, qui seraient chargés, de manière subordonnée, de réaliser, de construire et de gérer la ville nouvelle développée sur leur territoire[496].

Enfin, les villes nouvelles, leur planification, leur développement et leur gestion sont entièrement envisagés d'un point de vue urbain, sans prendre en compte l'approche rurale des bourgs environnants, ce qui renforce la « dichotomie ville-campagne » (*chengxiang er yuan geju*) au lieu de réaliser l'intégration recherchée.

Vers une typologie des villes nouvelles de Shanghai

La diversité des programmes de villes nouvelles qui se succèdent depuis 2000, la pluralité des acteurs coordonnant ces différents programmes et les différences de moyens déployés pour chaque ville nouvelle favorisent les inégalités et intègrent de manière sélective et hiérarchisée les territoires nouvellement urbanisés. Les aménageurs s'accordent à considérer Songjiang, Jiading et Nanhui comme les trois principales villes nouvelles de la municipalité de Shanghai, et distinguent Songjiang qu'ils considèrent comme la ville nouvelle la plus aboutie[497].

Harry Den Hartog, ingénieur en génie civil néerlandais, envisage pour sa part une typologie des projets en fonction de leur échelle : *new quarters* (Anting, Fengjing, Gaoqiao, Thames Town), *new towns* (Chengqiao, Luodian, Pujiang), *new cities* (Dongtan, Lingang-Nanhui, Qingpu)[498], mais ne replace pas ces projets dans le contexte de leur planification à l'échelle de la municipalité. Harry Den Hartog ne confronte pas non plus les projets planifiés par les schémas directeurs aux programmes effectivement réalisés.

Pour Chen Qunmin, Wu Yebai et Liu Xuehua, Songjiang est une ville nouvelle de premier rang ; Jiading et Lingang-Nanhui s'inscrivent au second rang ; les autres sont des villes nouvelles de troisième rang, qui peuvent ensuite faire l'objet d'une typologie suivant un gradient urbain radio-concentrique : Baoshan et Minhang sont des villes nouvelles suburbaines, Qingpu et Nanqiao des villes nouvelles en périphérie urbaine, quant à Jinshan et Chongming-Nancheng-Chengqiao, elles s'inscrivent en périphérie

[496] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86.
[497] YU Sijia et LUO Zong, 2009, *op. cit.*, pp. 13-19 ; CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86 ; Harry DEN HARTOG, 2010 (dir.). *Shanghai New Towns : searching for community and identity in a sprawling metropolis*. Rotterdam, 010 Publishers, pp. 82-192.
[498] Harry DEN HARTOG, 2010 (dir.), *op. cit.*, pp. 82-192.

rurale de Shanghai et constituent des villes nouvelles éloignées du pôle métropolitain[499]. Cette typologie, qui croise l'échelle de construction avec le modèle radio-concentrique ne permet pas non plus de rendre compte du degré de réalisation des différents projets.

La typologie que nous proposons s'appuie sur une analyse des documents de planification des villes nouvelles, des projets effectivement réalisés et de leur inscription au sein de la municipalité de Shanghai. Elle distingue :

- Les villes nouvelles suburbaines de Minhang et Baoshan, développées en continuité morphologique avec la ville de Shanghai, comme l'est Pudong depuis les années 1990 ;
- Les villes nouvelles périurbaines : Songjiang, Jiading, Qingpu et Nanhui, développées depuis une dizaine d'années, et dont la réalisation est relativement avancée ;
- Les villes nouvelles périurbaines dont la construction débute : Jinshan, Nanqiao et Chenjia ;
- Les villes nouvelles de petite dimension du projet pilote « une ville, neuf bourgs », dont la construction avancée, qui sont dépourvues d'équipements, mais qui partagent une unité morphologique et une originalité architecturale, comme Anting, Gaoqiao ;
- Enfin, les grandes opérations de promotion immobilières qui participent à la croissance des périphéries résidentielles et du redéploiement métropolitain, qu'elles soient de grands ensembles de logements sociaux, ou qu'elles portent le toponyme *xincheng* ou *xinzhen* sur les cartes de Shanghai.

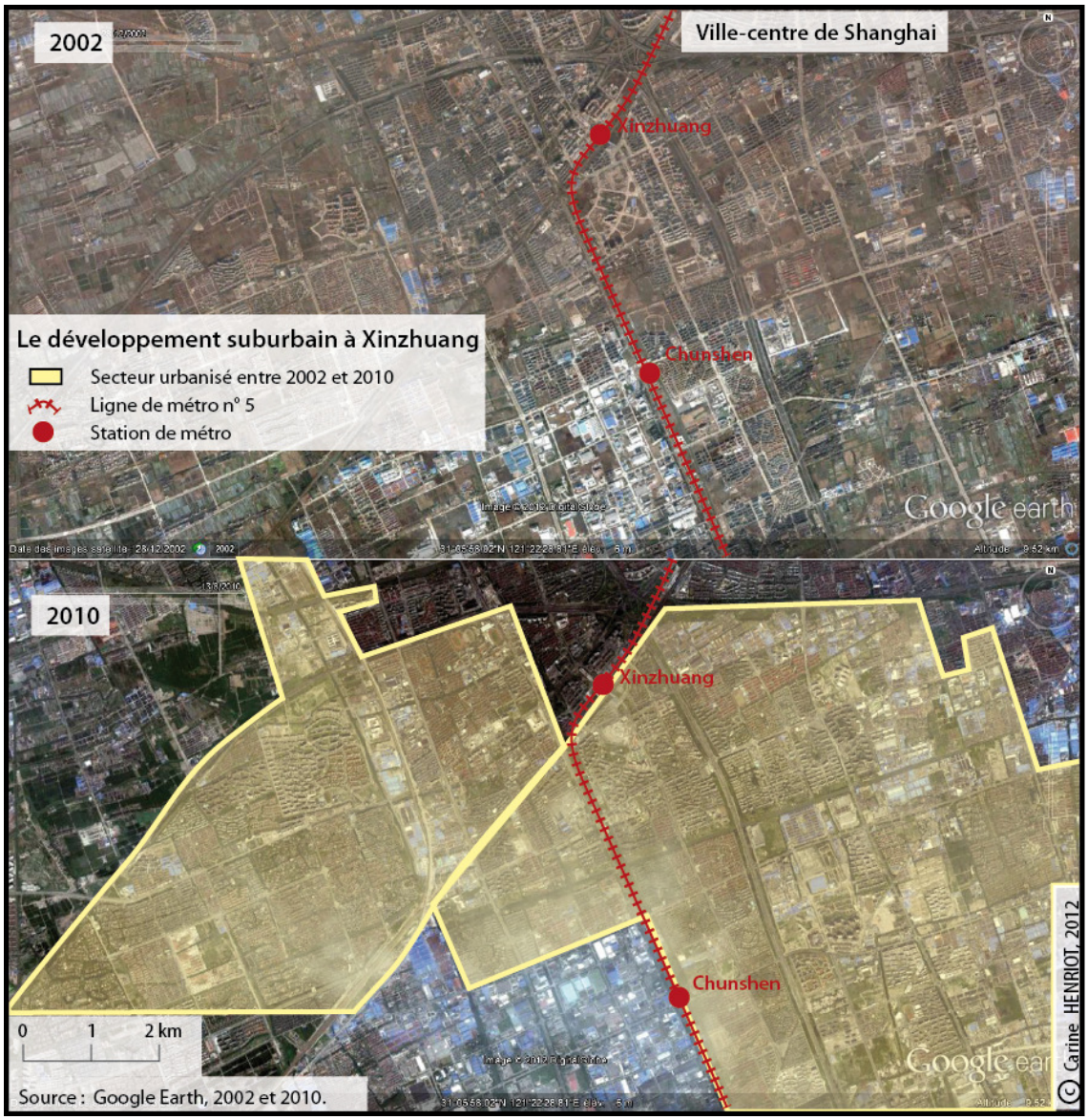
Les villes nouvelles suburbaines : Minhang et Baoshan

Minhang et Baoshan correspondent à d'anciens satellites industriels eux-mêmes multipolaires, puisque la ville nouvelle de Minhang correspond à la fusion des villes-satellites de Minhang et Wujing, tandis que Baoshan rassemble l'implantation industrielle satellite de Wusong et la ville-satellite de Baoshan. Les villes nouvelles de Minhang et de Baoshan-Wusong ont toutes deux fait l'objet d'un développement industriel inégal mais continu depuis 1958. Leur expansion s'est localisée le long du fleuve Huangpu à Minhang et le long du littoral à Baoshan ; elle comprend de nombreuses implantations industrielles satellites comme les bourgs de Qibao et Caohejing dans l'arrondissement de Minhang. Depuis la fin des années 1990, ces villes nouvelles situées en périphérie immédiate de la ville-centre de Shanghai sont soumises à

[499] CHEN Qunmin *et al.*, 2010, *op. cit.*, pp. 79-86.

une forte pression de l'urbanisation, qui se diffuse « en doigts de gants » le long des infrastructures routières, puis des lignes de métro, au nord de l'arrondissement de Minhang et au sud de l'arrondissement de Baoshan. Dans ces arrondissements, le paysage résidentiel suburbain est très proche de celui de Pudong. Inscrite en continuité morphologique avec la ville-centre, la ville nouvelle de Minhang est née de la juxtaposition de nombreux projets de développement résidentiel. Elle accueille, depuis le milieu des années 1990, des opérations de relogement des populations déplacées du centre-ville et les premiers projets de promotion immobilière à Xinzhuang[500].

Carte 23 : L'évolution du développement suburbain à Xinzhuang entre 2002 et 2010



[500] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, pp. 102-113.

Le XII[e] programme d'action quinquennal (2011-2015) ne fixe plus pour objectifs de développer ces deux villes nouvelles suburbaines, inscrites en continuité morphologique avec Shanghai et qui font désormais partie de sa proche banlieue.

Les principales villes nouvelles en périphérie urbaine : Jiading, Songjiang, Qingpu et Nanhui

Les villes nouvelles situées en périphérie urbaine présentent des projets au développement avancé. Songjiang[501] et Jiading s'appuient toutes deux sur d'anciennes villes-satellites mono-industrielles. Qingpu conserve marqué jusqu'au début des années 2000 un paysage rural, avant de connaître un développement rapide, quant à Nanhui-Lingang, la ville à l'origine du projet a été développée *ex nihilo* à partir de 2004 sur des terres asséchées, gagnées sur la mer de Chine.

La ville nouvelle de Qingpu, dont le projet est le plus abouti, est particulièrement éloignée de Shanghai et se situe à 50 km du centre-ville, à proximité du lac Dianshan. Elle s'appelle officiellement depuis 2009 la « ville nouvelle du lac Dianshan » (*dianshan hu xincheng*), mais cette terminologie reste peu usitée. Cette ville nouvelle est notamment planifiée sur une surface de 119 km² par le document « Amélioration du schéma directeur de l'arrondissement de Qingpu à Shanghai 2009-2020 »[502]. Construite sur le principe « une ville, deux ailes » (*yi cheng, liang yi*), la ville nouvelle du lac Dianshan est née du rapprochement entre la ville nouvelle de Qingpu et le bourg nouveau de Zhujiajiao, issu du projet pilote « une ville, neuf bourgs ». Les sociétés de développement de ces deux villes nouvelles fusionnent en mars 2010, donnant naissance à la Société de développement de la ville nouvelle du lac Dianshan (*shanghai dianshan hu xincheng fazhan youxian gongsi*)[503].

---

[501] La troisième partie de cette étude développant le cas de Songjiang, seules sont présentées, dans ce chapitre, les villes nouvelles de Jiading, Qingpu et Lingang.
[502] Le document « Amélioration du schéma directeur de l'arrondissement de Qingpu à Shanghai 2009-2020 » : (*shanghai shi qingpu qu zongti guihua youhua 2009-2020 nian*).
[503] Musée d'urbanisme de la ville nouvelle de Qingpu, visité le 24/06/2010 ; M. CAO Shu, directeur de la société de développement de la ville nouvelle de Qingpu, entretien réalisé le 24/06/2010 à Qingpu.

Carte 24 : L'évolution des secteurs en développement de la ville nouvelle de Qingpu

L'arrondissement de Qingpu a bénéficié du mandat de Sun Jiwei, vice-maire de l'arrondissement (*qingpu qu fuquchang*) entre 2003 et 2006, et docteur en urbanisme, diplômé de l'Université Tongji. Dans les cercles universitaires et chez les professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement, « l'effet Qingpu » (*Qingpu xianxiang*) désigne l'action d'un gouvernement local « éclairé » et impliqué dans le développement urbain d'une collectivité territoriale, ce qui se traduit par la qualité architecturale et urbanistique des réalisations[504]. Monsieur Sun a en effet fait appel à d'anciens collègues, eux aussi diplômés du Collège d'architecture et d'urbanisme de

[504] WANG Qiao, ingénieure en génie civil pour Jacques Ferrier architectures, entretiens réalisés en février 2010, à Shanghai.

l'Université Tongji, pour construire des infrastructures de qualité, tant dans le nouveau bourg de Zhujiajiao que dans la ville nouvelle de Qingpu. La bibliothèque de la ville nouvelle de Qingpu et le centre administratif de Zhujiajiao ont été conçus par l'agence MADAs.p.a.m. Architecture Design, respectivement en 2005 et 2006. Le bureau de l'Association des entreprises privées de Qingpu et le jardin d'enfants « il pleut » (*xiayu*) l'ont été par l'agence Atelier DesHaus en 2005, le restaurant Green Pine Garden par l'agence Scenic Architecture Design entre 2004 et 2005, le lycée de la ville nouvelle de Qingpu par l'agence française Jacques Ferrier Architectures[505].

Photographie 2 : La bibliothèque de la ville nouvelle de Qingpu conçue par MADAs.p.a.m. Architecture Design

Source : C. Henriot, juin 2010.

La ville nouvelle du lac Dianshan, ou Qingpu, dont la construction est bien avancée et en 2011 fait partie des sept villes nouvelles dont le développement sera poursuivi dans le cadre du XII^{e} programme d'action quinquennal, pour accueillir à l'horizon 2020, 600 000 à 800 000 habitants[506].

[505] SUN Jiwei et Deke ERH, 2007. *Discover Qingpu : Shanghai's vibrant new township.* Hong Kong, Old China Hand Press, 223 pages ; WANG Qiao, ingénieure en génie civil pour Jacques Ferrier architectures, entretiens réalisés en février 2010 ; visites de terrain du 17/02/2010 et du 24/06/2010.
[506] Shanghai tongji chengshi guihua sheji yanjiuyuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011, *op. cit.*, p. 1.

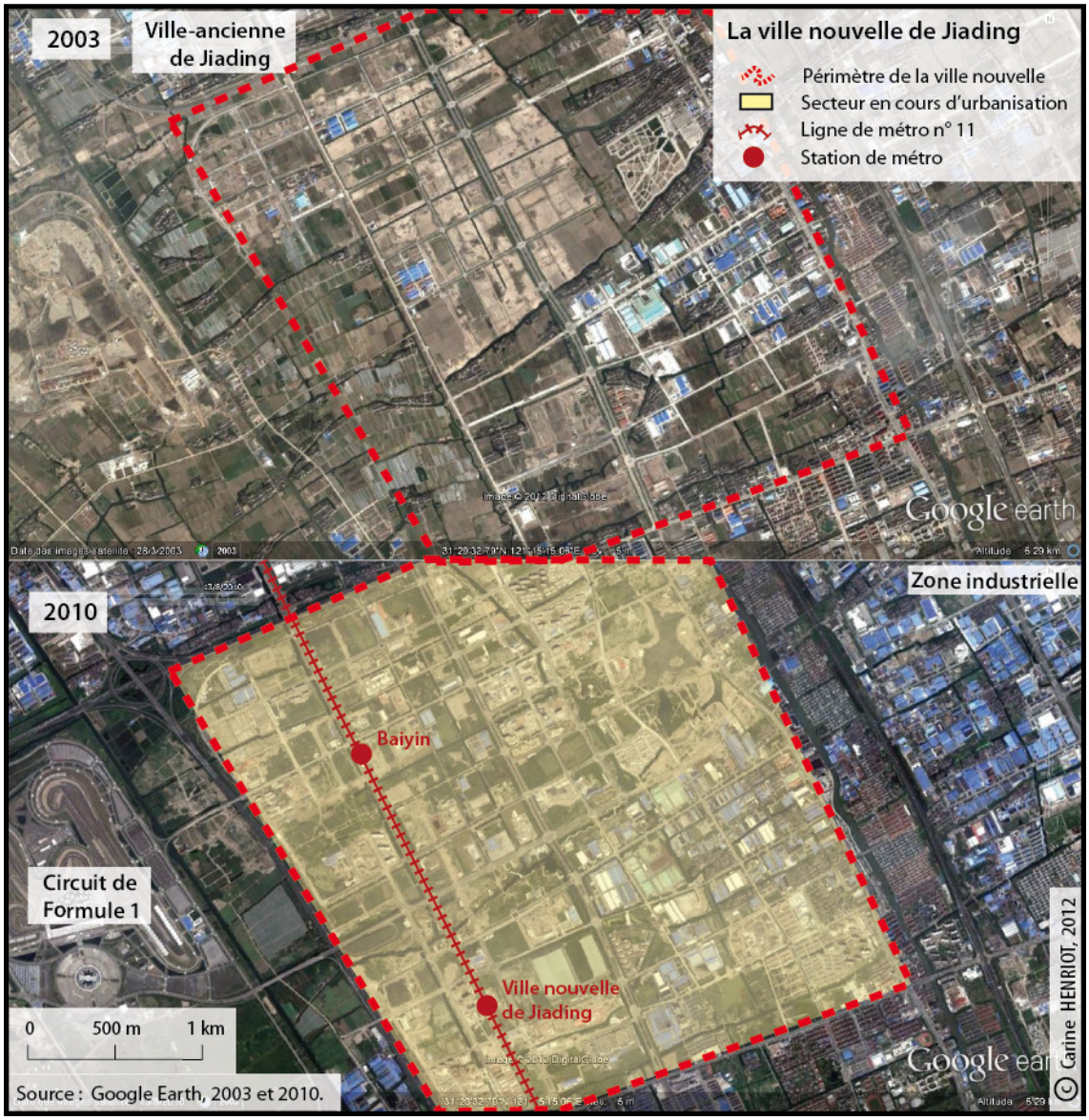
La ville nouvelle de Jiading (*jiading xincheng*), développée à partir de l'ancienne ville-satellite de Jiading, un secteur anciennement industrialisé, correspond à un stade moins avancé de développement. Née du rassemblement de trois villes ou bourgs nouveaux : la ville nouvelle de Jiading, se situe au sud de la ville ancienne de Jiading, sur l'emplacement d'usines construites 10 à 15 ans auparavant et qui ont été déplacées en 2008 (cette désindustrialisation génère un fort chômage et favorise le développement d'activités informelles), le bourg nouveau de Anting, issu du projet pilote « une ville, neuf bourgs », qui lui-même s'appuie sur l'ancienne ville-satellite de Anting, ainsi que la ville nouvelle de Nanxiang, au paysage résidentiel suburbain marqué et correspondant à l'étalement urbain de la ville-centre de Shanghai[507].

La société de développement de la ville nouvelle de Jiading SARL (*shanghai jiading xincheng fazhan youxian gongsi*) est créée en 2005 et chargée des études de faisabilité, aboutissant à la mise aux enchères en 2006 des zones préemptées qui sont planifiées dans le cadre du schéma directeur de la ville nouvelle de Jiading 2008-2020, sur 17 km² pour la première phase en 2008. Cette première phase de développement s'appuie sur une trame quadrangulaire de quatre avenues parallèles croisées par quatre avenues perpendiculaires, la ville devant atteindre à terme 120 km² (200 km² en ajoutant les zones de Anting et Nanxiang).

Porté par l'arrivée de Sun Jiwei, ancien vice-maire de l'arrondissement de Qingpu, en tant que maire de l'arrondissement de Jiading en 2007, les premiers bâtiments de la ville nouvelle sont livrés en 2009 et accueillent 30 % d'habitants venus du reste de la ville de Jiading, 20 % d'habitants issus de la ville-centre de Shanghai et 50 % d'habitants de la région du Jiangnan. Fin mai 2011, la société de développement estime qu'un tiers de la surface accueillant la ville nouvelle est déjà construit, un tiers est en construction et un tiers accueille encore des industries en cours de déplacement. Fin 2011, 3 millions de m² sont construits. La ville nouvelle doit également accueillir des infrastructures déconcentrées, comme l'annexe de l'hôpital Ruijin, dont l'ouverture est prévue fin 2012, et le Palais de justice de l'arrondissement.

[507] XU Yida, directeur de la société de développement de la ville nouvelle de Jiading, et Pan Du, chargé de la promotion des activités, entretien réalisé le 31/05/2011, à Jiading, dans le cadre de la mission Périsud 2011 ; document de communication de la ville nouvelle de Jiading, non daté, remis par la société de développement le 31/05/2011, 36 pages ; Musée d'urbanisme de la ville nouvelle de Jiading, visité le 31/05/2011.

Carte 25 : L'évolution des secteurs en développement de la ville nouvelle de Jiading entre 2003 et 2010



Par ailleurs, il est intéressant de noter que les villes nouvelles peuvent mobiliser successivement les mêmes réseaux d'acteurs : Sun Jiwei fait appel aux mêmes professionnels aménageurs et architectes dont il s'était entouré à Qingpu. Xu Yida est directeur de la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading depuis 2009 ; il était auparavant à la tête de la Société de développement du nouveau bourg de Zhujiajiao dans l'arrondissement de Qingpu[508].

[508] XU Yida, directeur de la société de développement de la ville nouvelle de Jiading, et PAN Du, chargé de la promotion des activités, entretiens réalisés le 31/05/2011, à Jiading, dans le cadre de la mission Périsud 2011 ; document de communication de la ville nouvelle de Jiading, non daté, remis par la société de développement le 31/05/2011, 36 pages ; Musée d'urbanisme de la ville nouvelle de Jiading, visité le 31/05/2011.

La ville nouvelle de Jiading et le bourg nouveau d'Anting sont reliés à la ville-centre de Shanghai, fin décembre 2009, *via* la ligne 11, qui devient véritablement opérationnelle et ouverte au public en mars 2010.

Photographie 3 : La ville nouvelle de Jiading en construction et son métro aérien

Source : C. Henriot, mars 2011.

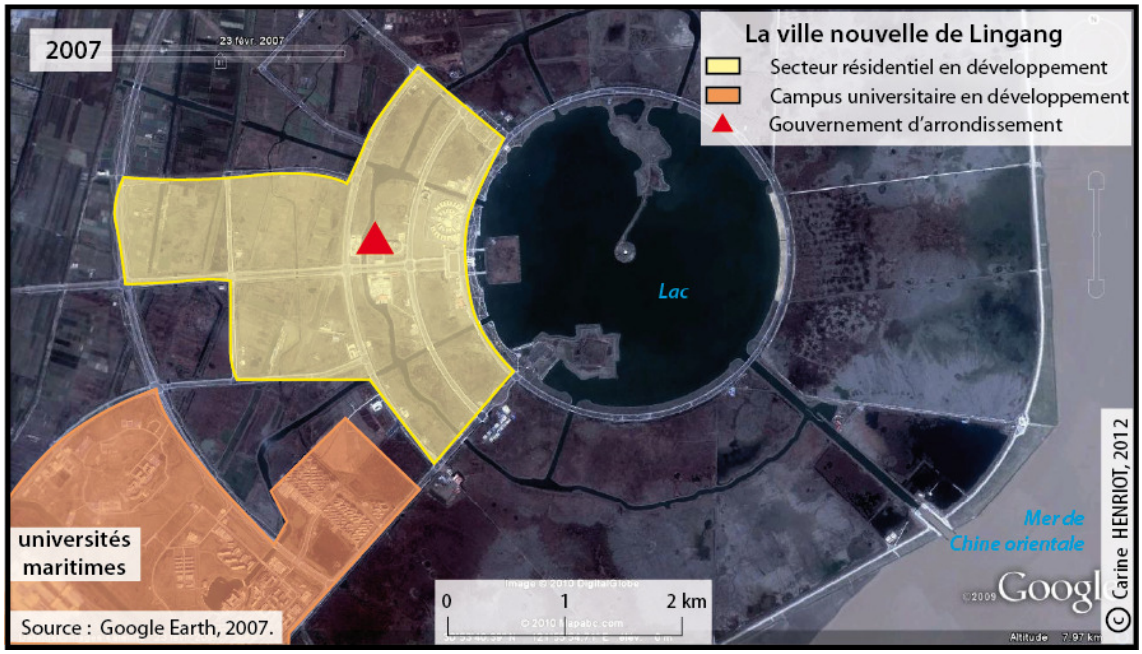
La construction de la ville nouvelle de Jiading est moins avancée que celle de Qingpu. Cependant, en raison de son passé industriel, de son intégration au système métropolitain par les transports en commun, et de l'accueil précoce d'antennes universitaires déconcentrées, Jiading dispose d'un fort potentiel de développement. La ville nouvelle devrait accueillir plus d'un million d'habitants en 2020, d'après les objectifs fixés par le XII[e] programme d'action quinquennal[509].

Située à 75 km au sud-est de la ville-centre de Shanghai, la ville nouvelle de Lingang, rebaptisée Nanhui en 2010, est planifiée depuis 2001 *via* le projet Luchaogang de « une ville, neuf bourgs ». En novembre 2003, le comité de gestion de la ville nouvelle de Lingang a été créé, ce qui marque le lancement officiel de la ville. En janvier 2004, le schéma directeur conçu par l'agence GMP est officiellement approuvé par la Municipalité. Il ne s'agit plus d'une ville nouvelle exclusivement résidentielle, mais d'un ensemble urbain doté de zones logistiques et industrielles planifiées sur 315 km². Relié au nouveau port en eau profonde de Yangshan par un pont de 32 km, Haigang, le cœur résidentiel (*zhuchengqu*) de la ville nouvelle de Lingang, s'organise autour d'un lac artificiel de 5,6 km², creusé dès 2005 sur des terres gagnées sur la mer orientale de Chine[510].

---

[509] Shanghai tongji chengshi guihua sheji yan jiu yuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011, *op. cit.*, p. 1.
[510] WU Wei, 2009. « Luchaogang-Lingang New city ». Présentation effectuée dans le cadre du « Sino-German Forum for Sustainable Urban Development », co-organisé par l'Université Tongji et l'Institut Goethe, Université normale de Chine de l'Est, Shanghai, 19/09/2009.

Carte 26 : Les secteurs en développement de la ville nouvelle de Lingang



Profitant de la proximité du port en eau profonde de Yangshan appelé à devenir l'un des plus importants d'Asie, le développement de Lingang semble s'orienter vers la logistique et la « mer ». En effet, l'arrivée en 2008 des universités maritime et océanique de Shanghai, avec leurs 20 000 étudiants, la planification de zones d'activités industrielles consacrées notamment à la logistique et à la production d'équipements lourds pour les transports, devraient agir en synergie avec le développement d'un parc consacré aux sciences et technologies de la mer : le Shanghai Lingang Marine Science Park. Ce parc aura pour mission d'établir une plateforme technologique et des ressources partagées favorisant l'articulation des laboratoires publics et privés de recherches fondamentales et appliquées aux entreprises de nouvelles technologies de toutes tailles, en les accompagnant du démarrage jusqu'aux phases de tests et d'industrialisation. Lingang a ainsi pour ambition de devenir le pôle « mer » de référence pour la Chine de l'Est[511].

Haigang, le cœur résidentiel de la ville, couvre 72 km² sur les 315 km² planifiés à Lingang. La Société de développement de la ville nouvelle de Lingang se charge d'ouvrir et de lotir le sol. En 2005, le lac et la trame de la voirie sont réalisés. En 2006-2007, les premiers quartiers résidentiels de R+2 sont construits, ainsi que le siège du

[511] Jean-Jacques PIERRAT et Carine HENRIOT, 2010. « La ville nouvelle de Lingang », *Lettre de Shanghai*. http://www.ambafrance-cn.org/La-ville-nouvelle-de-LinGang.html, mis en ligne le 13/02/2010, consulté le 13/09/2011.

gouvernement d'arrondissement, le musée de la navigation et celui de l'urbanisme. En 2011, les projets immobiliers résidentiels sont encore peu développés, la ville nouvelle rebaptisée Nanhui sert essentiellement de zone de loisirs cyclistes et nautiques. Pour réaliser ce projet, 40 000 paysans ont été déplacés, dont 29 000 ont été relogés à Lingang Nicheng, un quartier de grands ensembles situé à proximité de l'autoroute S2 (anciennement A2)[512]. La ville de Lingang regroupe, en 2009, 200 000 habitants. La ville nouvelle de Nanhui fait partie des villes à développer en priorité et devrait accueillir 800 000 habitants à l'horizon 2020[513]. Afin de permettre une meilleure intégration de Nanhui à l'aire métropolitaine de Shanghai, deux stations de métro devraient desservir la ville fin 2013.

Les villes nouvelles secondaires : Jinshan, Nanqiao, Chenjia et Chengqiao

Les villes nouvelles de Jinshan, Nanqiao, Chenjia et Chengqiao se singularisent en ce qu'elles appartiennent à des arrondissements périurbains ou à des districts ruraux périphériques, connaissent des taux d'accroissement de la population plus faibles et sont moins avancées dans leur processus de développement. Les villes nouvelles de Jinshan et Nanqiao ont connu une augmentation significative de leur surface urbanisée et de leur population à partir du milieu des années 2000.

L'ancien satellite pétrochimique de Jinshanwei, situé à 65 km du centre-ville de Shanghai, est à l'origine de la ville nouvelle de Jinshan, dont le nouveau schéma directeur préliminaire[514] a été approuvé par la Municipalité en octobre 2010. Durant le XII^{e} programme d'action quinquennal, elle sera développée sur une surface de 47 km² pour accueillir en 2020 200 000 à 400 000 habitants[515].

La ville nouvelle de Nanqiao, unité urbaine de dimension plus modeste que Jinshan au début des années 2000, connaît une forte croissance industrielle et urbaine depuis le XI^{e} plan quinquennal. Moins éloignée que Jinshan, sa situation à 35 km du centre-ville de Shanghai en fait un pôle périphérique secondaire à développer en priorité dans le cadre du XII^{e} programme d'action quinquennal. Son schéma directeur a été

[512] Musée d'urbanisme de la ville nouvelle de Lingang, visité les 11/11/2009, 13/01/2010 et 31/03/2011.
[513] Shanghai tongji chengshi guihua sheji yanjiuyuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011, *op. cit.*, p. 1.
[514] Schéma directeur préliminaire de la ville nouvelle de Jinshan 2010-2020 : (*Shanghai Jinshan xincheng zongti guihua (2010-2020) nian gongzhong canyu cao'an*).
[515] Musée d'urbanisme de l'arrondissement de Jinshan, visité le 05/03/2012 ; *Shanghai tongji chengshi guihua sheji yanjiuyuan* [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011, *op. cit.*, p. 1.

approuvé en février 2011, et elle sera développée sur une surface de 84 km² pour accueillir 600 000 à 800 000 habitants en 2020, ce qui la place au même rang que Qingpu. Nanqiao est une ville nouvelle en cours d'intégration aux logiques de redéploiement métropolitain de Shanghai.

Depuis 2007, la ville de Chengqiao, chef-lieu de district de Chongming, connaît un développement immobilier plus faible que dans le reste de la municipalité, notamment en raison du fort exode rural qui touche l'île et en raison de son essor économique relativement faible. La ville nouvelle développée depuis le XI^{e} programme d'action quinquennal est planifiée pour accueillir 200 000 à 400 000 habitants en 2020.

Enfin, depuis 2010, la ville nouvelle de Chenjia, planifiée comme un des secteurs du projet de Dongtan, connaît un développement immobilier récent et accéléré par la connexion terrestre ménagée par un tunnel puis un pont qui relient l'île de Chongming au reste de la municipalité de Shanghai. Le développement d'un tourisme de loisir lié à la zone humide de Dongtan devrait soutenir sa croissance.

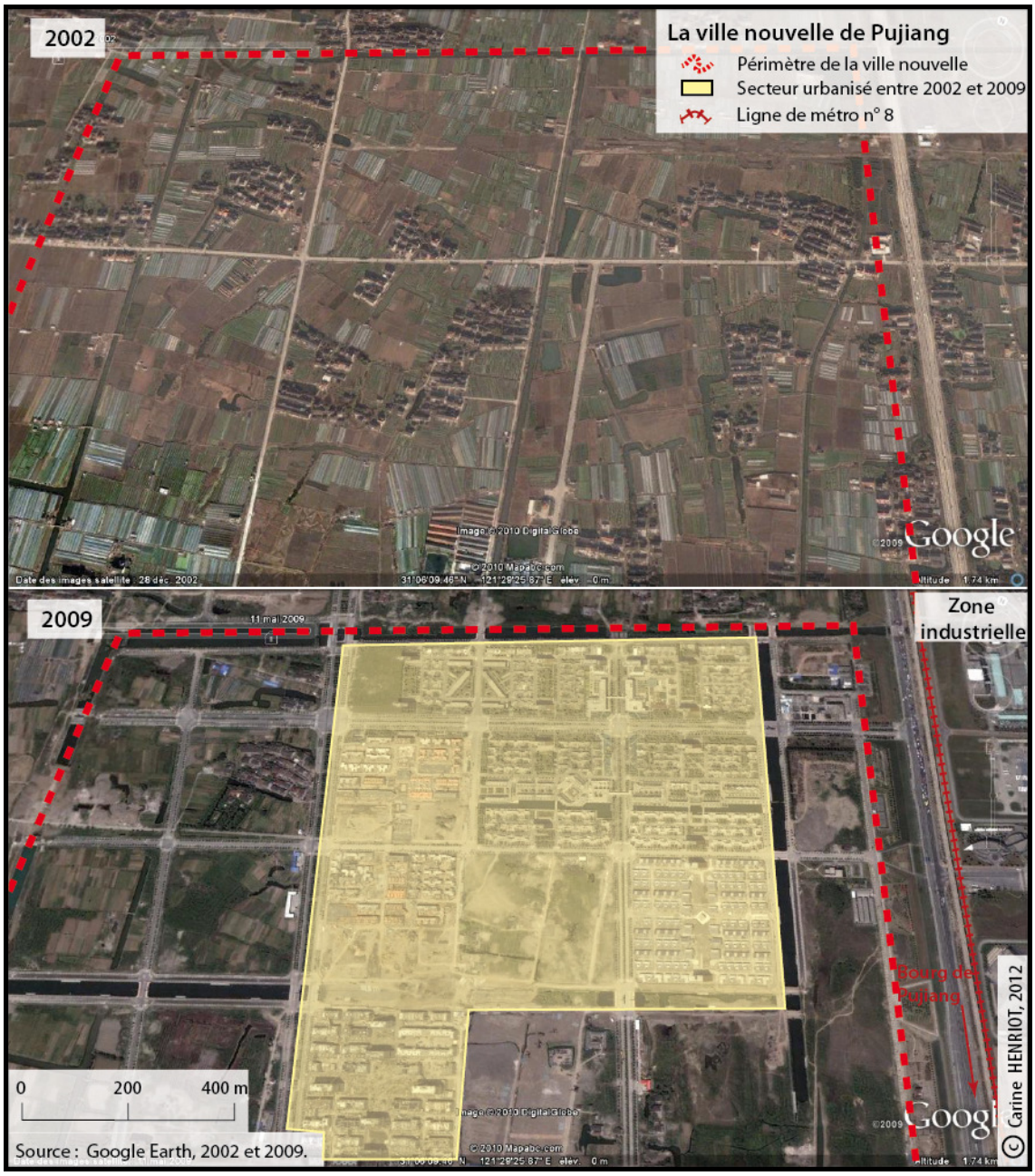
Les bourgs du programme « une ville, neuf bourgs »

Les bourgs du projet « une ville, neuf bourgs » partagent une unité morphologique « exotique » qui les distingue des autres quartiers résidentiels. Les bourgs de Thames Town, Anting, Zhujiajiao, Gaoqiao, Luodian et Pujiang ont été largement développés.

À Minhang, sur la rive droite du Huangpu, le nouveau bourg de Pujiang (*xin pujiang cheng*), d'après la carte de l'arrondissement de Minhang, s'appelle la « ville des Chinois d'outre-mer de Pujiang » (*pujiang huaqiao cheng*) en relation avec l'origine de son promoteur immobilier. Le schéma directeur du développement de la ville sur 10,3 km² a été conçu par l'agence italienne Gregotti Associati International en 2003, tandis que le projet est réalisé par le promoteur immobilier OCT (Overseas Chinese Town), également en charge du développement du projet de la rivière Suzhou, dans la ville-centre de Shanghai. La voirie et les réseaux techniques ont été réalisés entre 2004 et 2007 ; la phase 1 correspond à la livraison de maisons mitoyennes, des petits collectifs en bande, et de quelques immeubles résidentiels de grande taille disséminés dans la ville sont construits en 2007-2008 ; la phase 2, avec ses villas mitoyennes

luxueuses, est achevée en 2009 ; tandis que la phase 3, construite entre 2010 et 2011, est exclusivement orientée vers la réalisation de petits immeubles collectifs[516].

Carte 27 : L'évolution des secteurs en développement de la ville nouvelle de Pujiang



La ville nouvelle de Pujiang rencontre un succès particulier, puisque, sur les 400 appartements de la phase 3 mis en vente à l'automne 2010, 7 restaient à vendre le

[516] Pujiang, visitée le 26/02/2011 et le 31/03/2011 ; SUN Fanqing, agent de vente, du promoteur immobilier OCT Overseas Chinese Town, www.oct-sh.com ; HAO Yaogun, agent de vente de l'agence immobilière Shanghai Jiangzheng.

26 février 2011 ; tandis que pour la phase 2, seule la maison la plus vaste et la plus chère, mise à prix à 18 millions de yuans, restait à vendre le 31 mars 2011[517].

Planche 2 : Photographies du nouveau de bourg de Pujiang

1. Villas mitoyennes sur canaux, organisées comme des petits collectifs en bande, dans le secteur de la première phase.

2. Villa de la phase 2 : 240 m² (plus 134 m² de sous-sol), pour 8 502 083 yuans soit 29 056 yuans/m². Jardin de 60 m² et parking pour une voiture.

3. Appartements de petits ou de grands collectifs de la phase 3 : sur 400 appartements, appartement 3/2/3* de 165,52 m² (plus 111 m² de sous-sol) pour 4 809 479 yuans, soit environ 29 000 yuans/m².

* Un appartement de structure 3/2/3 comprend 3 chambres, 2 autres pièces, dont la cuisine et 3 salles d'eau.

Source : C. Henriot, février et mars 2011.

Pour Sun Fanqing, agent de vente pour l'aménageur-promoteur immobilier OCT, les villas individuelles de Pujiang font plutôt l'objet d'un placement financier ou sont achetées comme maisons secondaires par les « hommes d'affaires désireux de venir le week-end se décontracter et faire la fête avec leurs amis ». En revanche, les appartements sont rapidement décorés, puis habités par leurs propriétaires[518]. La ville de

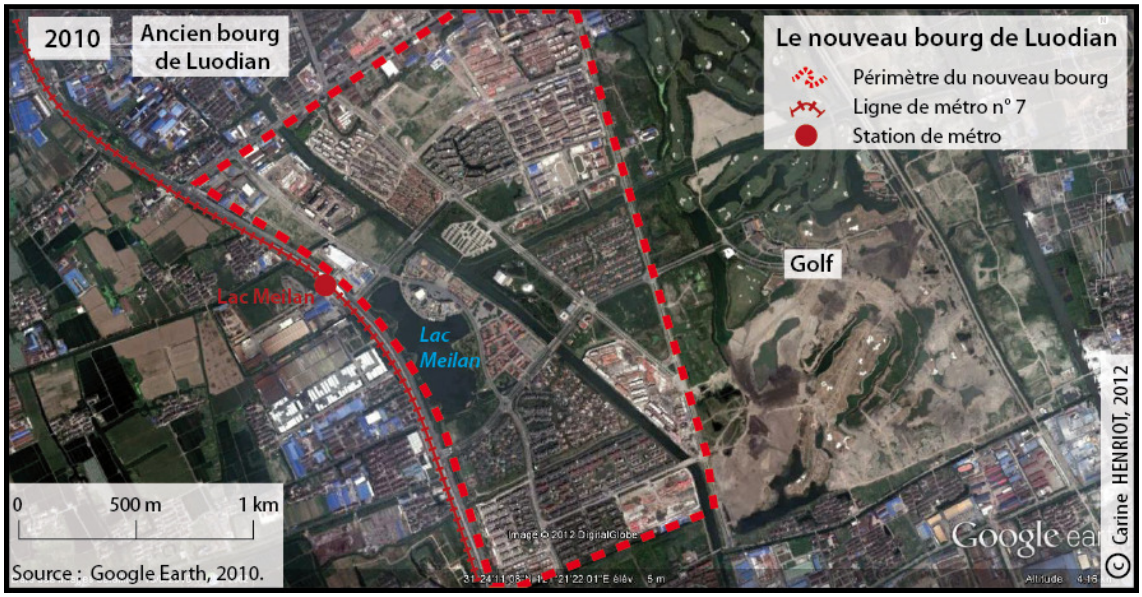
[517] Pujiang, visitée le 26/02/2011 et le 31/03/2011 ; SUN Fanqing, agent de vente, du promoteur immobilier OCT Overseas Chinese Town, www.oct-sh.com ; HAO Yaogun, agent de vente de l'agence immobilière Shanghai Jiangzheng.

[518] SUN Fanqing, agent de vente, du promoteur immobilier OCT Overseas Chinese Town, www.oct-sh.com, entretien réalisé à Pujiang le 26/02/2011.

Pujiang est développée à l'ouest de la zone d'import-export de Caohejing de Minhang et à l'ouest de la station de métro « nouveau bourg de Pujiang » sur la ligne 8. L'ensemble de la ville nouvelle est équipé de stations de vélos en libre-service « Minhang forever ».

Luodian se situe dans l'arrondissement de Baoshan et se compose d'un bourg ancien (*luodian zhen*) et du « nouveau bourg scandinave de Luodian » (*luodian bei'e xinzhen*), qui regroupe plusieurs lotissements résidentiels, attenants au lac Meilan et à l'un des plus grands golfs de Shanghai[519].

Carte 28 : Le nouveau bourg de Luodian en 2010



Luodian a été conçue par l'agence suédoise Sweco et aménagée sur 6,8 km² par la Société de développement de Luodian (*shanghai jin luodian kaifa youxian gongsi*), qui regroupe le gouvernement local et la société de promotion immobilière SRE Shanghai Real Estate Group (*shanghai zhiye youxian gongsi*), également connue sous son nom anglais d'Oasis Garden. Cette société se charge de la mise en valeur du golf, du nouveau centre-bourg de Luodian et du lotissement le plus luxueux attenant au nouveau bourg, la résidence Rich Gate. D'autres promoteurs se répartissent les différents lots.

[519] Luodian, visitée le 29/06/2012 et le 20/02/2011 ; entretien avec PAN Chen, responsable du bureau de promotion immobilière de la résidence Rich Gate (*meilan hu gao'erfu bieshu*), littéralement « les villas du golf du lac aux belles orchidées », www.richgategolf.com, pour le promoteur SRE, www.sre.com.cn.

Planche 3 : Le bourg de style scandinave de Luodian

Le lac et le centre du bourg scandinave. La résidence Richgate.

Source : C. Henriot, juin 2008 et février 2011.

La résidence Rich Gate (*meilan hu gao'erfu bieshu*), littéralement « les villas du golf du lac aux belles orchidées », comptent 100 bâtiments pouvant accueillir jusqu'à 400 familles. La résidence propose des maisons mitoyennes (4/9/5)[520] de 256 m², pour 10 millions de yuans, c'est-à-dire 39 000 yuans/ m², pour une maison avec jardin et ascenseur. Les appartements duplex d'environ 190 m² sont vendus entre 5 et 5,5 millions de yuans, c'est-à-dire 29 000 yuans/ m². Les maisons et appartements présentent la particularité d'être livrés à leurs propriétaires entièrement équipés (climatisation, cuisine aménagée, salle de bain équipée, placards et dressing aménagés, boiseries et escaliers installés), ce qui les rend relativement accessibles sur le marché de l'immobilier, et surtout ce qui encourage les propriétaires à emménager rapidement et ainsi recréer une communauté, selon Pan Chen[521].

Le cœur du nouveau bourg compte plusieurs cafés, restaurants, commerces, et le lac Meilan est aménagé en zone de loisirs. Son paysage attire notamment des couples de fiancés ou de jeunes mariés venus se faire photographier dans ce cadre exotique. La ville est desservie par le métro aérien, ligne n° 7, à l'arrêt du lac Meilan, où s'est construit en 2010 une grande surface de marque Century mart.

---

[520] En Chine, la structure d'un logement se définit par une succession de 3 chiffres désignant successivement le nombre de chambres, le nombre d'autres pièces (pièces à vivre mais aussi cuisine), puis le nombre de salles d'eau. Une maison de structure 4/9/5 comprenant 4 chambres, 9 autres pièces et 5 salles d'eau.

[521] PAN Chen, responsable du bureau de promotion immobilière de la résidence Rich Gate, (*meilan hu gao'erfu bieshu*), www.richgategolf.com, pour le promoteur SRE, www.sre.com.cn ; entretien réalisé le 20/02/2011.

Planche 4 : Le nouveau bourg de Anting

Les collectifs du centre de Anting.

Le pavillonnaire en bande ceinturant le bourg.

Fond de carte : Google Earth, décembre 2009.
Photographies : C. Henriot, avril 2011.

Conçu par le bureau d'études Albert Speer & Partner, le nouveau bourg de Anting, de style Est allemand, est implanté au sud de la zone industrielle dédiée à la construction automobile et du circuit de Formule 1. Cette localisation, la proximité d'un échangeur autoroutier reliant directement le bourg à la ville-centre de Shanghai et le parc de logements orienté vers l'entrée de gamme lui assurent un taux d'occupation supérieur aux autres projets.

Planche 5 : Le bourg de Gaoqiao.

Gaoqiao vue depuis le lac.

Les façades en pignon.

Fond de carte : Google Earth, janvier 2010.
Photographies : C. Henriot, février 2011.

Le bourg de Gaoqiao, également appelé Holland Village, est conçu, à partir de 2001, au nord de Pudong et à proximité de la zone franche portuaire de Gaoqiao, par le bureau d'études Kuiper Compagnons & Atelier Design, connu au préalable sous le nom de TKA. Les trois premières phases du projet ont été aménagées depuis 2003.

Enfin, les nouveaux bourgs de Fengcheng et Fengjing ont été réalisés mais ils ne se singularisent pas par rapport aux opérations immobilières attenantes. Quant à Chenjia, le nouveau bourg a été intégré au projet plus vaste de ville écologique de Dongtan.

À l'exception de Anting, ces bourgs à la morphologie urbaine, à la composition paysagère et à l'architecture soignées, se négocient à un prix relativement élevé. Par exemple, à Luodian, comme à Pujiang, le prix d'un appartement neuf livré brut est de l'ordre de 29 000 yuans/m², ce qui est équivaut au prix du marché dans la ville-centre de Shanghai.

Tableau 22 : Les prix de l'immobilier résidentiel des nouveaux bourgs du projet « une ville, neuf bourgs »

Ville ou bourg	Résidence	Achat prix au m² (non décoré)	Loyer mensuel (appartement meublé)
Anting	Villas originelles de Weimar (*Weima yuanshu*)	Villa individuelle 20 000 à 25 000 yuans/m² Appartement 12 000 yuans/m²	2 chambres 2 500 yuans/m² 3 chambres 3 500 yuans/m²
Gaoqiao	Holland Village (*Nedelan xinzhen*)	Maison mitoyenne 40 000 yuans/m²	2 chambres 4000 yuans/m² 3 chambres 5 000 yuans/m²
Luodian	Rich Gate (*meilan hu gao'erfu bieshu*)	Maison mitoyenne équipée 39 000 yuans/m² Appartement duplex équipé 29 000 yuans/m²	3 chambres 2 000 yuans/mois
Pujiang	Pujiang Overseas Chinese Town (*Pujiang huaqiao cheng*)	Phase 2 Villas de 200 à 400 m² 36 000 à 40 000 yuans/m² Phase 3 Appartement 3/2/3 29 000 yuans/m²	2 chambres 3 000 yuans/mois 3 chambres 3 500 yuans/mois

Sources : Visites de terrain.
* Anting, visitée le 29/09/2010 et 11/04/2011 ; entretien avec HE Xu, agent de vente, de l'agence immobilière Tianqing.
** Gaoqiao, visitée le 19/02/2011 ; entretien avec LIU Yatao, agent de vente du bureau de promotion immobilière de la résidence Holland Village (*Nedelan xinzhen*), http://www.hollandvillage.com.cn.
*** Luodian, visitée le 20/02/2011 ; entretien avec PAN Chen, responsable du bureau de promotion immobilière de la résidence Rich Gate, (*meilan hu gao'erfu bieshu*), littéralement « les villas du golfe du lac aux belles orchidées », www.richgategolf.com, pour le promoteur SRE, www.sre.com.cn.
**** Pujiang, visitée le 26/02/2011 et 31/03/2011 ; entretien avec SUN Fanqing, agent de vente, du promoteur immobilier OCT Overseas Chinese Town, www.oct-sh.com ; HAO Yaogun, agent de vente de l'agence immobilière Shanghai Jiangzheng.

Au-delà des différents programmes officiels de villes nouvelles, les cartes de plusieurs arrondissements mentionnent pour certains quartiers les toponymes « ville nouvelle » (*xincheng*) et « nouveau bourg » (*xinzhen*). À quelles réalités spatiales renvoient ces appellations ?

Quartiers de grands ensembles dits « villes nouvelles » et grands ensembles de logements sociaux

La carte de l'arrondissement de Pudong de janvier 2011[522] présente huit toponymes *xincheng*, dont trois dans le seul bourg de Zhoupu, situé au nord-ouest de Pudong et qui, malgré sa proximité avec la ville de Shanghai, a longtemps conservé un aspect rural mais connaît désormais une urbanisation rapide de son territoire. Les trois *xincheng* se présentent sous la forme de vastes quartiers de grands collectifs, isolés du reste des espaces bâtis, implantés au milieu des champs. Ils ont été construits entre 2005 et 2008. En mars 2011, le prix au mètre carré est en moyenne de 12 000 à 15 000 yuans/m² à l'achat ou 900 yuans/mois à la location pour un logement de deux pièces. Les surfaces des appartements proposés dans ces villes nouvelles sont de taille moyenne : deux ou trois chambres[523]. Les toponymes de « villes nouvelles » (*xincheng*) désignent une résidence, souvent de grands collectifs, de logements bas à milieu de gamme, dont le promoteur immobilier souhaite mettre en avant la nouveauté et la modernité.

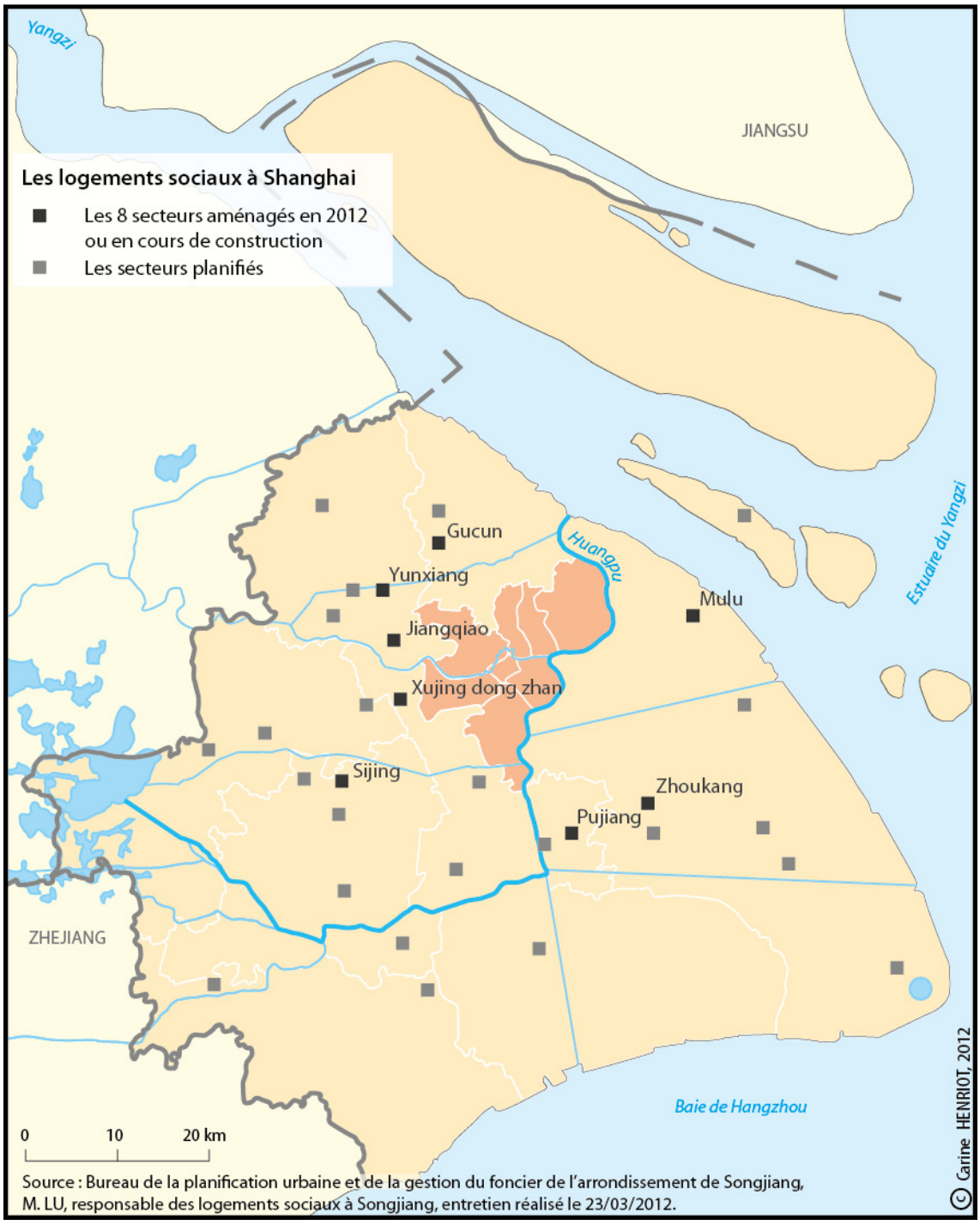
« Dans la ville nouvelle dite « la péninsule du pont de la paix » (*kangqiao bandao xincheng*), les habitants rencontrés sont : des jeunes ne disposant pas du *hukou* shanghaien, souvent locataires, voire sous-locataires, et des retraités shanghaiens, déplacés de la rue jianguo dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain et relogés depuis 2005 dans des appartements dont ils sont désormais propriétaires. Ces retraités déplacés regrettent de ne plus vivre au cœur de Shanghai, mais sont satisfaits de loger dans des appartements modernes (*xiandai*), neufs (*xin*) et grands (*da*) ; apprécient l'air sain (*kongqi hao*), le calme et la propreté (*anjing he ganjing*) de Pudong, disposent d'un peu de terrain dans les parties collectives de la résidence pour cultiver eux-mêmes leurs légumes et peuvent se rendre en bus au centre-ville de Shanghai en 1h à 1h30 pour 2 yuans[524].

Certains de ces quartiers correspondent, en particulier, à des opérations de promotion immobilière bon marché, destinées à accueillir les populations déplacées du centre-ville lors d'opérations de renouvellement urbain. Depuis 2009, ces quartiers

[522] Shanghaishi cehuiyuan [Institut de cartographie de la municipalité de Shanghai], 2011. *Pudongqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Pudong]. Shanghai, Shanghai renmin chushe chubanshe.
[523] Zhoupu, entretiens semi-directifs effectués le 31/03/2011.
[524] Zhoupu, entretiens semi-directifs effectués le 31/03/2011.

s'inscrivent dans une politique municipale de construction, en banlieue, de grands ensembles de logements sociaux, appelés « grandes communautés résidentielles » (*daxing juzhu shequ*).

Carte 29 : Les « grandes communautés résidentielles » à Shanghai



Les « grandes communautés résidentielles » sont planifiées pour accueillir en moyenne 100 000 habitants chacune. Deux types d'habitation y ciblent les populations

shanghaiennes à faibles revenus : les habitations destinées au relogement des populations déplacées de la ville-centre (*dongqian anzhi fang*) et les « logements à prix abordables » (*jingji shiyong zhufang - jingshifang*)[525], dont les premiers secteurs ont été livrés en décembre 2011. En outre, une nouvelle formule adaptée du logement à prix abordable expérimente, à Shanghai, une propriété mixte. Dans ce montage, l'État, en la présence du gouvernement d'arrondissement ou du gouvernement municipal de Shanghai, détient, avec un particulier, un pourcentage de l'acte de propriété. Suivant le pourcentage d'actions détenues par l'État, une décote est appliquée, ce qui permet aux détenteurs d'un *hukou* de Shanghai qui n'auraient pas eu les moyens d'investir sur le marché de l'immobilier de se porter acquéreur pour un « logement social à prix abordable et à propriété mixte » (g*ongyou chanquan baozhang xing zhufang – jingji shiyong fang*).

Ces nouveaux quartiers, où tardent à s'installer commerces et services de proximité, correspondent à des satellites résidentiels de logements sociaux planifiés par la Municipalité et destinés à accueillir les populations shanghaiennes à faible revenus.

Dans le cadre du schéma directeur de 1999-2020, plusieurs programmes de villes nouvelles sont développés. Ils favorisent un redéploiement polycentrique et hiérarchisé de l'espace métropolitain et participent à l'intégration des territoires nouvellement urbanisés à la métropole shanghaienne. Au fil du temps, le concept de villes nouvelles a été infléchi et les termes employés pour désigner de grandes opérations de construction résidentielle ont variés (villes nouvelles, villes nouvelle principales ou secondaires, « grandes communautés résidentielles »). L'objectif est de répondre par un développement polycentrique aux défis auxquels est confrontée une métropole émergente en croissance rapide : celui de la diffusion de standards mondialisés et celui, plus récent, d'un développement urbain durable.

[525] Shanghaishi zhufang baozhang he fangwu guanliju [Bureau du logement de la municipalité de Shanghai], 2009. « Shanghai shi renmin zhengfu guanyu yinfa "shanghai shi jingji shiyong zhufang guanli shixing banfa" de tongzhi [Publication par le gouvernement municipal de Shanghai du "Programme pilote des logements abordables de la municipalité de Shanghai"], http://www.shfg.gov.cn/fgdoc/fgylz/200910/t20091023 _323986.htm, consulté le 14/04/2012.

Chapitre VI
Une métropole aux prises avec les exigences de la mondialisation et du développement durable

Les villes nouvelles aménagées dans la municipalité de Shanghai correspondent à des secteurs à aménager en priorité, des zones pilotes, servant de structures expérimentales d'aménagement. À travers ces laboratoires de l'urbain, les autorités locales cherchent, à l'échelle intra-urbaine, à répondre aux défis posés par la métropolisation comme la congestion urbaine, le redéploiement, l'intégration territoriale, la cohésion sociale, tout en positionnant la ville sur la scène internationale. Dans un contexte d'ouverture, de globalisation et de mondialisation, les objectifs poursuivis par ces programmes de redéploiement polycentrique nous renseignent sur l'appropriation des modèles urbains internationaux et les valeurs qu'ils véhiculent.

Les villes nouvelles de Shanghai sont-elles des éco-villes ?

Pour répondre à cette question, il convient d'examiner le cahier des charges qui prévaut à ces programmes de villes nouvelles : la planification et le schéma directeur de ces villes nouvelles prennent-ils en compte la rationalisation de l'espace urbain pour éviter son étalement et les exigences environnementales d'un développement durable ?

Rationaliser l'espace urbain

La création d'un nouveau paysage urbain constitue un champ d'expérimentation urbanistique, tant lors de la conception de l'espace urbain, que lors de la planification et la gestion. L'aménagement des villes nouvelles de Shanghai à partir de 1999 est l'occasion de rationaliser l'usage du sol selon des principes de fonctionnalisme importés en Chine dans les années 1990[526]. Cela se traduit par un zonage fonctionnel qui planifie et organise l'agencement spatial des fonctions résidentielles, commerciales, les centres de commandement, des infrastructures publiques. Cependant, ce zonage fonctionnel ne

[526] ZHUO Jian, 2004a. « Mobilité urbaine en Chine : enjeux et problématiques. Le cas de Shanghai et d'autres grandes métropoles ». Communication présentée à la conférence MUTA 2004, Mont Tremblant. http://latts.cnrs.fr/site/tele/rep1/JianZHUO%20MUTA2004.pdf, p. 6.

prend pas en compte la localisation des zones d'activités industrielles, ni l'organisation des transports et mobilités. Au début des années 2000, les zones d'activités industrielles ne sont pas en effet intégrées aux documents de planification de la ville nouvelle, mais font l'objet de documents indépendants jusqu'en 2010, date à laquelle les schémas directeurs des villes nouvelles les intègrent. Ce zonage aménage une ville que l'on souhaite plus efficace dans son fonctionnement. Toutefois, contrairement au modèle collectiviste des unités de travail, qui associait sur un même lot l'usine, les logements du personnel et l'ensemble des commerces et services destinés aux habitants, la différenciation des espaces et leur spécialisation fonctionnelle induisent des déplacements et des mobilités croissantes : les distance-temps ne cessent de croître.

La rationalisation de la trame et du tissu urbains inscrit le zonage fonctionnel et les nouvelles mobilités générées dans un plan orthogonal orienté nord-sud et est-ouest. De larges artères se coupant à angle droit et dont le gabarit répond aux nouvelles règles d'urbanisme, séparent strictement les usagers (quatre roues/deux roues/piétons) donnant incontestablement l'avantage à l'automobile. En effet, « le modèle de villes américaines comme signification de modernité est souvent apprécié par les autorités locales »[527], dans un pays où l'usage de l'automobile se développe depuis une quinzaine d'années seulement.

Une ville nouvelle est aussi l'occasion de créer un espace urbain, répondant à un cahier des charges préalablement établi, renvoyant à des modèles d'organisation spatiale et sociale. Ici, il s'agit d'un espace produit pour les classes moyennes et supérieures chinoises, pétries de rêves de consommation. Le centre commercial et les galeries marchandes attenantes sont toujours situés au centre de la ville nouvelle[528] : il témoigne du développement rapide d'une société de consommation chinoise.

La rationalisation de l'espace urbain passe ainsi par la normalisation des documents d'urbanisme, le zonage des espaces fonctionnels, et permet de nouvelles pratiques urbaines telles que les déplacements automobiles et la fréquentation de centres commerciaux, synonymes d'urbanité et de sociabilité. La création de nouveaux quartiers en périphérie est ainsi censée permettre une meilleure intégration de la ville nouvelle aux périphéries alentour et à l'espace métropolitain.

---

[527] ZHUO Jian, 2004a, *op. cit.*, p. 6.
[528] ZHUO Jian, 2006, « Centre commercial », dans Thierry SANJUAN (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine*. Paris, Armand Colin, pp. 34-35.

Différencier l'architecture et intégrer la métropole à la mondialisation

Le projet « une ville, neuf bourgs » (*yi cheng jiu zhen*) de 2001, plus que tout autre programme de redéploiement polycentrique, accorde une attention particulière à l'image et aux représentations de la mondialisation telle qu'on l'a conçoit à Shanghai.

Suivant les orientations de la Municipalité, chaque ville nouvelle comporte un secteur résidentiel au paysage urbain particulièrement soigné, dont un plan détaillé et une maquette ont été dressés. Il identifie à lui seul la ville nouvelle par le modèle architectural illustré. C'est ainsi que l'on parle de la ville italienne pour désigner Pujiang, de la ville allemande pour Anting, de la ville anglaise pour Songjiang… Il existe : huit villes occidentales, face à une ville traditionnelle chinoise, reprenant les caractéristiques des villes d'eau du Jiangnan à Zhujiajiao.

Chaque ville nouvelle reproduit les caractéristiques d'un pays occidental, ce qui permet de diversifier le paysage urbain des banlieues résidentielles shanghaiennes, qui se répandent généralement avec monotonie sous la forme de bâtiments de R+3 à R+5 caractéristiques des nouveaux villages et villes-satellites. Il s'agit également d'améliorer la représentation que l'on se fait de ces périphéries, qui, depuis leur industrialisation, souffrent d'une image de villes industrielles vieillissantes, sous-équipées et à la sociabilité très limitée[529]. Conférer une identité propre à chacune permet aussi de mieux faire accepter ces nouvelles zones périurbaines[530] : cela constitue, pour la promotion immobilière, un argument publicitaire.

Or l'emploi de styles architecturaux importés de l'Occident, censés rappeler la présence étrangère et le passé cosmopolite de Shanghai, permet d'inscrire la métropole dans la mondialisation, par un processus d'appropriation de l'altérité occidentale. Ces villes nouvelles deviennent des vitrines d'une architecture mondialisée. Représenter le monde en miniature à une époque où les Chinois obtiennent rarement un passeport pour sortir du pays et faire du tourisme permet alors de donner à voir le monde depuis la Chine.

Cet « exotisme » paysager est particulièrement apprécié des catégories moyennes et supérieures de la population chinoise. Leur intérêt est également renforcé, parce que les catégories sociales supérieures tendent à manquer de symboles socio-

---

[529] R.J.R. KIRKBY, 1987, *op. cit.* pp. 205-230.
[530] Johannes DELL et Albert SPEER, 2002, *op. cit.,* pp. 17-20.

culturels et trouvent en Occident des substituts[531]. Construire, en périphérie de Shanghai, des villes dont le modèle architectural est occidental favorise l'émergence d'une identité et d'une image positive : Songjiang est considéré comme la ville anglaise, même si l'îlot de Thames Town (*Taiwushi xiaozhen*) de style anglais ne s'étend que sur 1 km², c'est-à-dire 1/60^{e} du territoire global de la ville nouvelle de Songjiang.

Le fait d'identifier les périphéries par leur modèle architectural contribue aussi à créer des repères : la ville anglaise est au sud-ouest de Shanghai, tandis que la ville allemande est au nord-ouest. La toponymie est également mobilisée avec le quartier de Thames Town (*Taiwushi xiaozhen*), qui désigne la ville anglaise, ou Fengjing, qui signifie littéralement « érable » et désigne la ville canadienne. Ainsi, « il ne s'agit pas seulement de créer une identité, il s'agit également de la localiser. En effet, les nouveaux secteurs manquent soit complètement de cachet les distinguant les uns des autres, soit arborent un mélange de styles surchargé »[532]. Or, si la création d'un paysage urbain exprime les valeurs dominantes d'une société[533], « le choix des thèmes [...] correspond à la fois à la mode actuelle et sert une stratégie de marketing efficace et adaptée à la population aisée de Shanghai[534].

Il s'agit de véritablement donner un cachet « exotique » à ces nouveaux ensembles afin de différencier le paysage suburbain. Cette différenciation architecturale permet une valorisation identitaire des quartiers périurbains, en offrant des références culturelles, mais aussi en les localisant, ce qui permet de véritablement intégrer les périphéries urbaines au système métropolitain, tout en les intégrant à la mondialisation chinoise.

Cette différenciation architecturale du programme (*yi cheng jiu zhen*) caractérisée par l'adaptation de différents styles et morphologies marque l'intégration de la Chine à la mondialisation. Zhou Minghao et Xue Qiaoli notent ainsi que le recours au pastiche, cette « étrangeté » (*tazhe*), a fait l'objet de débats véhéments au moment de leur planification en 2002-2004 parmi les professionnels de la planification, du projet

---

[531] DONG Nannan et Stephanie RUFF, 2007, *op. cit.*, p. 34.

[532] « This is not only create identity but also localise it. Namely, many new developments either completely lack a distinctive character or exhibit an over whelming mixture of styles » : DONG Nannan et Stephanie RUFF, 2007, *op. cit.*, p. 32.

[533] Angela BARBANENTE, 2002, *op. cit.,* pp. 4-7.

[534] « The choice of themes […] corresponds to current fashion and serves as an effective marketing strategy tailored to the well-to-do society of Shanghai » : DONG Nannan et Stephanie RUFF, 2007, *op. cit.*, p. 34.

urbain et de l'architecture[535]. Pour autant, cet emprunt actif à une « altérité » architecturale permet, selon Zhou Minghao et Xue Qiaoli, de positionner Shanghai dans une attitude positive et « amicale » vis-à-vis de l'Occident, tout en le mettant à distance : c'est là toute l'ambiguïté de ces créations architecturales[536].

En retour, ces villes nouvelles « exotiques », qui peuvent prêter à sourire, invitent les professionnels architectes, urbanistes, aménageurs et, au-delà, les journalistes des pays dont les architectures ont été copiées, à se positionner sur ces créations architecturales et urbaines : de nombreux articles leur sont consacrées dans les revues spécialisées par exemple par Angela Barbanente, Augusto Cagnardi, Ming Huangxiang, qui présentent la ville italienne de Pujiang dans la revue *Urbanistica*[537], par Johannes Dell et Albert Speer pour la ville allemande de Anting dans la revue *Trialog 75*[538], par Ada Fredelius, journaliste suédoise qui avait effectué pour SinoCities.net[539] plusieurs reportages sur la ville scandinave de Luodian, ou par Dong Nannan et Stephanie Ruff, qui analysent l'ensemble du programme « une ville, neuf bourgs » dans la revue européenne Topos[540], ou plus récemment par l'ingénieur civil néerlandais Harry Den Hartog[541], qui revient sur l'ensemble du projet « une ville, neuf bourgs ».

Cet « exotisme » est par ailleurs encouragé par les pouvoirs en place, à travers notamment le document officiel « Propositions pour développer les bourgs de Shanghai » (*guanyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan de shidian yijian*), publié par la Municipalité de Shanghai en janvier 2001. Ce document veut faire porter l'attention des gouvernements d'arrondissement sur la mondialisation et propose à ce titre l'importation de styles architecturaux étrangers, pour attirer les investissements immobiliers et industriels étrangers au sein de ces villes modèles[542], à l'heure où la Chine s'insère dans la globalisation, se porte candidate à l'organisation de l'Exposition universelle de 2010 en 2000 et adhère à l'OMC en 2001. Cet indice d'un marketing urbain, d'un argument publicitaire, témoigne du renouveau de Shanghai et de sa réinterprétation dans le système monde.

---

[535] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-114.
[536] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 115-117.
[537] Angela BARBANENTE, 2003, *op. cit.*, pp. 4-7 ; Augusto CAGNARDI, 2003, *op. cit.*, pp. 63-74 ; MING Huangxiang, 2003, *op. cit.*, pp. 75-81.
[538] Johannes DELL et Albert SPEER, 2002, *op. cit.,* pp. 17-20.
[539] Ada FREDELIUS, 2005, *op. cit.*.
[540] DONG Nannan et Stephanie RUFF, 2007, *op. cit.,* pp. 32-37.
[541] Harry DEN HARTOG, 2010, *op. cit.*.
[542] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

Les promesses environnementales d'un développement durable ?

La conception des villes nouvelles constitue un enjeu en termes d'environnement pour la Municipalité. Comparées à la ville-centre de Shanghai, les villes nouvelles se singularisent par l'importance des espaces verts qui permettent de favoriser l'environnement tout en offrant un cadre de vie de qualité. Alors que les grandes villes connaissent des difficultés liées à leur développement rapide avec la densité excessive de la population, la congestion des transports, la dégradation de l'environnement et la pollution, les espaces périurbains chinois deviennent attractifs et sont de plus en plus prisés[543].

Dans les villes nouvelles, les espaces verts sont déclinés à toutes les échelles et remplissent des fonctions variées. Certains espaces verts linéaires servent de frontière, par exemple ceux créés le long des routes et des rivières comme obstacle à la pollution ou pour délimiter des parcelles foncières. D'autres servent d'espaces de récréation dans la ville et constituent de véritables trames vertes. Par exemple, la ville nouvelle de Songjiang dispose d'une large bande verte médiane de plus de 2 km de long, s'étirant de Thames Town jusqu'au nouveau centre administratif. Cette coulée verte se compose de trois jardins publics : le parc central, le parc Sixian et la place du Peuple (*Shimin guangchang*). Songjiang s'organise ainsi autour d'un véritable poumon vert qui entre en parfaite adéquation avec les préconisations des documents d'urbanisme portant sur l'ensemble de la municipalité de Shanghai.

Les nouveaux secteurs construits doivent également répondre à des critères de durabilité et de respect de l'environnement. Les constructions sont effectuées selon des normes internationales ISO[544]. Dans le bourg allemand, où les contraintes sont les plus exigeantes, tous les logements, y compris dans les secteurs pavillonnaires, doivent respecter des normes d'isolation et sont équipés par l'énergie thermique et le gaz naturel[545]. Au-delà de l'exercice de style urbanistique, les villes nouvelles permettent d'introduire le progrès technique, favorisent la promotion de la modernité et participent à la mise en place de standards dans la construction chinoise.

La ville nouvelle de Songjiang, tant par l'abondance de ses espaces verts que par l'amélioration de ses normes de construction et la prise en compte des consommations

[543] HUANG Jing, 2005, *op. cit*., pp. 42-47.
[544] HUANG Jing, 2005, *op. cit*., pp. 42-47.
[545] DONG Nannan et Stephanie RUFF, 2007, *op. cit.,* pp. 32-37.

énergétiques, répond à la volonté de promouvoir un développement durable et coordonné de la métropole shanghaienne[546]. Pour autant, cette « mise au vert » du paysage urbain des périphéries de Shanghai et la prise en compte de l'efficacité énergétique restent encore éloignées d'une planification intégrée et d'innovations technologiques répondant aux exigences de développement urbain durable, imposées par le pouvoir central et ses ministères à travers les plans quinquennaux nationaux. Le discours tenu par la Municipalité de Shanghai sur le développement durable des villes nouvelles tient plus de la rhétorique que de l'écologie urbaine, comme l'illustre cette présentation : « Le nouveau secteur de Songjiang se distingue par sa modernité, son internationalisation, son concept d'éco-ville et sa riche culture du tourisme. Son organisation rigoureuse, les équipements publics modernes et divers, le réseau de rues qui se croisent à angle droits et le dessin de la ville présentent les tendances que l'on trouve dans une ville moderne. La reforestation pratiquée à grande échelle a produit un environnement urbain vert et écologique »[547]. En fait, les schémas directeurs des villes nouvelles de première génération, notamment celles du programme « une ville, neuf bourgs », ne planifient pas d'éco-quartiers en tant que tels, mais des quartiers répondant aux exigences en terme de morphologie urbaine du *New Urbanism*. La « reforestation » se limite à l'aménagement paysager de rangées d'arbres le long des principaux axes de communication et le long des canaux dans les espaces collectifs des résidences.

Toutefois, des initiatives publiques, privées ou mixtes apparaissent dans le secteur de l'écoconstruction, sur le modèle de l'éco-ville portée par le ministère du Logement, du développement urbain et rural [548].

À Shanghai, l'Institut de recherche sur le bâtiment (s*hanghaishi jianzhu kexue yanjiuyuan youxian gongsi*) ou SRIBS[549] est un consultant public privilégié dans le

[546] Shanghai Urban Planning Administration Bureau, 2005, *op. cit.* p. 1.
[547] « Songjiang new area is distinct for modernity, internationalization, eco-concept and rich tourist culture. The rigorous structure, all kinds of modern public facilities, straight road network and the radiation design of the city represents the trend of modern cities. The large scale forestation has created a green eco-environment » : Songjiang tourist guide, N.R.
[548] Le ministère du Logement, du développement urbain et rural (*gongheguo zhufang he chengxiang jianshe bu* ou *Ministry of Housing and Urban-Rural Development*, MoHURD).

domaine de l'écoconstruction. En 2001, le SRIBS est passé du statut de *shiyue danwei*, qui le faisait dépendre du Département de la construction et des transports, décideur de la planification urbaine de Shanghai, à celui de société publique (*guoji wei*) le plaçant comme un consultant privilégié de la municipalité[550]. À Shanghai, l'Institut est rattaché à la Commission municipale de la construction urbaine et rurale et des transports et reçoit son budget de la Commission des sciences et technologies. Le SRIBS répond au principe de double gouvernance et de double tutelle, centrale et municipale. Il entretient également des relations étroites avec le ministère du Logement, du développement urbain et rural [551], et dépend budgétairement du ministère des Sciences et technologies [552]. Ses missions articulent [553] : un volet recherche à travers le développement de standards et objectifs en écoconstruction et efficacité dans le bâtiment ; ainsi qu'un volet expertise à travers l'évaluation, la certification, l'amélioration de la conception (essais et certification sur les matériaux, évaluation qualitative de produits et procédés innovants, évaluation des risques, essais acoustiques, thermiques, mécaniques ; tests de résistance au feu sur matériaux et composants...).

Le SRIBS tente ainsi une approche intégrée des performances environnementales et énergétiques, de la sécurité, de la santé et de l'adaptabilité aux usagers et à la compétitivité économique de l'écoconstruction. Il cherche également à influencer les gouvernements locaux par la recherche et le développement de projets

---

[549] Site officiel de l'Institut de recherche dans le bâtiment (*Shanghai shi jianzhu kexue yan jiu yuan (jituan) youxian gongsi* ; *Shanghai Research Institute of Building Sciences* ou SRIBS), http://www.jk.sh.cn/, consulté le 19/05/2012. En France, le SRIBS a pour équivalent le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), http://www.cstb.fr/. Le CSTB et le SRIBS ont d'ailleurs collaboré en 2003-2004, sur le projet de construction d'un quartier résidentiel à haute performance énergétique à Minhang : la résidence Bilinwan (Sources : visite de terrain effectuée le 10/06/2010 et le 04/03/2012 ; et François BLANC, 2011. « Le projet Bilinwan : 5 ans de coopération franco-chinoise dans les économies d'énergie dans le bâtiment », *Lettre de Shanghai*, http://www.ambafrance-cn.org/Le-projet-Bilinwan-5-ans-de-cooperation-franco-chinoise-dans-les-economies-d-energie-dans-le.html, consulté le 09/12/2012). Puis en 2008-2009, le CSTB et le SRIBS collaborent sur le projet « eco-home » du pavillon de Shanghai à l'Exposition universelle.

[550] YANG Jianrong, directeur adjoint du Département de l'innovation technologique du SRIBS ; entretien réalisé le 04/03/2011.

[551] JIANG Dahe, 2011. « China, from eco-city to eco-civilization », UNEP-Tongji Institute of Environment for Sustainable Development, Tongji University, http://unep-iesd.tongji.edu.cn/themes/51/userfiles/download/2011/6/13/7j4fkyutbgrqwbo.pdf, mis en ligne le 13/06/2011 et consulté le 17/10/2011, pp. 38-45.

[552] Le site officiel du ministère des Sciences et technologies, http://www.most.gov.cn/ et http://www.most.gov.cn/eng/, consultés le 19/05/2012.

[553] YANG Jianrong, directeur adjoint du Département de l'innovation technologique du SRIBS ; entretien réalisé le 04/03/2011.

pilotes[554]. À l'Exposition universelle de Shanghai, il a conçu et construit le pavillon « eco-home » de Shanghai, véritable exercice d'efficacité énergétique dans le bâtiment et de domotique, présenté dans la zone de l'exposition consacrée aux meilleures pratiques urbaines. Les villes nouvelles de Shanghai ont-elles sollicité l'intervention du SRIBS ?

Dans les villes nouvelles situées autour de Shanghai, plusieurs projets sollicitent les volets recherche et expertise du SRIBS. Ces projets relèvent d'initiatives publiques, privées ou mixtes. À Jiading, l'Institut municipal de planification urbaine a commandé auprès du SRIBS un manuel de bonnes pratiques pour introduire les nouvelles technologies à meilleure efficacité énergétique dans les schémas directeurs. À Qingpu, le SRIBS a été consulté pour des études sur le lac Dianshan. À Chongming, dans le bourg de Chenjia, le SRIBS optimise la conception (morphologie urbaine et architecture) d'un projet de développement urbain qui était en construction en 2011.

À Songjiang, le promoteur de la résidence « Lizi huacheng », située à proximité de la station de métro « Cité universitaire », tente d'obtenir la certification *Green building certification* et de faire évaluer la performance énergétique d'un système d'énergie solaire, à la demande du promoteur immobilier. Le projet résidentiel comporte quatre phases. La troisième, développée en 2009, correspond à une optimisation de l'orientation des logements et des leurs ouvertures. Grâce à une collaboration non pas avec le SRIBS mais directement avec les industriels, des panneaux solaires thermiques ont été disposés sur tous les balcons, orientés vers le sud des bâtiments construits lors de la troisième phase de développement du projet immobilier résidentiel. Selon Yang Jianrong [555], ce promoteur immobilier souhaitait mettre en avant la qualité environnementale des constructions par rapport à l'offre du marché, et ainsi attirer l'attention des particuliers et des promoteurs investisseurs sur ses projets résidentiels. Le promoteur souhaite désormais évaluer cette installation solaire, pour l'améliorer et l'insérer lors de nouveaux projets immobiliers. Le gouvernement d'arrondissement se montre également intéressé par ce projet privé pilote et son évaluation.

[554] YANG Jianrong, directeur adjoint du Département de l'innovation technologique du SRIBS ; entretien réalisé le 04/03/2011.
[555] YANG Jianrong, directeur adjoint du Département de l'innovation technologique du SRIBS ; entretien réalisé le 04/03/2011.

Photographie 4 : Des balcons équipés de panneaux solaires thermiques à Songjiang

Source : C. Henriot, mars 2011.

Ainsi les villes nouvelles sont-elles conçues comme des vitrines de la modernité et de la mondialisation chinoises, réunissant valorisation identitaire, rationalisation de l'espace urbain et respect de l'environnement. Les projets récemment mis en œuvre tiennent le plus souvent compte des enjeux environnementaux et des consommations énergétiques. Pourtant, les schémas directeurs des villes nouvelles n'intégraient pas ces considérations environnementales [556]. Qu'en est-il dans le cas du projet le plus emblématique de ville durable chinoise : la ville écologique de Dongtan ?

Le projet d'éco-ville de Dongtan

Située au nord de la municipalité de Shanghai dans l'embouchure du Yangzi, Chongming est une île alluviale qui s'accroît de quelques mètres carrés par an et s'étend en 2012 sur 1 041 km². À l'extrémité orientale de l'île, la « première ville entièrement écologique » de Chine, l'éco-ville de Dongtan (*shengtai cheng*) est « en cours de construction » depuis une dizaine d'années. La Municipalité de Shanghai construit-elle

[556] YU Sijia, 2010, *op. cit.*, pp. 32-33.

véritablement une éco-ville à Dongtan ? Quel réseau d'acteurs le projet mobilise-t-il ? À quelles exigences environnementales, et au-delà du développement urbain durable, le projet répond-t-il ?

Retour sur le projet de la ville écologique à Dongtan

Depuis 2001, le nouveau bourg de Chenjia, développé dans le cadre du projet « une ville, neuf bourgs », constitue une première réflexion du projet de ville écologique de Dongtan.

Il a été initialement conçu selon le « style écologique de l'île verte » (*shengtai haidao huayuan fengge*) sur une surface de 22 km², en harmonie avec la réserve ornithologique et la zone humide de Dongtan[557]. En 2002, Chongming, dernier district de la municipalité où l'espace rural domine, est retenue par le futur ministère de l'Environnement chinois pour devenir une zone écologique pilote[558]. En 2004, suite à des propositions de l'Institut McKinsey[559] et après une compétition internationale, la Société d'investissements industriels de Shanghai (*Shanghai shiye jituan youxian gongsi*), également connue sous le nom de SIIC Group (*Shanghai Industrial Investment Holdings Corporation*) [560], dont la filiale construction immobilière de Dongtan (*Shanghai shiye dongtan youxian gongsi jianshe fengongsi*) détient depuis 1998 les droits d'usage du sol[561], confie au consultant britannique ARUP[562] la stratégie de développement et d'aménagement « zéro carbone » d'une zone de 86 km² située à l'extrémité sud-orientale de l'île, le secteur de Dongtan. Le schéma directeur prévoit notamment une zone naturelle humide mise en valeur pour le tourisme, une zone d'agriculture biologique et une éco-ville. Le projet d'éco-ville remis par ARUP et son consultant Peter Head est ambitieux : il mobilise des technologies innovantes pour favoriser les économies d'énergie et le recours aux énergies renouvelables (solaire, éolienne, biomasse, transports à haut niveau de service et faible émission de carbone,

[557] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, pp. 8-11.
[558] HUANG Baorong *et al.*, 2008. « Construction of an eco-island : a case study of Chongming Island, China », *Ocean and Coastal Management*, n° 51, p. 576.
[559] McKinsey and Company, http://www.mckinsey.com/, consulté le 08/05/2012.
[560] SIIC Group, http://www.siic.com/en/corp/corp_01.htm. Le projet d'éco-ville de Dongtan, http://www.siic.com/en/business/business_01_01.htm, consulté 08/05/2012.
[561] SHEN Jie et WU Fulong, 2012. « Restless urban Landscapes in China : a Case study of three Projects in Shanghai », *Journal of Urban Affairs*, vol. 34, n° 3, p. 236.
[562] ARUP, http://www.arup.com. Présentation du projet de Dongtan, http://www.arup.com/_assets/_download/8CFDEE1A-CC3E-EA1A-25FD80B2315B50FD.pdf, 20 pages, consulté le 08/05/2012.

éco-construction, traitement écologique de l'eau…). En novembre 2005, le schéma directeur est approuvé par le Bureau municipal de planification de Shanghai[563], tandis que Skindmore, Owings and Merrill's[564] réalisent les schémas de développement urbain et agricole de l'ensemble de l'île de Chongming[565]. En 2005, la conception détaillée de nombreux bâtiments est confiée à des entreprises chinoises, qui sont chargées de « siniser » le projet d'île écologique et d'éco-ville[566]. La première phase de l'éco-ville aménagée sur 6,3 km² est composée de trois secteurs appelés « villages » dédiés au tourisme de récréation, à l'innovation technologique et à la santé[567]. En novembre 2005, conscients de l'innovation conceptuelle que représente Dongtan, la SIIC, le président Hu Jintao et le premier ministre britannique Tony Blair signent, en marge d'un accord commercial une déclaration de coopération pour le développement de l'éco-ville de Dongtan[568].

Le projet attire l'attention des médias internationaux, en raison de l'enjeu que représente l'empreinte énergétique et écologique de la Chine, dans le cadre de la préparation du sommet de Copenhague de 2009 sur le changement climatique et en raison de la couverture médiatique dont dispose Shanghai en tant qu'organisatrice de l'Exposition universelle de 2010. La première phase de la construction de Dongtan doit d'ailleurs être réalisée pour le lancement de l'Exposition universelle, le 1er mai 2010, et accueillir 10 000 habitants. Le phasage prévoit également la construction d'une ville capable d'accueillir 80 000 habitants en 2020 et 500 000 habitants en 2050. Le projet est particulièrement médiatisé en raison de la publicité qu'en fait le consultant ARUP, pour qui Dongtan constitue un projet phare et une occasion unique de faire une percée sur le marché de Chine continentale[569].

Mais, à partir de 2006, le projet de Dongtan rencontre de nombreux obstacles. Plusieurs observateurs dénoncent le développement d'une éco-ville située à proximité d'une zone protégée Ramsar qui sert d'habitat au printemps et à l'automne pour 2 à

---

[563] SHEN Jie et WU Fulong, 2012, *op. cit.,* p. 17.
[564] Le bureau d'études Skindmore, Owings & Merrill's (SOM), http://www.som.com, consulté le 08/05/2012.
[565] Le schéma directeur de Chongming planifié par Skindmore, Owings & Merrill's SOM, http://www.som.com/content.cfm/ chongming_island, consulté le 08/05/2012.
[566] Harry DEN HARTOG, 2010, *op. cit.*, pp. 160-171.
[567] La présentation du projet d'éco-ville de Dongtan, http://www.siic.com/en/business/business_01_ 01.htm.
[568] Harry DEN HARTOG, 2010, *op. cit.*, pp. 160-171 ; WU Fulong, 2011. « China's ecocities », *Geoforum*, N.R., p. 1.
[569] WU Fulong, 2011, *op. cit.*, p. 1.

3 millions d'oiseaux migrateurs sur leur route entre l'Asie et l'Australie. Le projet est officiellement suspendu en 2008, et ce pour des raisons politiques et financières.

En effet, le projet d'éco-ville de Dongtan était largement soutenu par Chen Liangyu, l'ancien secrétaire du Parti communiste de la municipalité de Shanghai, c'est-à-dire le « numéro 1 » de la Municipalité entre octobre 2002 et septembre 2006, avant qu'il ne soit démis de ses fonctions puis condamné, en avril 2008, à 18 ans de prison, pour détournement de fonds publics, abus de pouvoir et corruption[570]. Si la presse internationale explique l'abandon du projet de Dongtan par la déchéance de l'ancien dirigeant de Shanghai, la réalité est plus complexe.

L'un des enjeux auxquels le projet de Dongtan est confronté dès le début est le quota de surfaces constructibles et de terres agricoles. Afin de conserver son autonomie alimentaire, la Chine a gelé 1,8 milliard de mu (soit 120 millions d'hectares) de terres arables destinées à l'exploitation agricole. Le ministère chinois des Ressources et du sol (*Zhonghua renmin gongheguo guotu ziyuan bu, Ministry of Land and Ressources*)[571] est chargé d'allouer à chaque gouvernement local le quota de surfaces constructibles et de terres agricoles. Chaque collectivité territoriale se doit de respecter ces prescriptions, afin de participer à l'autonomie alimentaire de la Chine. Entre 2001 et 2006, la question de l'ouverture des terres agricoles à l'urbanisation, même durable, de la zone humide et de la réserve ornithologique de Dongtan n'a jamais été tranchée. Tant que Chen Liangyu soutenait le projet auprès du gouvernement central, la SIIC, propriétaire du droit d'usage de ce territoire, espérait un changement du statut du sol, arrangement que le limogeage de Chen Liangyu a rendu impossible en 2006[572].

Devant les difficultés rencontrées par le projet, les investisseurs et les promoteurs, soucieux que leur image ne soit pas associée à l'ancien dirigeant déchu, se désengagent du projet. Un projet d'aménagement doit sa réalisation et la longévité des crédits financiers et moraux qui lui sont alloués, à la longévité du « réseau d'influence » (*guanxi*) porteur du projet d'aménagement. En cas de limogeage de la tête porteuse du *guanxi*, le projet est abandonné. Ce projet et son réseau d'influence ne sont jamais réappropriés par le nouveau dirigeant, qui souhaite avant tout favoriser les intérêts et les

---

[570] Chen Liangyu appartient au réseau d'influence shanghaien, ce qui fait de lui un proche de Jiang Zemin, président de la République populaire de Chine entre mars 1993 et mars 2003, donc un adversaire du président actuel, Hu Jintao, en poste depuis mars 2003.
[571] Le site officiel du ministère des Ressources et du sol, http://www.mlr.gov.cn/, et de ses missions, http://www.mlr.gov.cn/mlrenglish/about/mission/, consultés le 08/05/2012.
[572] WU Fulong, 2011, *op. cit.*, p. 2.

projets de son propre réseau. En Chine, sans continuité des dirigeants politiques, il n'y a pas de continuité des projets d'aménagement.

Enfin, le surcoût de la construction lié au recours à des matériaux et des technologies innovantes n'avait vraisemblablement pas été chiffré par la SIIC[573]. Avec la récession de la fin 2008 et devant les difficultés de modification du droit d'usage du sol, il devient difficile, même pour la SIIC, l'une des plus grosses sociétés municipales d'investissements de Shanghai, de mobiliser des partenaires financiers pour un projet d'écoconstruction fort onéreux, d'autant que ce surcoût se répercutera sur les particuliers qui achèteront les logements de l'éco-ville de Dongtan. Or les acheteurs ne sont pas forcément prêts à payer un tel surcoût, alors que, pour la majeure partie de la population, une ville écologique est une ville dotée d'espaces verts, pas d'une ingénierie visant des objectifs en termes d'empreinte carbone.

Le projet de ville écologique de Dongtan est gelé depuis l'automne 2006 et officiellement abandonné en 2008. Les pages dédiées au projet sur le site Internet d'ARUP, ainsi que le site officiel d'éco-ville de Dongtan, sont supprimés de la toile. Pour autant, Dongtan et son projet d'éco-ville continuent de susciter l'intérêt de la presse grand public et spécialisée internationale.

La presse française se fait l'écho de cet engouement, lors de la conception du projet en 2005-2006 : « La première ville écologique sera chinoise » dans *Le Monde* en avril 2006[574], « Dongtan, ville écologique » dans *Sciences et avenir* en décembre 2006[575]. À l'occasion de l'Exposition universelle de 2010, la presse française semble découvrir le retard pris par le projet : « Dongtan, l'éco-cité chinoise fantôme » dans *TerraEco*[576], « Mais où est passée l'éco-ville modèle de Dongtan ? » dans *Aujourd'hui la Chine*[577], « Dongtan, ville verte, ville fantôme » dans *L'express*[578], « Avec ses éco-villes, la Chine joue aux échecs » dans *Libération*[579].

---

[573] Rob BEST, 2010. « Epoch of Belief : Dongtan », http://robswatsonadventure.blogspot.fr/2010/11/tale-of-four-cities-chapter-1.html, consulté le 08/05/2012.
[574] Jean-Pierre LANGELLIER et Brice PEDROLETTI, 2006. « La première ville écologique sera chinoise », *Le Monde*, 16 avril 2006, http://www.lemonde.fr, ID 941615, consulté le 16/10/2011.
[575] Antonia CIMINI et Nicolas SRIDI, 2006. « Dongtan, ville écologique », *Sciences et avenir*, n° 718, décembre 2006, pp. 64-68, http://www.sciencesetavenir.fr/magazine/p718/articles/a325393.html, ID a325393, consulté le 16/10/2011.
[576] Nicolas SAMSOEN, 2009 (interview de). « Dongtan, l'éco-cité chinoise fantôme », *Terra Eco*, 15 juillet 2009, http://www.terraeco.net/L-eco-cite-chinoise-etait-elle-une,1380.html, consulté le 16/10/2011.
[577] Benoît GUIVELLIC, 2010. « Mais où est passée l'éco-ville modèle de Dongtan ? », *Aujourd'hui la Chine*, 16 février 2010, http://chine.aujourdhuilemonde.com/mais-ou-est-passee-leco-ville-modele-de-dongtan, consulté le 16/10/2011.

Si Dongtan n'est pas réalisé, la compétition internationale pousse l'émirat d'Abou Dabi à construire l'éco-ville de Masdar[580], tandis qu'ARUP s'implante en Chine continentale et conçoit, d'après l'expérience de Dongtan, plusieurs projets d'éco-ville chinoises, comme Wanzhuang, dans le corridor de développement Pékin-Tianjin, qui doit voir sur 80 km² l'implantation d'une éco-ville[581], l'éco-vallée agricole Cofco[582] ou la communauté bas-carbone Changxindian[583], également à Pékin.

Chongming, de la ville écologique à l'île écologique

Au delà de l'éco-ville de Dongtan planifiée en 2003-2005, c'est une île écologique que la Municipalité de Shanghai entend aménager. Le fait de laisser inchangé le statu administratif du district de Chongming permet aux dirigeants de la municipalité de conserver des liens avec le réseau en charge du développement des districts (*xian*) et des enjeux environnementaux auprès du gouvernement central. Les autorités de Shanghai souhaitent faire de ce territoire un espace écologique préservé. Chongming correspond à un « éco-district », relevant de l'initiative du gouvernement local de la municipalité de Shanghai et non du ministère de la Protection environnementale ou du ministère du Logement, du développement urbain et rural[584].

En janvier 2010, un nouveau programme pour l'île de Chongming : « Chongming Eco-Island Construction Outline 2010-2020 (*Chongming shengtai dao jianshe gangyao 2010-2020*) » est publié [585] . Le projet vise à promouvoir un développement harmonieux des ressources, de l'industrie, des infrastructures, des

---

[578] Robert NEUVILLE, 2010. « Dongtan, ville verte, ville fantôme », *L'Express*, Dossier spécial « Le prodige Shanghai », n° 3068, 22 avril 2010, p. 64, http://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/dongtan-ville-verte-ville-fantome_887952.html, consulté le 16/10/2011.
[579] Philippe GRANGEREAU, 2010. « Avec ses éco-villes, la Chine joue aux échecs », *Libération*, 17 mai 2010, http://www.liberation.fr/terre/0101635793-avec-ses-ecovilles-la-chine-joue-aux-echecs, consulté le 16/10/2011.
[580] Le site officiel de l'éco-ville Masdar, http://www.masdarcity.ae/en/, consulté le 08/05/2012.
[581] Le projet proposé par ARUP pour l'éco-ville Wanzhuang, http://www.arup.com/Projects/Wanzhuang_Eco-city.aspx, consulté le 17/10/2011.
[582] Le projet proposé par ARUP pour l'éco-vallée agricole Cofco, http://www.arup.com/Projects/Wanzhuang_Eco-city.aspx, consulté le 17/10/2011.
[583] Le projet proposé par ARUP pour la communauté bas-carbone de Changxindian, http://www.arup.com/Projects/Changxindian_Low_Carbon_Community.aspx, consulté le 17/10/2011.
[584] JIANG Dahe, 2011. « China, from eco-city to eco-civilization », UNEP-Tongji Institute of Environment for Sustainable Development, Tongji University, http://unep-iesd.tongji.edu.cn/themes/51/userfiles/download/2011/6/13/7j4fkyutbgrqwbo.pdf, mis en ligne le 13/06/2011 et consulté le 17/10/2011, pp. 38-45.
[585] Chongming Eco-Island Construction Outline (2010-2020), http://www.cmx.gov.cn/cm_website/html/eng_cmzf/Eng_cmzf_cmzf_fzjh/List/list_0.htm, consulté le 08/05/2012.

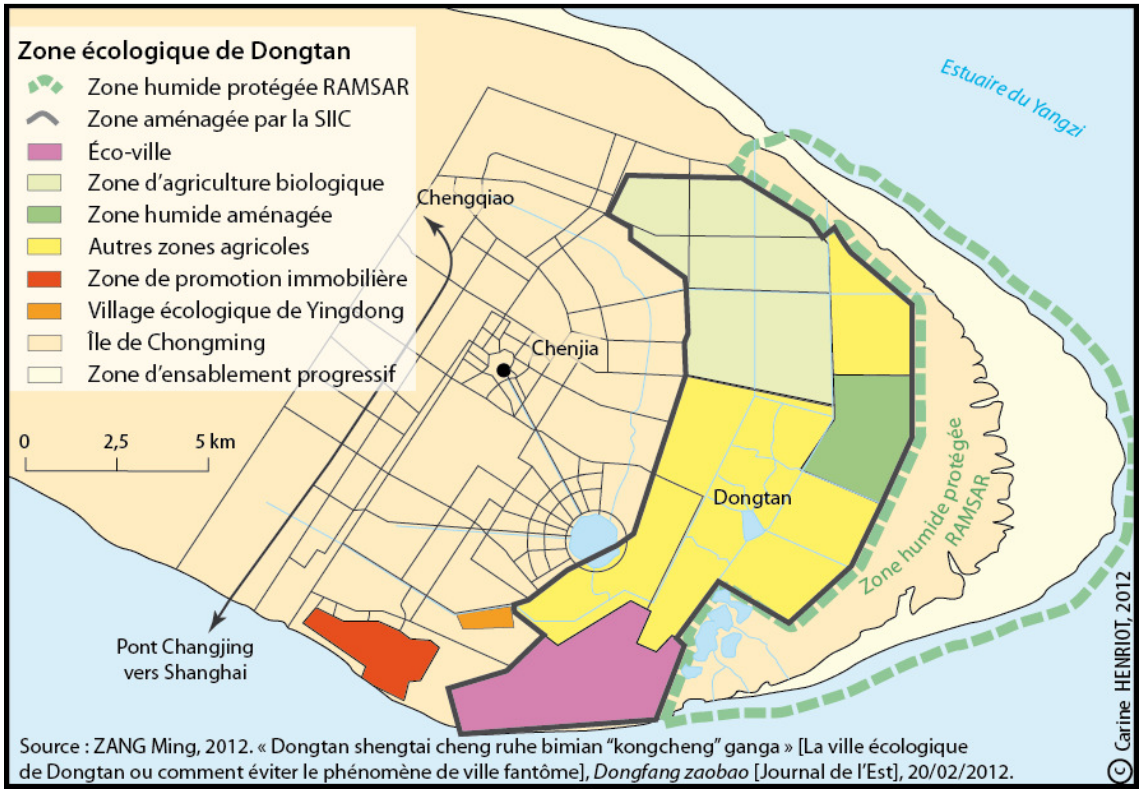
services sociaux et de l'environnement ; permettre une meilleure répartition spatiale des fonctions de l'île ; établir un système d'indicateurs pour construire une île écologique ; mettre l'accent sur la durabilité des ressources naturelles, les énergies renouvelables, la qualité de l'air et de l'eau, le niveau sonore, la gestion des déchets, la réduction des émissions de polluants, les économies d'énergie, l'optimisation de la structure industrielle, la requalification des infrastructures et du niveau des services sociaux, la démocratie participative[586]. En mars 2010, le ministère des Sciences et technologies[587] approuve la zone expérimentale du district de Chongming, suite à l'aménagement, en 2009, de projets clé promouvant le développement bas-carbone, à l'initiative du ministère des Sciences et technologies. Au niveau municipal, le projet d'île écologique de Dongtan est confirmé dans le cadre du « Douzième programme d'action et de développement quinquennal : rendre l'environnement de la ville plus propre et plus plaisant »[588].

L'aménagement du secteur écologique de Dongtan

Situé sur le territoire du bourg de Chenjia, le secteur de Dongtan comprend plusieurs zones, la majorité étant mise en valeur par une branche dédiée du promoteur-aménageur de la SIIC, la Société de développement et d'investissement de Dongtan (*Shanghai shiye dongtan touzi kaifa youxian gongsi*), qui souhaite développer sur 86 km² une zone écologique expérimentale (*chongming dongtan shengtai shifan qu*).

[586] JIANG Dahe, 2011, *op. cit.*, p. 42.
[587] Le site officiel du ministère des Sciences et technologies, http://www.most.gov.cn/ et http://www.most.gov.cn/eng/, consulté le 19/05/2012.
[588] Shanghai renmin zhengfu [Gouvernement de la municipalité de Shanghai], 2011. « Shi'erwu guihua yu fazhan : rang chengshi shengtai gengjia qingxin yiren » [XII^{e} programme d'action et de développement quinquennal : rendre l'environnement de la ville plus propre et plus plaisant], http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node25307/node25455/node25474/node25481/u21ai481990.html, mis en ligne le 17/02/2011 et consulté le 17/10/2011.

Carte 30 : L'aménagement de la zone de Dongtan sur l'île de Chongming en 2012



Source : ZANG Ming, 2012. « Dongtan shengtai cheng ruhe bimian "kongcheng" ganga » [La ville écologique de Dongtan ou comment éviter le phénomène de ville fantôme], *Dongfang zaobao* [Journal de l'Est], 20/02/2012.

À l'extrémité orientale de l'île de Chongming, le parc de la zone humide de Dongtan (*dongtan shidi gongyuan*)[589]a été aménagé par la SIIC à partir de 2003 et ouvert au grand public en avril 2010, juste avant l'Exposition universelle. La première phase de mise en valeur s'étend en 2012 sur 1,81 km². À terme, 6,5 km² de zone humide seront préservés et aménagés pour accueillir les visiteurs venus découvrir la faune et la flore caractéristiques des zones humides en milieu sub-tropical. Proche des éco-musées français, le parc éveille à l'environnement, à sa connaissance et à son respect, tout en proposant des activités ludiques ; le visiteur peut se promener à pied, en bicyclette, en voiture électrique ou en bateau électrique au sein de cette zone de préservation et de récréation[590].

[589] Parc de la zone humide de Dongtan, http://www.dongtanwetland.com .
[590] Visites de terrain le 15/03/2008 et le 12/03/2011.

Photographie 5 : La zone humide aménagée de Dongtan

Source : C. Henriot, mars 2011.

La zone d'agriculture biologique de Dongtan (*dongtan nongye lügang*), aménagée par la SIIC sur 67 km², s'inscrit en continuité avec le Parc d'agriculture moderne développé plus à l'ouest par le district de Chongming[591].

La construction de l'éco-ville de Dongtan (*dongtan shengtai cheng*) est officiellement lancée fin février 2012. Ces trois secteurs (le village nord, le village ouest et le village est) occuperont un site de 12,5 km², ce qui représente pour la SIIC un investissement de 4,5 milliards de yuans. L'éco-ville est planifiée pour accueillir en 2020 50 000 personnes, ce qui correspond à un changement de gabarit comparé aux 80 000 habitants projetés en 2005. Selon ce projet, elle serait ceinturée au sud par le bord de mer et au nord par un parc de 110 hectares, le jardin écologique de Dongtan (*dongtan shengtai gongyuan*).

Dans le secteur est serait notamment créé un complexe résidentiel destiné à accueillir les retraités et personnes âgées (*lao shequ*). Le projet cible les plus de 60 ans, qui représentent 15 % de la population résidente à Shanghai en 2011, soit 3,5 millions de personnes. Ce complexe gériatrique disposerait d'une capacité d'accueil de plus de 10 000 personnes âgées, réparties dans 7 700 logements, allant de la simple résidence au service médicalisé. Salles de sports et possibilités de loisirs de plein air seraient

[591] ZANG Ming, 2012. « Dongtan shengtai cheng ruhe bimian "kongcheng" ganga » [La ville écologique de Dongtan ou comment éviter le phénomène de ville fantôme], *Dongfang zaobao* [Journal de l'Est], du 20/02/2012, http://www.dfdaily.com/html/21/2012/2/20/745991.shtml.

proposés aux jeunes retraités, tandis que des services médicalisés prendraient en charge les personnes les plus dépendantes. L'ensemble des logements serait en location et viserait une clientèle de classe moyenne, qui disposerait d'appartements de 80 à 110 m², comprenant d'une à deux chambres[592]. Pour le directeur de la société de développement, le projet cherche avant tout à éviter le phénomène de « ville fantôme » (*kongcheng*), observé dans plusieurs villes nouvelles et dans de nombreux projets de promotion immobilière à Shanghai.

Un autre projet, le village écologique de Yingdong (*yingdong shengtai cun yujiale*), développé par le bourg de Chenjia, correspond à une initiative publique. Il se situe à proximité de la zone touristique de « l'heureux foyer de pêcheurs » (*yujiale lüyou qu*), qui correspond à un parc de démonstration agricole de rang national (*quanguo nongye lüyou shifan dian*), et à une initiative éco-touristique locale, le bourg de Chenjia, et n'émane pas de la SIIC. Organisé autour d'un lac, il est composé du village traditionnel, d'une zone de récréation, le *nongjiale*, et d'un secteur résidentiel pavillonnaire : le village écologique. Ce dernier, destiné à héberger les visiteurs les plus fortunés de « l'heureux foyer de pêcheurs », correspond à un îlot d'une douzaine de villas, dont l'éclairage public est assuré par des éoliennes et des panneaux photovoltaïques intégrés sur les lampadaires et respecte les normes d'écoconstruction : la façade nord est presque aveugle, alors que celle au sud présente de nombreuses ouvertures et est rehaussée au niveau de la toiture de panneaux photovoltaïques.

Planche 6 Les éco-pavillons du village écologique de Yindong

Source : Carine Henriot, mars 2011.

[592] ZANG Ming, 2012, *op. cit.*.

Chaque villa (*bieshu*) se loue 2 000 yuans/nuit, et peut accueillir jusqu'à 10 personnes dans 5 chambres à coucher[593]. Ce coût reste très élevé compte tenu de la localisation et du confort limité. Enfin, si le cahier des charges du gros œuvre répond aux contraintes d'une éco-construction, le second œuvre, les finitions et la décoration intérieure bien qu'élémentaires mobilisent marbres et bois exotiques.

Sur les 86 km² initiaux de la zone aménagée par la SIIC, seuls 12,5 km² seraient urbanisés, répondant ainsi aux exigences de préservation de sols agricoles, avec 67 km² dédiés. Pour autant, la hausse de la valeur foncière générée par cette zone écologique expérimentale et sa localisation à proximité du nouveau pont-tunnel reliant Chongming à la ville-centre de Shanghai favorisent les effets d'anticipation des promoteurs.

Une opération de promotion immobilière : Les villas du bord de mer

Le littoral sud de Chongming, au niveau du pont/tunnel Changjing, qui relie l'île à la ville-centre de Shanghai, un secteur résidentiel pavillonnaire a été construit entre 2009 et 2012 autour d'un golf. La résidence « le bord de mer pittoresque » (*fengjing shui'an*)[594] est réalisée par deux promoteurs immobiliers : l'un originaire du Zhejiang Baoyi (*Baoyi jituan youxian gongsi*), l'autre de Shanghai Chun'an Real Estate Development Co., Ltd[595]. Malgré l'éloignement, les prix sont ceux pratiqués en banlieue de Shanghai, notamment dans les villes nouvelles[596].

Tableau 23 : Les prix de vente de la résidence « le bord de mer pittoresque » par type de construction

Type de construction	Prix
Maison mitoyenne en bande (*lianpai bieshu*)	13 000 yuans/m²
Maison jumelée (*chuanping bieshu*)	18 à 20 000 yuans/m²
Maison individuelle de 335 à 355 m² (*dudong bieshu*)	37 à 40 000 yuans/m²

Source : Mme XU Yufen, agent de vente responsable de l'accueil client de « Boee Scenary Coast », entretien réalisé le 12/03/2011.

[593] Mme ZHU Lingling, responsable de l'accueil touristique de « l'heureux foyer de pêcheurs », entretien réalisé le 12/03/2011 ; prospectus non datés ; et visite de terrain le 12/03/2011.
[594] Présentation de la résidence « le bord de mer pittoresque », http://fjsa.boeegroup.com/, consulté le 09/05/2012.
[595] Site officiel du promoteur immobilier Baoyi, http://www.boeegroup.com, consulté le 08/05/2012.
[596] Entretien avec Mme XU Yufen, agent de vente responsable de l'accueil client de « Boee Scenary Coast » et visite de terrain le 12/03/2011.

L'argumentaire de vente met en avant la qualité des constructions et leur proximité avec la zone humide protégée de Dongtan. L'éloignement de Chongming par rapport à la ville-centre de Shanghai n'est plus discriminatoire.

Planche 7 : Opération de promotion immobilière à Dongtan, la résidence « le bord de mer pitttoresque », de style toscan

Source : Carine Henriot, mars 2011.

Ainsi, Pour l'heure les schémas directeurs des villes nouvelles de Shanghai ne sont pas encore les réceptacles privilégiés de projets d'écoconstruction, en raison d'un intérêt très récent en Chine pour les questions d'économies d'énergie et de développement durable. Pourtant, les initiatives devraient se multiplier dans le cadre du XII[e] programme d'action quinquennal, notamment grâce aux retombées de l'Exposition universelle de Shanghai et à la mise en place d'un réseau d'acteurs favorisant l'écoconstruction, non seulement à Dongtan mais aussi sur l'ensemble de la municipalité. Lancé en mai 2010, à l'occasion de l'Exposition universelle, le Shanghai Green Building Council (S*hanghaishi lüse jianzhu cujin hui*)[597] a pour mission de favoriser l'écoconstruction en influençant la chaîne de marketing de la construction, en fournissant des méthodes de conception et d'innovations technologiques à économies d'énergie dans le bâtiment. Cette commission est autorisée par le China Green Building Council (*Zhongguo kechixu jianzhu dahui*)[598]. Enfin, le SRIBS développe actuellement un *Building Energy Plan* avec le Shanghai Green Building Council, la commission en

[597] Site officiel du Shanghai Green Building Council (*shanghaishi lüse jianzhu cujin hui*), http://www.shgbc.com , consulté le 19/05/2012.
[598] Site officiel du China Green Building Council de niveau national (*zhongguo kechixu jianzhu dahui*), http://www.greenbuildingchina.com/en/index.php , consulté le 19/05/2012.

charge de la planification urbaine, rurale et des transports, ainsi qu'avec l'Institut de l'immobilier.

Globalement, la municipalité de Shanghai a connu à la fois des élargissements successifs et des redéfinitions des limites internes de son territoire lui permettant de faire face à l'urbanisation accélérée et son extension périphérique, à la croissance démographique qui nécessite la construction de nouvelles résidences. Les autorités ont également procédé à des inflexions des stratégies d'aménagement du modèle ville-satellite à celui des villes nouvelles de desserrement, pour intégrer des projets prenant en compte certaines exigences du marketing urbain et du développement urbain durable.

Parmi les territoires profondément remaniés par ces recompositions initiées, encouragées et guidées par la Municipalité, Songjiang constitue un exemple emblématique de la succession des modèles de ville-satellite à ville nouvelle, de la prise en compte du rôle intégrateur des infrastructures de transport, mais aussi un exemple du processus de ségrégation sociale à l'œuvre dans les nouvelles périphéries urbaines de Shanghai.

Troisième partie

L'intégration des nouveaux quartiers de Songjiang dans la métropole shanghaienne

Situé au sud-ouest de la ville-centre, Songjiang est un arrondissement de la banlieue de Shanghai. Son territoire s'inscrit dans l'espace deltaïque du Jiangnan, caractérisé par un sol hydromorphe, des campagnes densément peuplées, où l'habitat est traditionnellement regroupé au sein de villages-rues, distribués le long de canaux utilisés pour le drainage, la délimitation des parcelles et la circulation fluviale.

Songjiang présente l'intérêt d'être un pôle important dès la dynastie Tang (618-907). Huating est alors fondé à l'emplacement de l'actuelle Songjiang. En raison des multiples changements de lits du Yangzi et de ses affluents, le Huangpu et le Song, l'établissement devient un port de pêche prospère. En 1292, cinq villages sont séparés du district de Huating pour former le nouveau district de Shanghai sur lequel s'étend aujourd'hui la ville-centre de Shanghai[599].

Shanghai et Songjiang sont de nouveau réunis sous une même entité administrative, lorsque le district rural de Songjiang[600] est rattaché en 1958 à la municipalité de Shanghai pour devenir le pôle de développement d'une aire urbaine, d'un bassin de croissance cohérent, à l'échelle municipale, support de programmes de desserrement industriel et résidentiel[601], ainsi que d'aménagement des transports et de ravitaillement agricole[602]. Songjiang est retenu pour accueillir l'un des pôles du programme de desserrement industriel de villes-satellites en banlieue de Shanghai. Dans les années 1980, la ville est réaffirmée en tant que ville-satellite dédiée à la petite mécanique, et accueille notamment des usines de textiles, de mécanique, et une usine d'appareils photo. L'ensemble de ce dispositif industriel offre jusqu'à 40 000 emplois à la fin des années 1990 et s'étend sur 20 km². En revanche, le bourg de Songjiang ne

[599] YAN Zhongmin, 1988. « Shanghai : the growth and shifting emphasis of China's largest city », dans Victor F.S. SIT (dir.), 1988. *Chinese cities. The growth of the metropolis since 1949.* Oxford university press, Hong Kong, pp. 94-127.
[600] Le district rural de Songjiang devient l'arrondissement périurbain de Songjiang en 1998.
[601] Carine HENRIOT, 2007, *op. cit.* p. 53 ; Carine HENRIOT, 2011, *op. cit.*, pp. 41-42.
[602] FUNG Ka-Iu, 1981b,, *op. cit* , p. 31 ; Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, p. 405.

compte que 8 200 habitants, c'est-à-dire 3 % des ouvriers travaillant dans la ville-satellite[603]. Liées à la voie ferrée, les zones industrielles se développent autour du centre-bourg traditionnel et s'accompagnent de « nouveaux villages ». Le début des années 2000 marque un renouveau des politiques de redéploiement polycentrique des activités et de la population de Shanghai[604]. Songjiang est confirmée comme pôle majeur du redéploiement métropolitain par chacun de ces programmes. Retenue par le schéma directeur de 1999, Songjiang est la première des villes nouvelles et accueille le bourg expérimental de « Thames Town » dans le cadre du projet pilote « une ville, neuf bourgs » lancé en 2001 lors du X^{e} plan quinquennal[605]. En 2003, le plan de construction urbaine de Shanghai à court terme (2003-2007), qui ajuste le schéma directeur de la municipalité, réaffirme le projet pilote « une ville neuf bourgs » mais préconise de développer en priorité les « trois principales villes nouvelles », dont Songjiang. En 2006, le XI^{e} programme d'action quinquennal (2006-2010) propose le lancement du programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé « 1966 », qui s'appuie de nouveau sur la ville nouvelle de Songjiang[606]. Enfin, le XII^{e} programme d'action quinquennal (2011-2015) confirme Songjiang comme premier pôle de redéploiement résidentiel dans la municipalité de Shanghai. La ville nouvelle de Songjiang présente donc pour caractéristique à la fois d'être une polarité significative ancienne et d'avoir été confirmée par tous les programmes contemporains de redéploiement polycentrique et de construction de villes nouvelles. Elle illustre ainsi à la fois la succession du modèle de ville-satellite vers celui de ville nouvelle de desserrement, et l'accélération des rythmes de l'urbanisation et de sa production.

Cette troisième partie présente l'intégration des nouvelles périphéries urbaines de Songjiang dans la métropole shanghaienne, à travers les stratégies d'acteurs mobilisés pour produire les nouveaux quartiers périphériques (chapitre VII), les mobilités résidentielles et le processus de ségrégation sociale (chapitre VIII) ; et, à travers le modèle urbain « à l'anglaise » aménagé à Thames Town (chapitre IX).

---

[603] FUNK K.I., 1996, *op. cit,* pp. 321-340.
[604] Thierry SANJUAN, 2009, *op. cit.*, pp. 52-53.
[605] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, pp. 8-11, Tongji daxue jian gu chengshi guihua xueyuan, Shanghai ; Carine Henriot, 2007, *op. cit.*, pp. 66-68 ; ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008 *op. cit.*, pp. 113-117 ; Carine Henriot, 2011, *op. cit.*, pp. 51-53.
[606] YU Sijia et LUO Zong 2009, *op. cit.*, p. 15.

Chapitre VII
Gouvernance et aménagement dans les nouvelles périphéries urbaines

Depuis le début des années 2000, le développement métropolitain de Shanghai est marqué à la fois par la transition du secteur de l'immobilier, et au-delà de la construction, vers l'économie de marché et par la concurrence croissante entre les arrondissements de la municipalité. Les périphéries connaissent de fortes recompositions territoriales et un développement immobilier sans précédent. Ce chapitre aborde la question de la gouvernance des arrondissements de banlieue (hors ville-centre) et le processus de production des nouveaux quartiers : des villes nouvelles et des autres secteurs en développement. Pour comprendre le lien privilégié qui existe, à Shanghai, entre la gouvernance et l'immobilier, nous verrons comment la Municipalité et les arrondissements de banlieue se dotent d'outils de planification et de structures pilotes pour financer et gérer le développement urbain ; quels processus de planification et de construction permettent une urbanisation accélérée des territoires périphériques au tournant des années 2000 ; quels acteurs, publics et privés, décisionnels et opérationnels, ce développement mobilise.

Gouvernance et documents d'urbanisme

À Shanghai, la production urbaine est étroitement encadrée par la Municipalité et ses gouvernements d'arrondissement, à travers le schéma directeur et les documents de planification quinquennaux.

Double gouvernance et isomorphisme institutionnel

Après le reclassement des districts en arrondissements de banlieue entre 1988 et 2001, qui accorde à tous les arrondissements les mêmes compétences territoriales et les place sous l'autorité à la Municipalité, la politique urbaine de Shanghai est régie à partir de

2003 par un système de « double gouvernance »[607]. Cette gestion à deux échelles (*liangji guanli*) s'effectue par le biais du Bureau de la planification urbaine et du foncier, qui opère en réseau avec ses bureaux d'arrondissements (*quju*) ou de districts (*xianju*). Le gouvernement municipal (*shizhengfu*) de Shanghai planifie l'aménagement urbain de toute la municipalité, et incite les gouvernements d'arrondissement (*quzhengfu*) et de district (*xianzhengfu*) à promouvoir une urbanisation respectueuse des ratios imposés entre surface urbanisée et surface cultivée pour préserver des terres arables. Les compétences en matière de planification urbaine sont relativement décentralisées. La Municipalité, en tant qu'instance décisionnelle, définit la politique urbaine, vote le schéma directeur et assure le contrôle général des procédures d'urbanisme. L'arrondissement met en œuvre ces politiques sous le contrôle de la Municipalité.

Illustrant cette double gouvernance, les structures institutionnelles relèvent d'une organisation hiérarchique et d'un isomorphisme institutionnel : les filières d'un secteur sont déclinées à tous les échelons de l'administration publique[608]. Au sein de la municipalité de Shanghai, les structures institutionnelles qui participent à la production urbaine se déclinent, par secteurs, à l'échelle de la municipalité pour les politiques publiques, et à l'échelle des arrondissements pour la gestion.

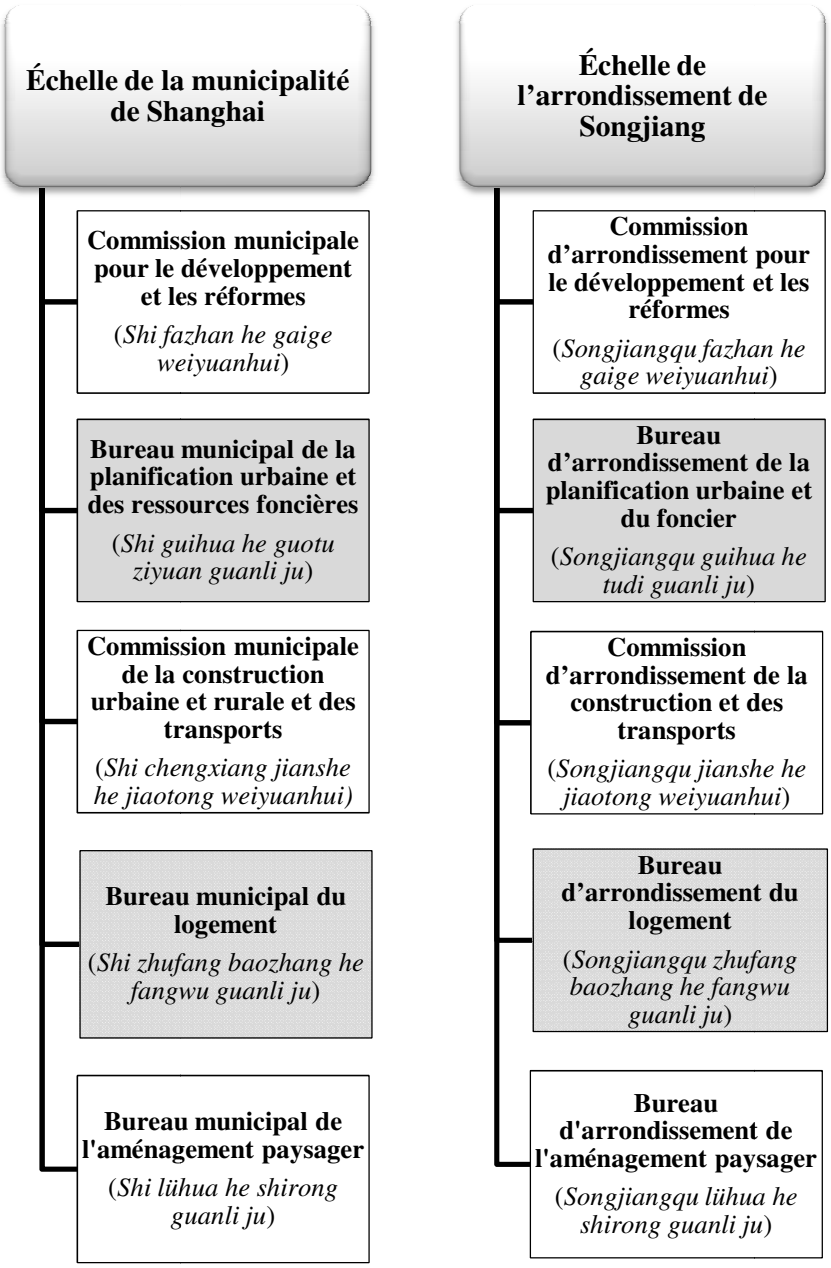
Cependant, l'accélération de l'urbanisation tend à multiplier les tensions entre ces deux échelles de gouvernance : si la municipalité souhaite mener une politique de développement intégrant l'ensemble de l'espace municipal, l'arrondissement cherche en priorité à favoriser les projets immobilier, industriel ou touristique valorisant son propre territoire. Depuis 2009, pour pallier la concurrence des usages du foncier, la construction et les transports urbains sont gérés par une seule et même commission, soit la Commission municipale de la construction urbaine et rurale et des transports, au lieu des deux entités distinctes qui existaient au préalable. Ce regroupement devrait faciliter une planification intégrée de la ville et de ses transports, même si pour l'heure la mise en œuvre sectorielle reste dominante.

---

[607] Chreod Ltd., 2005, « Case Study Shanghai : Fiscal Systems and Sub-national Growth ». Rapport final du projet pour la Banque mondiale sur les systèmes financiers et la croissance sub-nationale, p. 41, http://www.passlivelihoods.org.uk/site_files%5Cfiles%5Creports%5Cproject_id_251%5CCase%20Study%20Shanghai%20-%20Fiscal%20Systems%20and%20Sub-National%20Growth_WB0269D.pdf, consulté le 30/09/2007.

[608] Dominique LORRAIN, 2011, *op. cit.,* pp. 73-76.

Schéma 4 : L'isomorphisme institutionnel des services municipaux et d'arrondissements à Shanghai



Sources : Commission municipale pour le développement et les réformes de Shanghai, http://fgw.sh.gov.cn/ ; Bureau municipal de la planification urbaine et des ressources foncières de Shanghai, http://www.shgtj.gov.cn ; Commission municipale de la construction urbaine et rurale et des transports de Shanghai, http://www.shjjw.gov.cn/gb/jsjt2009/node13/index.html ; Bureau municipal du logement de Shanghai (*in extenso* Bureau municipal de la défense et de la sécurité du logement), http://www.shfg.gov.cn ; Bureau municipal de l'aménagement paysager (*in extenso* Bureau de la végétalisation et de l'apparence urbaine), http://lhsr.sh.gov.cn/ ; Structures institutionnelles de l'arrondissement de Songjiang, http://xxgk.songjiang.gov.cn/website/pages/intro_215.htm?channel=215, consultés le 12/05/2012.

La prospective urbanistique et son opérabilité mettent en jeu de multiples acteurs tant politiques qu'exécutifs, ce qui complique la gouvernance métropolitaine, voire retarde la prise de décision. Quels documents d'urbanisme encadrent la planification et le développement urbain ?

Les documents d'urbanisme

Le plan quinquennal (*wunian jihua*) de développement économique et social, renommé programme d'action quinquennal (*wunian guihua*) en 2006, est un document d'orientation, élaboré par la Commission pour le développement et les réformes de la municipalité (*shi fazhan he gaige weiyuanhui*), qui définit les stratégies de développement économique et social, et qui fixe les objectifs sectoriels à atteindre par la municipalité de Shanghai. Ce document répercute et applique la politique élaborée à l'échelle de la Chine par la Commission nationale pour le développement et la réforme [609] . Les plans quinquennaux se déclinent également à l'échelle de l'arrondissement et par secteurs (développement économique, logement, transports, énergies…). Depuis 2010, c'est le XII[e] programme d'action quinquennal qui est engagé à Shanghai[610].

Les documents de planification urbaine de la municipalité de Shanghai se déclinent à cinq niveaux. Le schéma directeur de la municipalité (*Shanghaishi chengshi zongti guihua*) est un plan de développement prescriptif. Il inclut par le zonage un plan d'occupation des sols, identifie les espaces à ouvrir à l'urbanisation, tout en adoptant une vision prospective. Il est élaboré et coordonné par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la municipalité (*chengshi guihua sheji yanjiuyuan*) avec le concours de consultants comme l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Université Tongji. La planification est gérée par le Bureau de la planification urbaine et des ressources foncières, la Commission pour la construction urbaine et rurale et les transports, ainsi que les autres instances administratives sectorielles mobilisées. Ce schéma directeur est voté par l'assemblée populaire municipale, puis approuvé au niveau central, par les différents ministères pour ses aspects sectoriels, puis par le Conseil des affaires d'État

[609] Commission nationale pour le développement et la réforme, (*guojia fazhan he gaige weiyuanhui* - National Development and Reform Commission, NDRC).
[610] Shanghai renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2012. Présentation du XII[e] programme d'action quinquennal de la municipalité de Shanghai, http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node25307/node25455/index.html, consulté le 01/12/2012.

dans sa globalité. L'actuel schéma directeur de Shanghai (1999-2020) a été officiellement mis en application après approbation par ce Conseil en 2001[611]. Tout comme le plan quinquennal, le schéma directeur est décliné à l'échelle de l'arrondissement ou du district (*fenqu guihua*), où il est élaboré par le Bureau d'arrondissement de gestion du foncier, d'aménagement et d'urbanisme.

À l'échelle locale, un « plan de contrôle de l'urbanisme détaillé » (*kongzhi xing bianzhi danyuan guihua*) est élaboré à l'échelle des villes nouvelles, des zones industrielles d'intérêt national, ainsi que des chefs-lieux de bourgs, par le Bureau d'arrondissement de gestion du foncier, d'aménagement et d'urbanisme. Ces documents correspondent à une nouvelle échelle de planification, qui émerge dans les années 2000, lorsque les périphéries des villes chinoises connaissent un développement urbain accéléré.

À une échelle plus fine, le niveau du « plan de régulation » (*kongzhi xing xiangxi guihua*) impose au promoteur immobilier les règles d'urbanisme à respecter pour la conception d'ensemble et la juxtaposition des îlots urbains[612]. Enfin, au niveau de la « gestion de projet » (*xiangmu guanli*), le Bureau d'arrondissement de gestion du foncier, d'aménagement et d'urbanisme délivre les permis de construire aux promoteurs.

Le Bureau de la planification et du foncier de l'arrondissement est ainsi responsable de la planification locale, délivre les permis de construire et s'assure de la conformité des différents documents d'urbanisme : schéma directeur, plans de contrôle de l'urbanisme détaillé et plans de régulation à l'échelle de l'arrondissement. Le schéma directeur est d'ordre prescriptif et aucun des documents d'urbanisme n'est contraignant.

---

[611] Chreod, Ltd. 2005, *op. cit.*, p. 41.

[612] En Chine, les îlots urbains (*xiaoqu*) définis par un quadrilatère de rues suivent des gabarits imposés par les règles de l'urbanisme. Cette approche techniciste explique l'homogénéité des îlots urbains, de leur taille (fréquemment de 500 x 500 m) et de leurs ouvertures sur le reste de la ville : ZHANG Yangfei, urbaniste, entretien réalisé en août 2010.

Schéma 5 : Documents d'urbanisme et niveaux de planification à Shanghai

Source : YU Sijia et LUO Zong, 2009. « Shanghai jiaoqu xincheng de guihua yu sikao » [Planification et réflexions sur les villes nouvelles de la banlieue de Shanghai], *Chengshi guihua xuekan* [Journal de planification urbaine], vol. 3, n° 181, p. 16.

Quels acteurs interviennent ensuite dans la cession puis la construction d'une parcelle foncière?

Les acteurs de la production urbaine

Avec l'ouverture économique, puis celle du marché de l'immobilier, l'État a renforcé le rôle régulateur de la planification urbaine et en a fait le socle de la politique de la ville[613]. Or ce rôle de régulateur, et non plus d'opérateur, favorise de nouvelles pratiques urbanistiques et de nouveaux modes de financements, avec la mise en place de partenariats public-privé, le recours à des acteurs relevant de plus en plus du secteur privé et à des consultants.

[613] ZHUO Jian, 2004a, *op. cit.*, p. 5.

La chaîne de la production immobilière

Le développement de l'immobilier résidentiel soutient la croissance économique de Shanghai à partir du IX[e] plan quinquennal, soit 1996. Au tournant des années 2000, le rythme de la construction s'accélère. La municipalité est amenée à poursuivre ses investissements en infrastructures : il lui faut trouver de nouveaux relais de financement à travers le marché [614]. Le recours à des consultants internationaux pour les infrastructures urbaines et la privatisation du secteur de l'immobilier et, plus généralement, de la construction se traduisent par la multiplication des acteurs et par la redistribution des rôles entre public et privé. Il convient de mettre en lumière qui du gouvernement ou du marché impulse le développement urbain de Shanghai, quels acteurs publics et privés interviennent dans la chaîne de la « fabrique urbaine », aux niveaux de la planification, du financement, de l'aménagement, de la construction et du marketing.

Comme nous l'avons vu, la politique urbanistique est mise en œuvre, selon le principe de double gouvernance, à la fois par le Bureau municipal de la planification urbaine et des ressources foncières et par le Bureau d'arrondissement de la planification urbaine et du foncier, qui déterminent le projet immobilier, sa fonction et sa dimension. Les commissions municipale et d'arrondissement de la construction et des transports relayent ensuite les instructions et précisent le projet immobilier.

Le Bureau de la planification urbaine et du foncier organise, *via* un système de vente aux enchères, le transfert des droits d'usage du sol (*zhuang rang*). En effet, l'ouverture du marché de l'immobilier s'est accompagnée d'une séparation juridique entre la nue propriété et le droit d'usage. L'État central et les collectivités territoriales restent respectivement propriétaires du foncier urbain et du foncier rural, tandis que les promoteurs, les sociétés de développement et les particuliers se voient céder les droits d'usage pour une durée de 40 à 70 ans : 40 ans pour les fonctions commerciales et touristiques, 50 ans pour l'éducation, les sciences et technologies, l'industrie, la santé et le sport, les usages mixtes, enfin 70 ans pour l'usage résidentiel. Les terres agricoles restent quant à elles collectives et doivent faire l'objet d'un rachat du droit d'usage par

[614] Dominique LORRAIN, 2011, *op. cit.*, p. 83.

l'État ou les collectivités territoriales à la communauté villageoise pour être ouvertes à l'urbanisation[615].

Pour permettre un développement urbain soutenu sur des zones dédiées comme les villes nouvelles planifiées à partir de 1999, les arrondissements de banlieue créent de nouvelles structures financières et de gestion, destinées à accompagner le développement urbain, tout en garantissant la récupération de la rente foncière par le gouvernement d'arrondissement : les sociétés d'investissement et de développement urbain (*chengshi touzi kaifa gongsi*)[616].

Une société de développement correspond à un partenariat entre différents échelons territoriaux (municipalité et arrondissement) et à un partenariat public-privé[617]. Cette structure est mise en place pour lever des fonds et gérer le développement de projets pour le compte de l'arrondissement, sans que la collectivité territoriale n'emprunte d'argent aux banques, ce qui lui est interdit[618]. La société de développement urbain prend en charge l'aménagement initial (*jichu kaifa*), achat du foncier au gouvernement local, viabilisation des terrains, construction des infrastructures publiques, puis gère la cession aux promoteurs par la vente aux enchères des parcelles viabilisées[619]. Lors de cette vente, les sociétés de développement réalisent une plus-value, qui leur permet de couvrir leur investissement et de dégager des profits, et génère une première hausse de la valeur foncière. Elles aiguillent ensuite les promoteurs immobiliers vers les projets pilotes, destinés à accueillir un développement rapide, tout en protégeant les intérêts publics[620]. Cette mise aux enchères garantit, en principe, la lisibilité des transactions foncières, et maximise la valeur de la rente foncière pour la société de développement et pour le gouvernement d'arrondissement.

La maîtrise d'œuvre est ensuite assurée par les promoteurs immobiliers qui achètent les droits d'usage du sol, lotissent les parcelles viabilisées, construisent

---

[615] XU Yida, directeur de la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011.
[616] Carine HENRIOT, 2012b. « Aménager le périurbain chinois : villes nouvelles et partenariats public-privé », communication au colloque international « Penser et produire la ville au XXI^{e} siècle », organisé par l'Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme (Apérau), Lausanne, 06-07/06/2012.
[617] XU Yida, directeur de la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011.
[618] Victor COMBAL-WEISS, 2009, « Les collectivités locales en Chine », rapport réalisé pour la Mission économique de Pékin, p. 86.
[619] XU Yida, directeur de la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011.
[620] CAO Chunxia, 2009, *op. cit.*, p. 60.

l'opération, commercialisent les logements, pour les promoteurs spécialisés dans l'immobilier résidentiel (*fangdichan shang*), ou gèrent la location des commerces ou des bureaux, pour les autres promoteurs. La promotion immobilière fait ensuite appel à deux sociétés, distinctes ou non : les promoteurs-investisseurs (*kaifa shang*) et les promoteurs-opérateurs (*jianshe fang*). Lorsqu'investisseurs et opérateurs sont distincts, la société opératrice qui construit le projet immobilier rachète les droits d'usage de la parcelle à la société qui investit. Cette méthode est proche des méthodes de construction indirecte anglo-saxonnes[621].

Ces promoteurs ont eux-mêmes recours à des sous-traitants comme : les consultants en immobilier, qui, par leurs études de marché, aiguillent les promoteurs immobiliers quant au positionnement de leurs produits, les bureaux d'études en architecture et en design urbain, les sociétés de construction, un autre promoteur-opérateur, les agences de communication et de vente, enfin les sociétés de gestion du bâti (*wuye guanli gongsi*).

Globalement, il convient de noter que, contrairement à la distinction maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre couramment adoptée en France, les autorités locales chinoises ont recours à des sociétés de développement nées de partenariats public-privé. Ces sociétés de développement sont dans les faits autorisées à effectuer de la promotion immobilière sur une partie du terrain qu'elles ont elles-mêmes viabilisé, ce qui leur permet de spéculer sur la hausse de la valeur foncière, puis de financer la viabilisation des parcelles et la construction des infrastructures publiques, donc de financer leur développement urbain tout en maximisant la valeur de la rente foncière, notamment pour leurs propres intérêts ou ceux de leur proches[622]. Cette « coalition de croissance » est d'abord observée pour le développement d'infrastructures urbaines[623], avant d'être généralisée aux arrondissements de banlieue et aux villes nouvelles en particulier. Les

---

[621] Carine HENRIOT, 2008, *op. cit.*, pp. 20-21.

[622] Cette cooptation a déjà été observée en politique « Tout projet réformiste n'est pas seulement menacé par la bureaucratie locale, il l'est aussi parce que toute initiative venue du Centre peut être exploitée par cette bureaucratie afin de mieux protéger les intérêts acquis à commencer par les siens » : Marie-Claire BERGÈRE, 2005, *op. cit.*, p. 158 ; et dans l'immobilier résidentiel « les représentants institutionnels définissent les règles de la croissance urbaine tout en participant à plusieurs niveaux aux opérations immobilières. Les municipalités d'arrondissement tirent d'abord bénéfice de la vente des droits d'utilisation de leur sol. La modernisation de leur circonscription génère ensuite une croissance économique dont les retombées s'expriment en termes de profit financier et de prestige sur la scène politique. Le proche entourage des responsables municipaux entre enfin de façon privilégiée dans la composition des conseils d'administration des grands groupes immobiliers. Leur cercle rassemble les premiers bénéficiaires du développement du logement » : Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*, p. 125.

[623] Dominique LORRAIN, 2011, *op. cit.*, pp. 53-138.

villes nouvelles du projet « une ville, neuf bourgs » de 2001, en tant que projets-pilotes de la municipalité de Shanghai, introduisent, dans l'immobilier des périphéries urbaines, le principe des partenariats public-privé, qui lèvent des fonds, financent et gèrent l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation, sous le contrôle du gouvernement d'arrondissement.

La construction d'une ville nouvelle

Tout comme le centre-ville, délimité par le schéma directeur de Shanghai de 1999, les villes nouvelles constituent un périmètre d'intervention à part entière de la planification territoriale et de la promotion immobilière. Elles relèvent de cinq programmes de redéploiement polycentrique, aménagés à partir du schéma directeur de 1999, mais les projets sont planifiés, conçus et réalisés par chaque arrondissement, et non de manière articulée et intégrée par la municipalité. Alors qu'elles sont censées permettre un desserrement des fonctions urbaines de Shanghai, les villes nouvelles ne sont par exemple pas localisées dans la zone autoroutière gratuite autour de la ville-centre. Par ailleurs, les fonctions et les relations des différentes villes nouvelles entre elles ne sont pas clairement établies, ce qui entraîne une compétition territoriale. Pour réaliser une intégration efficace au projet métropolitain, les orientations et fonctions de la ville nouvelle, son phasage devraient être pensés et articulés par la Municipalité de Shanghai en coopération avec les arrondissements, qui seraient uniquement chargés de construire la ville nouvelle. Il incomberait alors aux arrondissements de se positionner comme une collectivité locale exécutive, ce qui contredit le principe de « double gouvernance ».

Pour l'heure, l'aménagement des villes nouvelles reste sous l'entière responsabilité décisionnelle et exécutive des arrondissements, qui nomment un comité de gestion de la ville nouvelle (*xincheng guanli hui*) en charge de la préfiguration du projet puis de sa gestion. Le comité de la ville nouvelle ne correspond pas à une division administrative, mais dessine un périmètre d'intervention décisionnel et de gestion n'épousant pas les limites territoriales des périmètres administratifs des quartiers (*jiedao*) ou des bourgs (*zhen*) de l'arrondissement[624]. Les responsables du comité de gestion sont dans les faits très proches de la sphère politique de l'arrondissement, mais

[624] XU Yida, directeur de la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011.

pas nécessairement de celle des quartiers ou des bourgs, avec lesquelles ce comité interfère.

La société de développement de la ville nouvelle (*xincheng kaifa gongsi*), est quant à elle porteuse du projet de construction de la ville nouvelle. C'est l'aménageur de la ville nouvelle, par délégation de l'arrondissement et sous la responsabilité du comité de la ville nouvelle. Comme pour les opérations de promotion classique, la société de développement de la ville nouvelle achète les droits d'usage du foncier au gouvernement d'arrondissement, viabilise le terrain qu'elle divise en parcelles, puis organise des enchères lorsque plusieurs promoteurs sont intéressés par une même parcelle. Les sociétés de développement des villes nouvelles sont notamment chargées d'organiser un appel d'offre et de construire les bâtiments publics : les écoles maternelles et primaires, les collèges, les lycées, les hôpitaux, le siège du gouvernement local, le tribunal de justice et les comités de résidants. Une fois construits, les bâtiments sont remis aux quartiers (*jiedao*), qui sont chargés de les entretenir et de les gérer. S'ils n'avaient pas budgété ces nouveaux frais de fonctionnement, les quartiers peuvent se montrer réticents à accepter la livraison des nouveaux bâtiments construits par la société de développement. Cette société a véritablement un rôle d'aménageur : elle livre aux quartiers les bâtiments publics et aux promoteurs-opérateurs des parcelles viabilisées. À Jiading, par manque d'expérience, la société de développement n'avait pas assuré entièrement son rôle d'aménageur et avait négligé de fixer les règles d'urbanisme pour chaque parcelle, en accord avec les schémas directeurs réalisés par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'arrondissement et de la municipalité[625]. La société de développement peut également lotir elle-même les parcelles et développer des opérations immobilières, qui lui permettent de dégager une rente foncière supérieure à celle de la seule viabilisation du foncier acheté au gouvernement local. Toute l'ambivalence d'une société de développement de ville nouvelle réside dans cette ubiquité : alors qu'elle est censée être indépendante du gouvernement d'arrondissement et répondre à un appel d'offre de l'arrondissement, elle est, dans les faits, le véritable porteur du projet, la structure opérationnelle du gouvernement local, elle travaille pour ce dernier et favorise ses intérêts financiers[626].

---

[625] XU Yida, directeur de la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011.
[626] XU Yida, directeur de la société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011.

Enfin, les Bureaux d'arrondissements de la construction urbaine et rurale et des transports s'occupent des aspects techniques de la réglementation urbaine. Ils font le lien entre l'aménageur, c'est-à-dire la société de développement, et les services de la municipalité pour faire respecter la réglementation urbaine, réalisent les plans de contrôle et de régulation, et délivrent les permis de construire aux promoteurs.

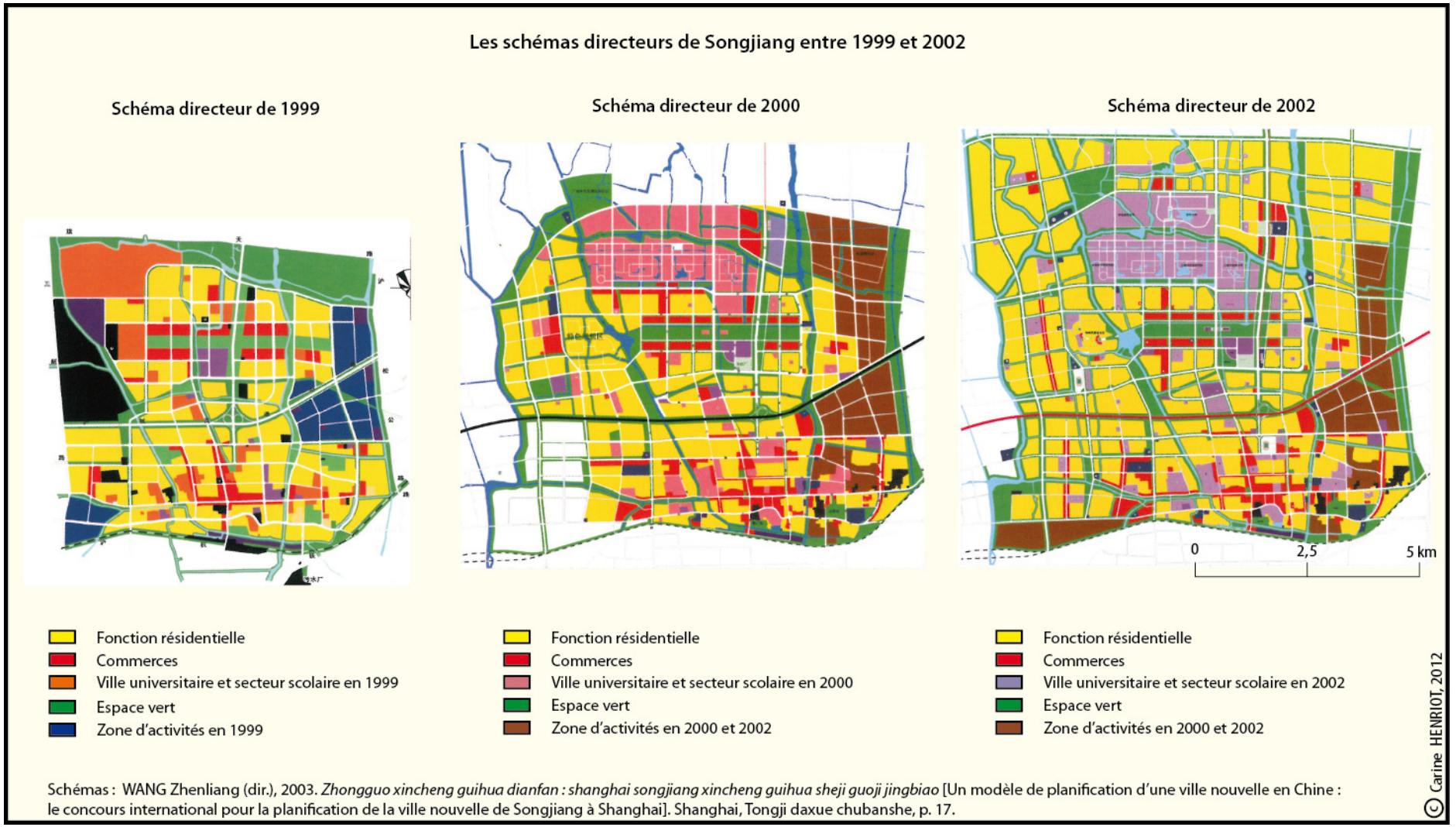
L'aménagement des nouvelles périphéries urbaines à Songjiang

Dans les nouvelles périphéries urbaines de Shanghai, de grandes opérations immobilières produisent les villes nouvelles et de vastes secteurs de logements sociaux. Nous identifierons les acteurs qui interviennent dans ce redéploiement métropolitain, et comment l'urbanisation accélérée des périphéries est liée à la mise en place de partenariats public-privé, à travers l'exemple des nouveaux quartiers de l'arrondissement de Songjiang mobilisant fortement les pouvoirs publics comme la ville nouvelle de Songjiang et le secteur de logements sociaux de Xinkai, et à travers le projet de ligne de métro n° 9 reliant la ville-centre de Shanghai à Xinkai et à la ville nouvelle de Songjiang. Ces projets présentent en effet pour particularités de mobiliser étroitement tant la Municipalité que l'arrondissement et de proposer une vision intégrant les transports à la production urbaine des périphéries.

Aménager la ville nouvelle de Songjiang et le bourg expérimental de Thames Town

En 1996, le Comité de gestion de la ville nouvelle de Songjiang (*songjiang xincheng guanli hui*) est créé : il accompagne la préfiguration du projet de ville nouvelle, implanté au nord de l'ancienne ville-satellite et de l'autoroute qui relie Shanghai à Hangzhou. Une première consultation, remportée par un cabinet français Sigou International Design, propose l'aménagement d'un vaste parc central, poumon d'une ville nouvelle planifiée sur 20 km², ancienne ville-satellite comprise. En 1997, Sigou signe le schéma directeur de Songjiang, dont les principes d'aménagement sont largement repris dans le schéma directeur de 1999 réalisé par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Université Tongji.

Schéma 6 : Les schémas directeurs successifs de la ville nouvelle de Songjiang entre 1999 et 2002



En 1999, le schéma directeur de la municipalité de Shanghai officialise le premier projet de développement de villes nouvelles, dont celle de Songjiang. Alors que la ville ancienne de Songjiang était ceinturée au nord par l'autoroute et au sud par la voie ferrée qui relient Shanghai à Hangzhou, un projet de ville nouvelle se dessine au nord de l'autoroute[627].

Fin 2000, les bureaux d'urbanisme de Shanghai et de Songjiang, les représentants du gouvernement local et du gouvernement municipal, ainsi que plusieurs experts de l'Université Tongji, procèdent à une nouvelle étude prospective de l'arrondissement de Songjiang. L'élaboration d'un cahier des charges permet le lancement au printemps 2000 d'un appel à concours international ayant pour objet le plan d'aménagement de la ville nouvelle de Songjiang. Sur les huit agences d'urbanisme contactées par le gouvernement d'arrondissement, cinq agences sont retenues : elles sont de nationalité britannique, française, japonaise, italienne et chinoise[628]. En mars 2001, chaque agence présente son projet devant un jury composé de membres du gouvernement local et de la Municipalité, ainsi que d'experts de l'Université Tongji. À l'issue de cette consultation, c'est le bureau d'études anglais Atkins qui remporte le concours, à charge pour lui de modifier son projet suivant les remarques du jury, et d'intégrer certains concepts développés par les autres agences[629]. En effet, le concours architectural, dont les gouvernements locaux se montrent très friands, permet aux villes nouvelles de Shanghai de bénéficier des dernières techniques en termes de diagnostic urbain, d'élaboration d'un cahier des charges, de proposition d'un cadre d'intervention, de propositions urbanistiques et architecturales. Cependant, afin d'indemniser chaque participant du concours, le projet final, après reprise par l'agence gagnante, ne ressemble plus qu'à un projet composite, qui perd souvent sa cohérence initiale[630].

En 2001, 2002 et 2003, l'urbaniste Anthony McKay, consultant senior pour l'agence Atkins, conçoit alors un schéma directeur visant le développement de 60 km²

---

[627] WANG Zhenliang (dir.), 2003. *Zhongguo xincheng guihua dianfan : shanghai songjiang xincheng guihua sheji guoji jingbiao* [Un modèle de planification d'une ville nouvelle en Chine : le concours international pour la planification de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai]. Shanghai, Tongji daxue chubanshe, p. 17.

[628] Anthony MCKAY, urbaniste britannique, consultant senior pour Atkins, en charge du projet de ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 11/03/2011.

[629] HUANG Jing, 2005. « Tou shi Songjiang xincheng guihua tese yujian she chuang xin » [Perspective of planning feature and innovation in Songjiang new city], *Ideal space*, n° 6, p. 42-47.

[630] Marie-Perrine PLAÇAIS, architecte-urbaniste au Studio 6 de l'Institut d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji ; entretien réalisé le 24/04/2007.

de ville nouvelle, ancienne ville-satellite comprise, dont 23 km² de zone pilote comprenant un secteur anglais[631]. Le bourg expérimental de Thames Town (*taiwushi xiaozhen*)[632], future vitrine de la ville nouvelle de Songjiang, est planifié, à la demande du gouvernement local, sur 1 km² du secteur anglais à partir de 2003[633]. En effet, afin d'améliorer la qualité architecturale et l'image des banlieues de Shanghai, des thèmes architecturaux empruntés à l'Occident sont alors retenus. Au-delà de l'exotisme architectural et de l'exercice de style urbanistique, le bourg de Thames Town, projet-pilote du secteur à l'anglaise de la ville nouvelle de Songjiang, est caractéristique de la mise en place de partenariats public-privé, de la valorisation foncière par la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang et du dégagement d'une rente foncière par l'arrondissement.

En août 2001, la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang (*shanghai songjiang xincheng jianshe fazhan youxian gongsi*), née du rapprochement de trois sociétés municipales et de l'arrondissement de Songjiang, est créée pour aménager un secteur de 7,36 km² à l'ouest de la ville nouvelle : viabilisation du foncier, construction des infrastructures et équipements publics, construction d'une partie de la ville universitaire, de Thames Town, et du musée archéologique de Guangfulin[634]. Le quartier (*jiedao*) de Fangsong est délimité sur 33,81 km² ; il est en charge de la gestion de la population, des services et du développement économique de cet échelon administratif urbain placé au-dessous de l'arrondissement[635]. La Société de construction de Fangsong est quant à elle chargée du développement d'un secteur de 8,84 km², tandis que Dongfang, la Société du développement de la cité universitaire, assure la viabilisation, puis la construction de la ville universitaire sur 5,47 km²[636], du centre commercial aux carrefours des rues Sanxing et Guangfulin, ainsi que des 4 500 logements sociaux de fonction (*gonggong zulin fang*), vendus aux unités de

[631] Anthony MCKAY, urbaniste britannique, consultant sénior pour Atkins, en charge du projet de ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 11/03/2011.
[632] Atkins, Schéma directeur du bourg de Thames Town, http://www.atkinsdesign.com/html/projects_masterplanning_thames.htm, consulté le 29/05/2012.
[633] Anthony MCKAY, urbaniste britannique, consultant sénior pour Atkins, en charge du projet de ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 11/03/2011.
[634] DING Xiang, employée aux ressources humaines de la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 21/03/2012.
[635] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier de Fangsong, entretien réalisé le 21/03/2012.
[636] HUANG Jing, 2005, *op. cit.*, pp. 42-47.

travail et sous-loués à leurs employés, notamment aux migrants[637]. Ainsi, à l'issue du concours international de 2001, les droits d'usage de la ville nouvelle de Songjiang sont attribués à trois sociétés de développement, soit à trois aménageurs différents.

Dans le quartier de Fangsong, le déplacement de la population rurale autochtone originaire de Songjiang est mis en œuvre entre 1997 et 2005 par le Bureau d'arrondissement du délogement (*dongqian bangong shi*), placé sous la responsabilité du Comité de gestion de la ville nouvelle, puis sous celle du quartier de Fangsong[638].

Par ailleurs, la parcelle dont la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang acquière les droits d'usage est cédée par le gouvernement d'arrondissement pour 420 000 yuans/mu, soit 630 yuans/m². Après avoir effectué les travaux de viabilisation, cette société cède une partie des droits d'usage du secteur de Thames Town à quatre promoteurs immobiliers, pour 270 millions de yuans, sur lesquels la société de développement fait entre 50 et 60 % de bénéfices. Enfin, la société de développement ne se contente pas de construire les infrastructures et les équipements publics de Thames Town, elle effectue aussi de la promotion immobilière, ce qui lui permet de gagner 200 millions de yuans supplémentaires grâce à la vente d'un lotissement pavillonnaire. Au total, le revenu net pour la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang de cette opération d'aménagement et de promotion est d'environ 360 millions de yuans[639]. En 10 ans, entre août 2001 et août 2011, sur l'ensemble des projets développés, elle réalise 2,1 milliards de yuans de bénéfices, dont 1,28 milliard de profits nets, ce qui rapporte au gouvernement d'arrondissement de Songjiang 730 millions de yuans de taxes[640], sans compter la vente initiale des droits d'usage du sol.

Afin de s'assurer une plus-value substantielle, la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang a développé à Thames Town une opération immobilière dont la morphologie urbaine et l'architecture sont soignées et originales. Le quartier ainsi créé et son cachet permettent d'identifier Songjiang à un projet urbain de qualité. Pour l'arrondissement de Songjiang et la société de développement de la ville nouvelle, Thames Town est un projet-vitrine visant à stimuler l'intérêt des promoteurs

---

[637] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier de Fangsong ; entretien réalisé le 21/03/2012.
[638] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier de Fangsong ; entretien réalisé le 21/03/2012.
[639] SHEN Jie et WU Fulong, 2012, *op. cit.*, p. 12.
[640] Site officiel de la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang (*shanghai songjiang xincheng jianshe fazhan youxian gongsi*), http://newcity.net.cn/, consulté le 29/05/2012.

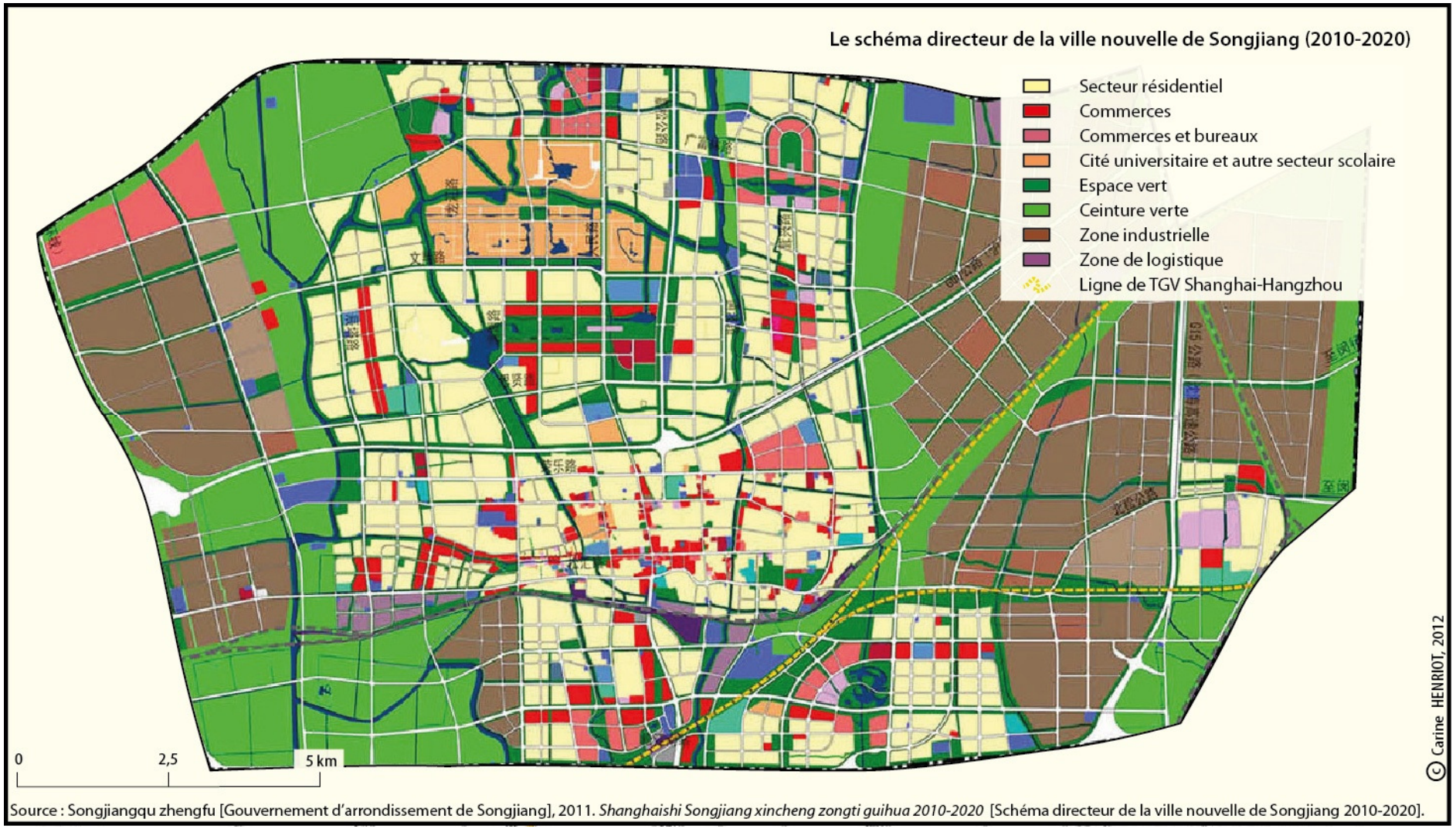
immobiliers et des particuliers, donc à maximiser la hausse de la valeur foncière lors de la cession des droits d'usage.

D'autre part, alors que l'ancienne ville-satellite de Songjiang était orientée vers la petite mécanique, les schémas directeurs de la ville nouvelle de Songjiang de 2002 et de 2003 planifient une fonction tertiaire prédominante. La ville nouvelle accueille sur son territoire de nombreuses opérations immobilières résidentielles, une ville universitaire, le premier hôpital de Shanghai et le siège du gouvernement d'arrondissement.

À Songjiang, la fonction de commandement est particulièrement présente avec la construction du nouveau centre administratif de la ville, composé du gouvernement d'arrondissement et du tribunal de justice, tandis que les commissions et les bureaux d'arrondissement demeurent dans la vieille ville, au sein du centre administratif et sur des sites dispersés. Le tertiaire supérieur est également présent avec la construction du premier hôpital de la municipalité de Shanghai, c'est-à-dire le principal hôpital. Mais la fonction tertiaire est essentiellement symbolisée par la cité universitaire.

Localisé au nord de la ville nouvelle, le campus universitaire déconcentré de Songjiang couvre 5,47 km² sur les 36 km² ouverts au développement et planifiés par le schéma directeur de 2003. Fin 1999, le gouvernement municipal décide de céder gratuitement 3 km² à quatre universités shanghaiennes, à charge pour elles de construire les bâtiments administratifs et d'enseignement, et de transférer une partie de leurs activités dans la ville nouvelle de Songjiang. La Société de développement de la ville nouvelle est, quant à elle, chargée de construire les dortoirs, qui accueilleront les 80 000 étudiants attendus à terme.

Schéma 7 : Le schéma directeur de la ville nouvelle de Songjiang (2010-2020)



Source : Songjiangqu zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], 2011. *Shanghaishi Songjiang xincheng zongti guihua 2010-2020* [Schéma directeur de la ville nouvelle de Songjiang 2010-2020].

Entre 2001 et 2003, ce sont quatre antennes déconcentrées qui sont construites, pour un total de 25 500 étudiants en 2003[641]. En septembre 2002, l'Université des langues étrangères de Shanghai (*shanghai waiguoyu daxue*), l'Institut de commerce et de comptabilité de Shanghai (s*hanghai lixin kuaiji xueyuan*), ainsi que l'Institut de commerce international de Shanghai (*shanghai duiwai maoyi xueyuan*) ouvrent leurs portes sur le nouveau campus déconcentré, suivis en 2004 par l'Université Donghua (*donghua daxue*), l'Université de droit et de politique de l'Est (*huadong zhengfa daxue*), l'Université d'ingénierie de Shanghai (*shanghai gongcheng jishu daxue*), puis en septembre 2005 l'Institut d'arts visuels de l'Université Fudan (*fudan daxue shanghai shijue yishu xueyuan*)[642]. Dès 2007, 80 000 étudiants, professeurs et personnels administratifs fréquentent quotidiennement la cité universitaire.

Par ailleurs, les différentes antennes déconcentrées de ces universités shanghaiennes sont distribuées de part et d'autre de la rue Wenhui, qui propose tous les services de base, les équipements culturels et commerciaux, et les services favorisant une vie étudiante en autonomie sur le campus, avec au sein de chaque université des salles de cours, des résidences universitaires, des bibliothèques et des librairies, un service postal, un stade, des salles de sports… Ainsi, Songjiang est la « ville » universitaire du projet « une ville, neuf bourgs » en raison de l'importance de son campus décentralisé, lequel illustre un redéploiement sectoriel de la fonction tertiaire supérieure de la métropole shanghaienne.

En 2010, un nouveau schéma directeur inclut cette fois les zones industrielles et d'activités adjacentes, preuve d'une prise en compte du fait urbain ne se limitant plus au seul zonage résidentiel, commercial et tertiaire.

Ainsi la ville nouvelle de Songjiang se caractérise-t-elle par sa multifonctionnalité : elle doit aussi promouvoir une redistribution de la population et des activités, ainsi qu'un développement polycentrique de la métropole shanghaienne. À l'extérieur du périmètre de la ville nouvelle, de vastes secteurs de logements sociaux sont également aménagés.

---

[641] WANG Zhenliang, 2004. « Shanghai shi Songjiang xincheng kuayueshi fazhan zhong de guihua juece chuangxin yu lansuo » [Comment la ville nouvelle de Songjiang franchit le cap du développement : politique d'innovation et de développement urbain], *Urban Planning Forum*, n° 150, pp. 29-33.

[642] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier de Fangsong, entretien réalisé le 21/03/2012.

Construire des logements sociaux : la « grande communauté résidentielle » de Xinkai

Les transferts de population de la ville-centre de Shanghai vers la périphérie, le développement des logements sociaux (*shehui zhufang*) et le lancement en 2009 d'une politique nationale de construction de logements sociaux à prix abordable (*jingji shiyong fang - jingshifang*)[643] aboutissent à la planification et à la construction de « grandes communautés résidentielles » (*daxing juzhu shequ*) en banlieue. Ces grands ensembles de logements sociaux sont confiés, par la municipalité et les arrondissements concernés, à cinq grands groupes immobiliers municipaux : les groupes Jiangong, Chengjian, Dichan, Lüdi et la société Chengtou. En effet, en raison de la faible marge dégagée et de la lenteur du retour sur investissement, ces opérations immobilières ne sont pas considérées comme rentables par les promoteurs immobiliers[644].

Les grandes communautés résidentielles correspondent à des projets portés par la Municipalité de Shanghai et non par les arrondissements eux-mêmes, ce qui explique leur localisation en dehors du périmètre de la ville nouvelle de Songjiang, qui est une opération de promotion immobilière rentable.

Cinq grandes communautés résidentielles sont planifiées, calibrées et localisées par la Municipalité dans l'arrondissement de Songjiang, qui ne peut que négocier les modalités de cession des droits d'usage du foncier aux promoteurs et la répartition des types de logements sociaux planifiés[645] : dans le bourg de Sijing, au sud du bourg de Sijing, au nord du bourg de Sheshan, près de la gare du Sud de Songjiang et dans le bourg de Yexie.

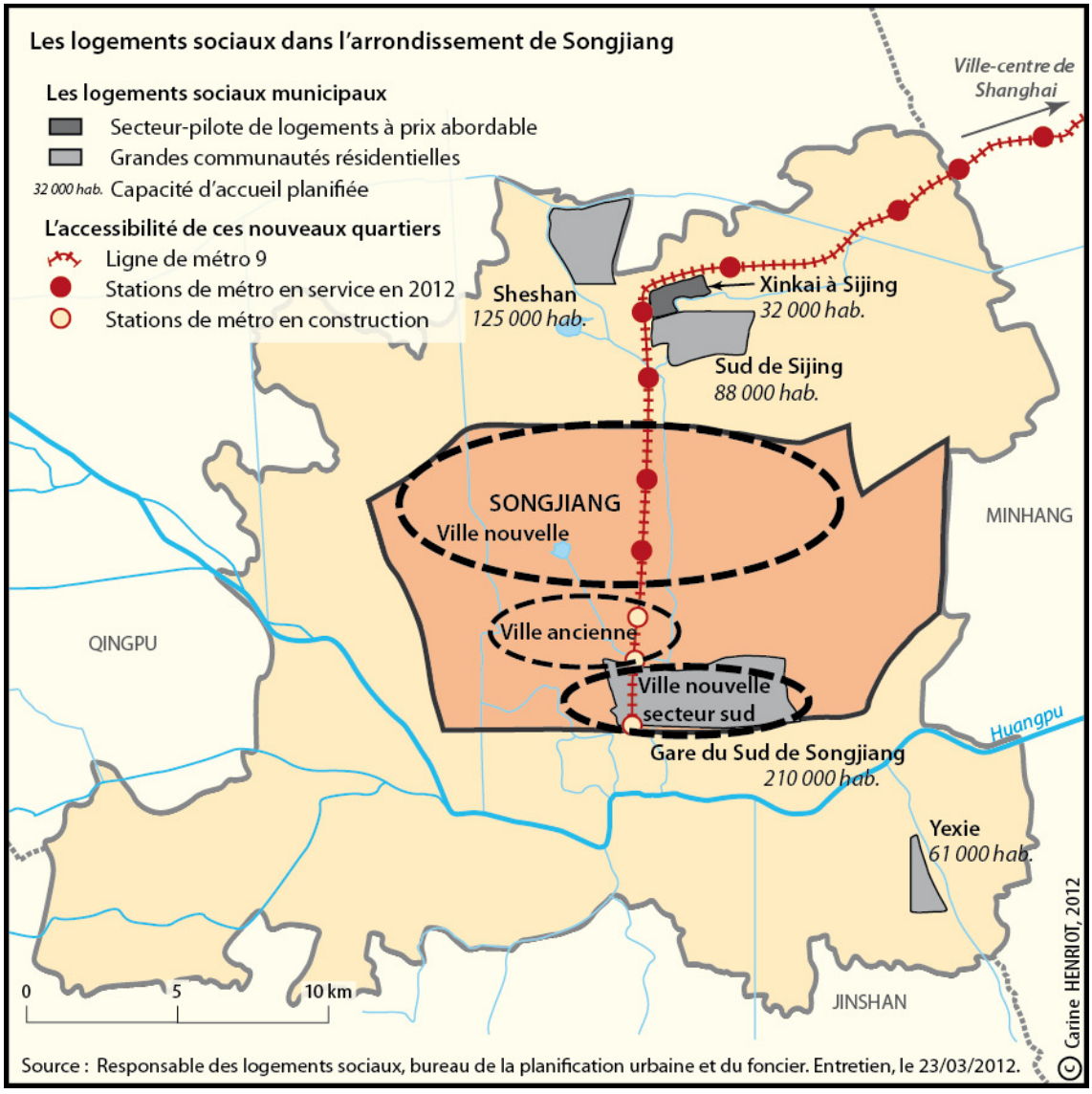
---

[643] Shanghaishi zhufang baozhang he fangwu guanli ju [Bureau du logement de la municipalité de Shanghai], 2009. « Shanghaishi renmin zhengfu guanyu yinfa "shanghai shi jingji shiyong zhufang guanli shixing banfa" de tongzhi » [Publication par le gouvernement municipal de Shanghai du "Programme pilote des logements abordables de la municipalité de Shanghai"], http://www.shfg.gov.cn/fgdoc/fgylz/200910/t20091023_323986.htm, consulté le 14/04/2012.

[644] Anonyme, chef de projet dans la Société de développement et d'investissement immobilier de Xinkai, filiale du groupe immobilier de Chengtou ; entretien réalisé le 28/03/2012.

[645] M. LU, responsable de la planification urbaine, en charge des logements sociaux, Bureau de la planification et du foncier de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 23/03/2012.

Carte 31 : Les logements sociaux municipaux dans l'arrondissement de Songjiang en 2012



L'ensemble des projets de logements sociaux de Songjiang sont livrés non décorés (*maopeifang*), c'est-à-dire brut de béton. Il appartient aux promoteurs immobiliers de choisir s'ils souhaitent livrer des logements décorés (*zhuangxiufang*) ou non. De même, tous les logements à prix abordable de l'arrondissement sont destinés à la vente et non à la location[646].

[646] M. Lu, responsable de la planification urbaine, en charge des logements sociaux, Bureau de la planification urbaine et du foncier de l'arrondissement de Songjiang, entretien réalisé le 23/03/2012 ; et entretiens auprès des responsables des comités de résidants des phases 1 et 2 de l'opération immobilière et des employés des sociétés de gestion et d'entretien de la phase 3, réalisés le 28/03/2012.

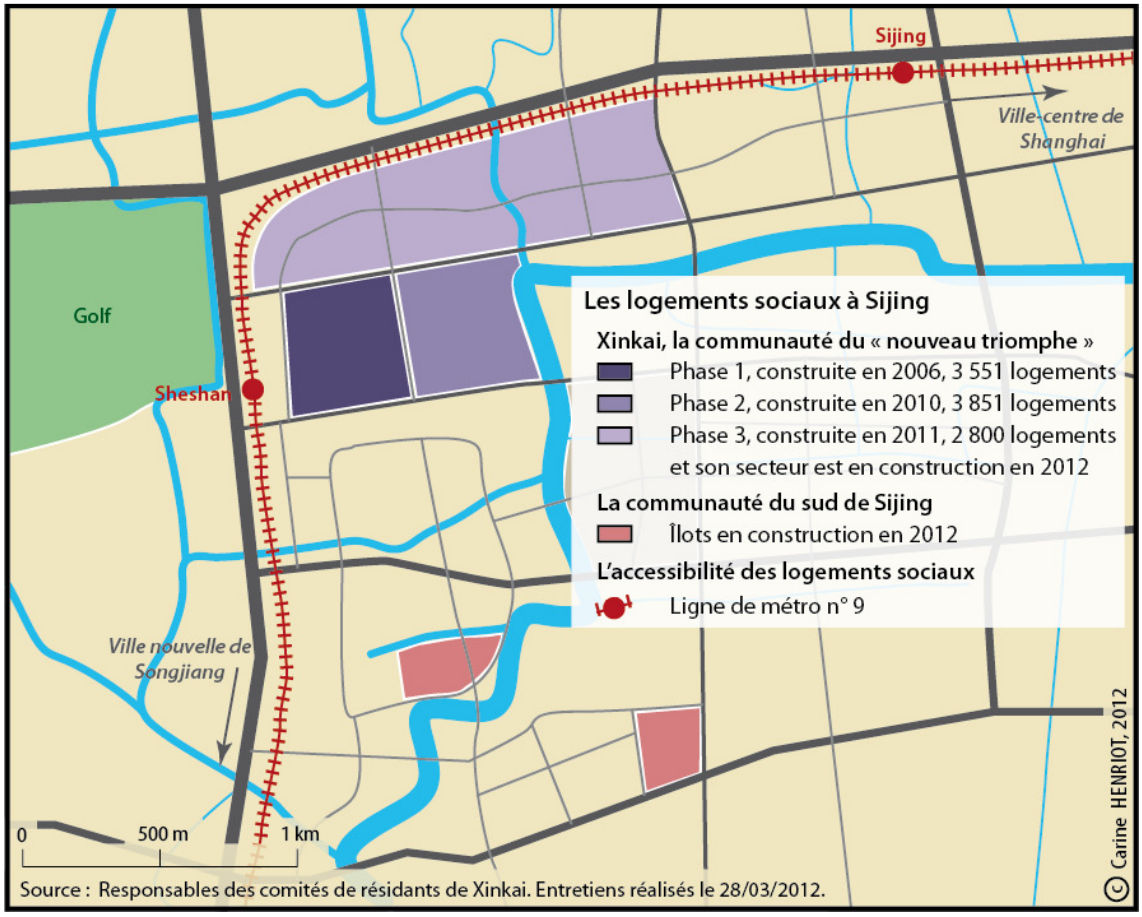
Tableau 24 : Les projets de « grandes communautés résidentielles » dans l'arrondissement de Songjiang

Localisation	**Sijing**	**Sud de Sijing**	**Nord de Sheshan**	**Gare du Sud de Songjiang**	**Yexie**
Planifié	Mars 2009	Mars 2010	Mars 2010	Mai 2011	Mai 2011
Approuvé	Juin 2009	Juin 2010	Septembre 2010	Janvier 2012	Janvier 2012
Réalisation	Livré 50% des logements vendus en mars 2012	En cours de Construction	En cours de construction	En cours de conception	En cours de conception
Surface foncière concernée par l'opération immobilière	1,35 km²	4,70 km²	7,03 km²	13,62 km²	2,49 km²
Capacité d'accueil	32 000 hab	88 000 hab	125 000 hab	210 000 hab	61 000 hab
Superficie totale des constructions	-	-	-	10,44 millions de m²	2,31 millions de m²
Superficie résidentielle totale	959 800 m²	2,6 millions de m²	3,35 millions de m²	6,71 millions de m²	1,82 million de m²
Superficie de logements à prix abordable	899 800 m²	-	850 400 m²	-	-
Superficie de logements pour les paysans déplacés	60 000 m²	260 000 m²	432 000 m²	549 000 m²	-
Superficie de logements pour les déplacés de la ville-centre de Shanghai	-	-	1,19 million de m²	-	155 600 m²
Superficie de logements sociaux garantis	-	1,56 millions de m²	-	4,27 millions de m²	1,20 million de m²
Superficie de logements accessibles par le biais du marché	-	780 000 m²	879 000 m²	-	-

Source : M. Lu, responsable de la planification urbaine, en charge des logements sociaux, Bureau de la planification urbaine et du foncier de l'arrondissement de Songjiang, entretien réalisé le 23/03/2012.

Dans le cadre de la première phase de développement des logements à prix abordables, la grande communauté résidentielle de Xinkai, la « ville du nouveau triomphe », accueille, dans le bourg de Sijing, au nord-est de la ville nouvelle de Songjiang et à proximité de la station de métro de Sheshan, le premier secteur de logements à prix abordable, construits à partir de fin 2009 et livrés entre décembre 2011 et mars 2012 pour accueillir 32 000 habitants. Le secteur de Xinkai s'inscrit au sein d'un projet municipal plus vaste de logements sociaux, développé à partir de 2006 dans le cadre du XI^{e} programme d'action quinquennal et destiné à accueillir jusqu'à 100 000 personnes.

Carte 32 : Les logements sociaux ou « grandes communautés résidentielles » à Sijing



Les deux premières phases sont destinées à recevoir des Shanghaiens déplacés de la ville-centre de Shanghai. L'opération immobilière de la phase 3 est mixte : elle accueille des déplacés de la ville-centre de Shanghai, ainsi qu'un secteur relevant de la politique de logements abordables[647].

[647] Entretiens auprès des responsables des comités de résidants des phases 1 et 2 de l'opération immobilière et des employés des sociétés de gestion et d'entretien de la phase 3, réalisés le 28/03/2012.

Photographie 6 : Les logements sociaux du « Nouveau triomphe » (*xinkai*)

Source : C. Henriot, mars 2012.

Note : Au premier plan, se situe la première phase de la construction de logements destinés aux déplacés (en blanc et orange). Au second plan, les logements des phases 2 et 3 (en brun) présentent le même standing et accueillent les premiers logements à prix abordable.

L'opération immobilière de Xinkai est développée par une société d'investissement urbain de la municipalité de Shanghai, le groupe Chengtou (*Chengtou jituan*)[648]. C'est une entreprise municipale d'investissement, qui opère dans quatre domaines : les ponts et chaussées, l'eau et l'assainissement, l'environnement et l'immobilier. La branche immobilier et le département des techniques modernes de l'environnement sont cotés en bourse. Chengtou est en fait un groupe puissant aux activités diverses ; il possède, développe et exploite le port de Baoshan, et contrôle l'entreprise de sidérurgie et de métallurgie Baosteel.

Pour se lancer dans une opération immobilière de logements sociaux, il faut disposer et immobiliser des ressources financières suffisantes pour acheter le droit d'usage du sol au gouvernement d'arrondissement, certes à un coût réduit puisqu'il s'agit de logements sociaux, construire l'ensemble du projet, puis le commercialiser auprès des arrondissements urbains de la ville-centre de Shanghai. En effet, chaque bureau du logement des arrondissements de la ville-centre achète le nombre de bâtiments nécessaires pour y loger ses déplacés et les bénéficiaires d'un logement social à prix abordable dont le *hukou* est enregistré dans leur arrondissement, donc éligibles sur leur territoire. Puis, c'est au bureau du logement de chaque arrondissement concerné d'organiser la répartition, c'est-à-dire la vente des logements qu'il aura acheté dans les différentes grandes communautés résidentielles construites en périphérie de Shanghai.

[648] Site officiel du groupe Chengtou, http://web.chengtou.com/default.aspx, consulté le 30/05/2012.

Chengtou ignore précisément quelle sera la demande en logements pour déplacés ou en logements à prix abordable de la part des arrondissements de la ville-centre, mais elle la devance. En effet, il existe une demande réelle de la part des Shanghaiens les moins bien logés d'une part, et d'autre part, si l'opération n'est pas rentable, la clientèle cible peut être augmentée : il suffit pour cela que la Municipalité ajuste les critères d'éligibilité. Ces grandes communautés résidentielles, Xinkai en particulier, sont-elles des enclaves ?

À Xinkai, Chengtou a ainsi construit 13 000 logements sociaux, mis en vente pour 6 000 à 7 000 yuans/m², alors qu'en centre-ville, le prix de vente des logements est souvent supérieur à 30 000 yuans/m², sans les finitions, et 14 000 yuans/m² dans la ville nouvelle de Songjiang. Le nombre de mètres carrés est toujours calculé en SHON[649], ce chiffre comprenant au *prorata* les espaces de circulation et les espaces collectifs, ce qui représente un ratio de 0,7 à 0,75 entre la surface utile et la surface en SHON affichée.

Le prix moyen de la construction pour du logement à Shanghai est de 6 235 yuans/m² en 2011 ; il a doublé en 10 ans[650]. D'après Cao Shu, la construction de logements (gros œuvre et logement sans les finitions) coûte en 2012 entre 3 500 et 5 000 yuans/m²[651]:

Tableau 25 : Le prix de construction des logements à Shanghai en 2012

Construction de logements	Prix de la construction au mètre carré SHON
Gros œuvre	1 500 - 2 000 yuans/m²
Plateforme, logement brut*	2 000 - 3 000 yuans/m²
Second œuvre et finitions**	3 000 yuans/m²

Source : CAO Shu, architecte-urbaniste, professeur au Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji, cité par David ALBRECHT, 2012. « Éléments de compréhension sur la production de la ville à Shanghai », note rédigée à la demande de l'École d'architecture de Paris-Belleville, 21 pages.
* L'aménagement de la plateforme et du logement brut correspond au *white frame* et comprend les ascenseurs.
** Le second œuvre et les finitions prennent en compte les revêtements et les équipements.

Aussi, en ajoutant les frais annexes d'achat du terrain à bas prix au gouvernement d'arrondissement, de viabilisation et de maîtrise d'ouvrage, de construction des infrastructures et des équipements (crèches, écoles et comités de

[649] SHON (surface hors œuvre nette) est une mesure de superficie des planchers pour les projets de promotion immobilière.
[650] *Shanghai Statistical Yearbook*, 2012. Tableau 17-2. http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E1702.htm, consulté le 10/12/2012.
[651] David ALBRECHT, 2012. « Éléments de compréhension sur la production de la ville à Shanghai », note rédigée à la demande de l'École d'architecture de Paris-Belleville, 21 pages ; chiffres communiqués par CAO Shu, architecte-urbaniste, professeur au Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji.

résidants), l'entreprise Chengtou ne dégage qu'une marge financière très faible. Cette opération immobilière de grande ampleur, sur laquelle Chengtou, sans perdre d'argent, ne fait quasiment pas de bénéfices, est possible parce que la Municipalité de Shanghai lui octroie d'autres marchés publics, d'autres projets immobiliers, sur lesquels l'entreprise a la possibilité de réaliser de substantiels bénéfices[652].

Si les villes nouvelles sont des projets portés par les arrondissements et développés par leurs propres sociétés de développement, les grandes communautés résidentielles sont, elles aussi, de vastes opérations immobilières réalisées en proche périphérie de Shanghai, destinées à accueillir le desserrement résidentiel de Shanghai, mais qui, loin de s'inscrire dans les schémas directeurs des villes nouvelles, sont portés par la Municipalité, pour accueillir les populations déplacées du centre-ville.

D'après M. Lu, responsable des logements sociaux au bureau de la planification urbaine et du foncier de l'arrondissement de Songjiang, ces grandes opérations de logements sociaux sont plutôt une contrainte pour l'arrondissement, qui se doit de vendre à coût réduit des parcelles souvent très bien situées, à proximité d'une station de métro, alors qu'elles sont d'un grand bénéfice pour la Municipalité, qui ainsi « achète l'harmonie sociale » [653].

La dichotomie entre ville nouvelle portée par l'arrondissement et grande communauté résidentielle portée par la Municipalité relève de schémas d'acteurs différents et connaît actuellement des recompositions. En décembre 2004, la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang, en rachetant la Société de développement de la ville universitaire, est devenu le principal aménageur de la ville de Songjiang. En avril 2008, elle a diversifié ses activités en proposant le développement d'un projet culturel : le musée de Guangfulin. En décembre 2010, elle dispose de fonds suffisants pour remporter un appel d'offre visant à développer le secteur sud de logements sociaux de Sijing, destinés à loger les Shanghaiens déplacés et mal-logés de la ville-centre de Shanghai. Sur ce marché, la société de développement de la ville nouvelle concurrence désormais les filiales immobilières des grands groupes municipaux comme Chengtou. Quelle est le rôle des sociétés municipales et d'arrondissement dans le développement des transports ?

---

[652] Anonyme, chef de projet dans la Société de développement et d'investissement immobilier de Xinkai, filiale du groupe immobilier de Chengtou ; entretien réalisé le 28/03/2012.

[653] M. LU, responsable de la planification urbaine, en charge des logements sociaux, Bureau de la planification urbaine et du foncier de l'arrondissement de Songjiang, entretien réalisé le 23/03/2012.

Les transports en commun : la ligne de métro n° 9

À l'origine, le projet de construction d'une ville nouvelle vise à favoriser l'émergence de pôles secondaires autonomes, dynamiques, créateurs d'emplois, et non de villes-dortoirs. Une adéquation entre l'offre d'emplois tertiaires intermédiaires et supérieurs (employés et cadres voire chefs d'entreprise, professeurs d'université) et celle des logements de haut standing de Thames Town avait été mise en avant par les responsables du projet de la ville nouvelle. Cette autonomie était ainsi censée limiter les flux de migrants pendulaires[654]. Alors que la ville nouvelle se développe entre 2003 et 2006, il faut attendre décembre 2008 pour que la première section de la ligne n° 9, planifiée *ex nihilo* depuis la ville-centre et Minhang, soit opérationnelle et connecte la ville nouvelle de Songjiang au reste du réseau de métro de Shanghai.

D'un point de vue du processus de décision, le Bureau municipal de la planification urbaine et des ressources foncières décide en amont de la construction de six stations de métro sur la ligne n° 9 entre la ville nouvelle de Songjiang et l'arrondissement de Minhang, puis le Bureau d'arrondissement de la planification urbaine et du foncier négocie peu la localisation du tracé et des stations de métro[655]. La construction des lignes est ensuite assurée par le premier bureau de l'ingénierie ferroviaire de Chine (*Zhong tie gongcheng yi ju*)[656], ancienne entreprise d'État, relevant de l'État central, qui est devenue aujourd'hui un groupe d'investissements ayant des filiales dans chaque municipalité. À Songjiang, c'est ensuite la commission d'arrondissement de la construction urbaine et rurale et des transports qui assure la construction des stations de métro, c'est-à-dire qui prend en charge financièrement, organise un appel d'offre et fait appel à une société de développement, en l'occurrence la Société Chengtong (*Chengtong goufen youxian gongsi*), fondée par le gouvernement local de Songjiang et qui dépend de la filiale de la Société de d'investissement et de développement de la construction du réseau ferroviaire de Chengtong de Shanghai (*Shanghai chengtong guidao jiaotong touzi kaifa jianshe youxian gongsi*)[657]. Enfin, une

---

[654] PAN Haixiao, 2006, *op. cit.*, p. 21.

[655] SHEN Fusheng, responsable des inspections et des ressources humaines pour le sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang, entretien réalisé le 16/03/2012.

[656] http://www.chnrailway.com/news/20101220/1220185492.shtml, consulté le 29/05/2012.

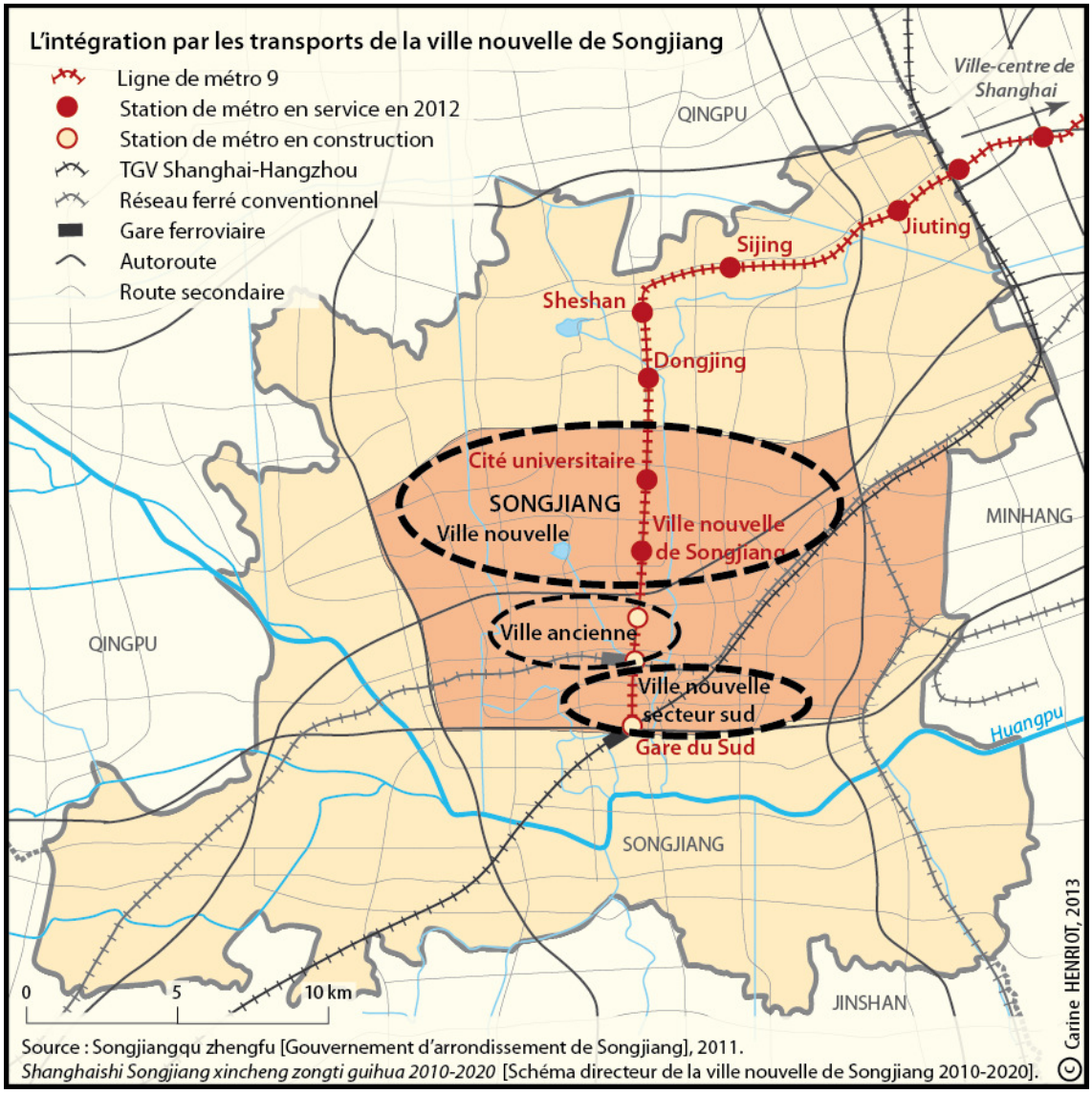
[657] Société de d'investissement et de développement de la construction du réseau ferroviaire de Chengtong (*Shanghai chengtong guidao jiaotong touzi kaifa jianshe youxian gongsi*), http://shsongjiang.11467.com/13588, consulté le 29/05/2012.

fois opérationnel, le réseau du métro est exploité par la Société municipale Shentong (S*hanghai shentong jituan youxian gongsi*)[658], ancienne entreprise municipale en charge des ponts et du traitement de l'eau, cotée en bourse à partir de 1994, et qui change de nom en juin 2001 pour devenir le groupe Shentong. L'entreprise municipale réalise désormais l'essentiel de ses investissements dans le développement et l'exploitation de réseau ferré léger de Shanghai. Enfin, depuis août 2009, l'aménagement paysager des stations de métro de la ligne n° 9 situées dans l'arrondissement de Songjiang est géré par le Sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang (*Songjiangqu guidao jiaotong jiuhaoxian shirong guanli suo*), placé sous la responsabilité du Bureau d'arrondissement de l'aménagement paysager (*Songjiangqu lühua he shirong guanli ju*). Au moment de la rédaction de cette étude, Songjiang est le seul arrondissement à s'être doté d'un bureau d'aménagement paysager des stations de métro, ayant pour mission de diagnostiquer les problèmes d'aménagement des stations et de saisir l'autorité d'arrondissement compétente pour y remédier. Ce sous-bureau se charge par exemple d'évaluer les besoins en termes de stationnement pour les deux roues autour de la station de métro, et relève les problèmes de commerces et de taxi illégaux[659].

Fin 2013, la ligne de métro n° 9 comptera trois stations supplémentaires, deux desservant la ville ancienne de Songjiang : son centre sportif et l'ancienne gare ferroviaire de Songjiang ; la dernière station desservira la nouvelle gare TGV du sud de Songjiang (*Songjiang gaojie nanzhan*). Le métro desservira alors les trois parties qui composent la ville de Songjiang : au nord la ville nouvelle avec les stations « cité universitaire » et « ville nouvelle », au centre la ville ancienne et l'ancienne ville-satellite avec les stations « centre sportif » et « gare ferroviaire », au sud l'extension méridionale de la ville nouvelle (*nanbu xincheng*) où la « gare du Sud » est en construction.

[658] Société municipale Shentong (S*hanghai shentong jituan youxian gongsi*), le groupe Shentong de Shanghai http://www.shmetro.com/, consulté le 29/05/2012.
[659] SHEN Fusheng, responsable des inspections et des ressources humaines pour le Sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 16/03/2012.

Carte 33 : L'intégration de la ville nouvelle de Songjiang par les réseaux de transports



Au tournant des années 2000, l'urbanisation accélérée notamment dans les arrondissements de banlieue comme Songjiang a été aussi rendue possible par la mise en place de partenariats public-privé qui financent et pilotent, pour le compte des arrondissements, l'aménagement puis le développement de projets immobiliers. Ces sociétés de développement présentent la particularité d'avoir la double fonction de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ce qui leur permet de spéculer sur la hausse de la valeur foncière, puis de financer la viabilisation des parcelles et la construction des infrastructures publiques. Cette « coalition de croissance » est d'abord observée pour le développement d'infrastructures urbaines dans la ville-centre, avant d'être généralisée

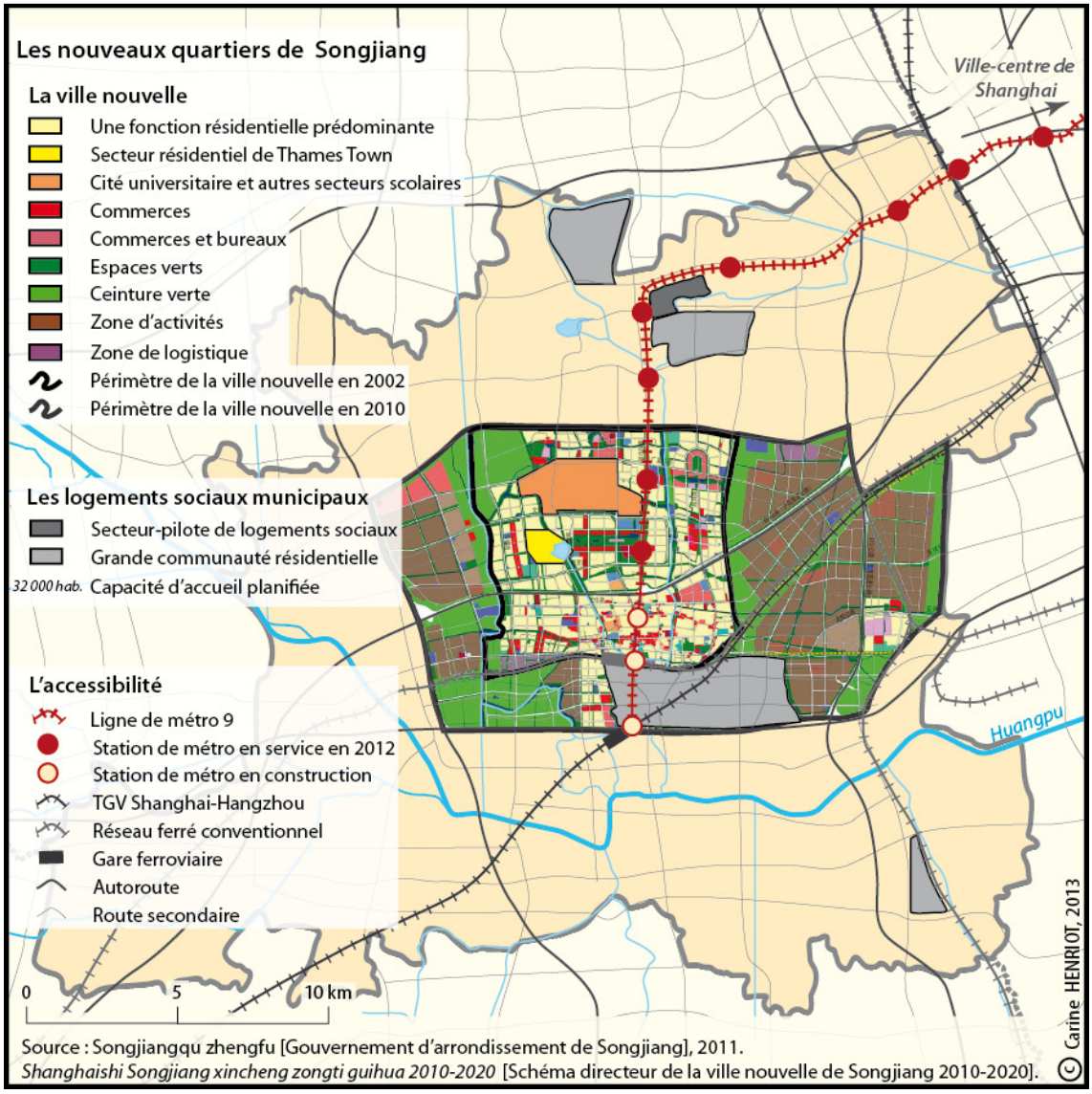
aux arrondissements de banlieue et aux villes nouvelles en particulier. Le bourg expérimental de Thames Town, projet-vitrine de la ville nouvelle de Songjiang, est particulièrement représentatif de ces opérations de valorisation du foncier par le gouvernement d'arrondissement. La croissance des nouveaux quartiers périphériques est guidée par l'exercice d'un pouvoir local renforcé, qui correspond à l'affirmation des arrondissements de banlieue et de leurs capacités d'aménagement.

Il existe ainsi une différence fondamentale entre le phasage financier contraignant les aménagements en France et le phasage technique contraignant le développement des nouvelles zones urbanisées en Chine. Le développement urbain de Shanghai est financé par le dégagement d'une rente foncière élevée, et accéléré par la faible contrainte budgétaire et par un processus de concertation limité. Le mode de financement du développement urbain *via* une spéculation sur la hausse de la valeur foncière, dans une zone de fortes densités humaines, apparaît peu durable, puisqu'une fois les droits d'usage cédés, l'arrondissement est tenu d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation pour continuer à engranger de la rente foncière. Ce système encourage en outre la concurrence entre les différentes collectivités territoriales de la municipalité, à travers le développement de projets-vitrines peu coordonnés au niveau municipal.

Par ailleurs, si les villes nouvelles sont des projets portés par les arrondissements et disposant de leurs propres sociétés de développement, les grandes communautés résidentielles, qui sont elles aussi de vastes opérations immobilières localisées en périphérie de Shanghai, sont portées par la Municipalité pour accueillir les populations déplacées et rejetées par le centre-ville vers des satellites résidentiels, et ne s'inscrivent pas dans les schémas directeurs des villes nouvelles.

Accélérée par la collusion d'acteurs politiques et économiques qui favorisent le développement immobilier, la construction des nouveaux quartiers périphériques se traduit par une accentuation des processus de division sociale et de ségrégation résidentielle dans l'espace métropolitain.

Carte 34 : Les nouvelles périphéries urbaines de Songjiang : villes nouvelles et logements sociaux



Destinées à déconcentrer la ville-centre de Shanghai, selon les documents de planification, les nouvelles zones urbanisées de Songjiang, villes nouvelles et grandes communautés résidentielles, s'inscrivent dans ces processus. Comment ont-elles été peuplées ? Comment leurs fonctions s'articulent-elles avec celles de la ville-centre ? Les macro-ségrégations sociales se retrouvent-t-elles à l'échelle des nouveaux quartiers ? Qu'en est-il, à l'échelle des nouveaux quartiers, de ces processus de ségrégation sociale ?

Chapitre VIII
Développement immobilier, mobilités résidentielles et divisions socio-spatiales

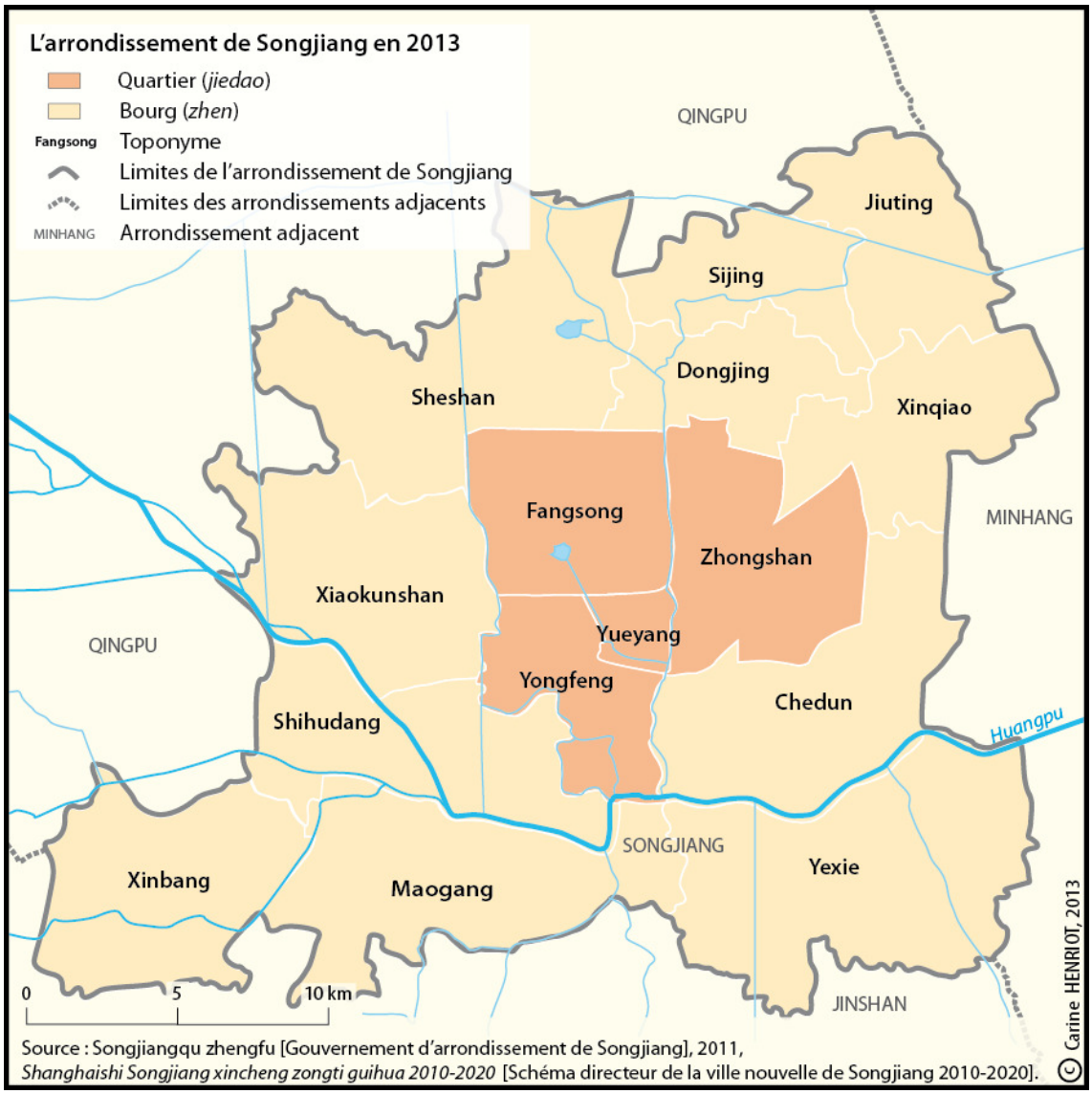
La croissance accélérée de l'arrondissement de Songjiang, caractérisée par l'ouverture progressive à l'urbanisation de nouveaux secteurs, en particulier dans la ville nouvelle, dans les « grandes communautés résidentielles » de Sijing et la zone de débordement urbain à Jiuting, constitue un exemple représentatif des trajectoires du développement du parc de logement, des mobilités résidentielles, des ségrégations socio-spatiales et des déplacements de population en périphérie de Shanghai.

Nous présenterons les caractéristiques du parc de logement de la ville nouvelle de Songjiang, ville nouvelle phare des programmes de redéploiement métropolitain des années 2000. Puis, nous décrirons les stratégies de mobilité résidentielle, révélatrices des ségrégations socio-spatiales à l'œuvre en périphérie de Shanghai, à travers l'exemple du quartier de Fangsong (*fangsong jiedao*), créé en 2001 et approuvé en 2003 sur 33,8 km². Les limites administratives de ce quartier présentent pour particularité d'épouser le périmètre d'intervention de la ville nouvelle de Songjiang, telle qu'elle est planifiée à partir de 2002. Le quartier accueille en effet l'essentiel des secteurs urbanisés dans les années 2000. Les nouveaux secteurs ouverts à l'urbanisation dans le cadre du schéma directeur remanié de 2010 sont actuellement en cours de viabilisation.

Le peuplement de la ville nouvelle de Songjang, correspondant au quartier de Fangsong, sera mis en perspective avec l'évolution démographique de l'ancien bourg, le quartier de Yueyang, le secteur de débordement urbain de Shanghai dans le bourg de Jiuting et celui des logements sociaux dans le bourg de Sijing. Le développement d'un vaste parc résidentiel, les mobilités résidentielles et les disparités socio-spatiales de la ville nouvelle de Songjiang seront ainsi décrites selon un transect centre-périphérie.

Dans ce chapitre, le quartier de Fangsong est entendu comme la ville nouvelle de Songjiang, tandis que l'ancien bourg, également appelé vieille ville (*laocheng*), ou ville-satellite de Songjiang, correspond au quartier de Yueyang (*yueyang jiedao*), auquel il convient d'ajouter plusieurs îlots du quartier de Zhongshan (*zhongshan jiedao*) et de celui de Yongfeng (*yongfeng jiedao*).

Carte 35 : Les divisions administratives de l'arrondissement de Songjiang en 2013



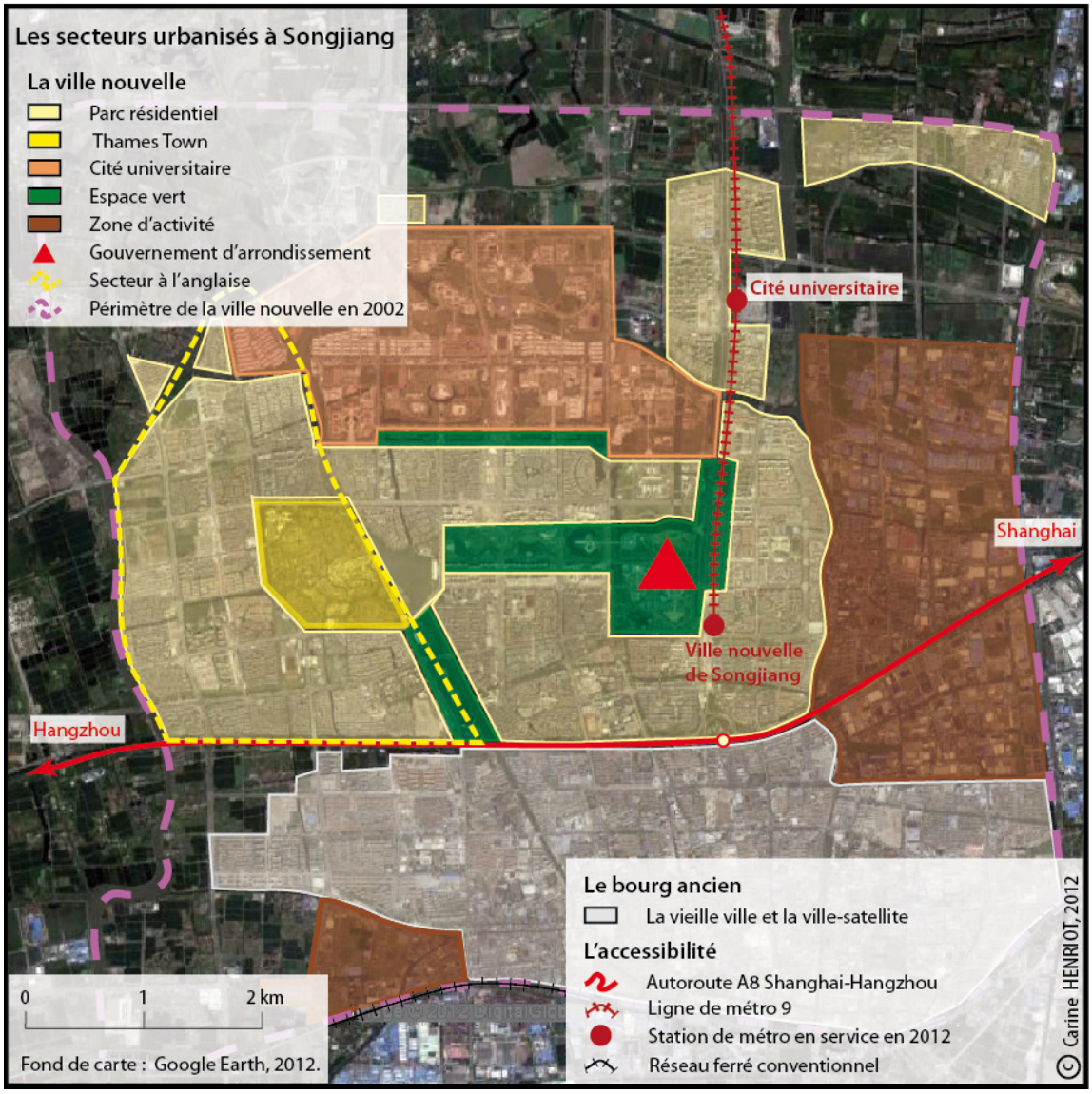
Le parc de logements de la ville nouvelle de Songjiang : entre fragmentation spatiale et ségrégation sociale

Depuis 1999, le gouvernement local de l'arrondissement de Songjiang conçoit et développe la ville nouvelle au nord de l'ancien centre-bourg et de l'autoroute A8/G60, qui relie Shanghai à Hangzhou. Le développement de la ville nouvelle de Songjiang est officiellement approuvé en 2001 dans le cadre du schéma directeur de la municipalité de Shanghai 1999-2020. Le siège du gouvernement et les services d'arrondissement ont été déplacés dans le secteur situé à proximité de la station de métro assurant la liaison avec la ville-centre de Shanghai. En tant que pôle de desserrement majeur de la municipalité de Shanghai, Songjiang accueille les antennes déconcentrées de sept universités shanghaiennes et un vaste parc de logements. La fonction résidentielle constitue en effet la principale fonction planifiée en 2002 par le schéma directeur de la ville. L'ensemble est relié à la ville-centre de Shanghai par l'autoroute A8/G60 et par la ligne de métro n° 9, à partir de 2008.

Photographie 7 : La ville nouvelle de Songjiang

Source : C. Henriot, mars 2011.

Carte 36 : Les secteurs urbanisés à Songjiang



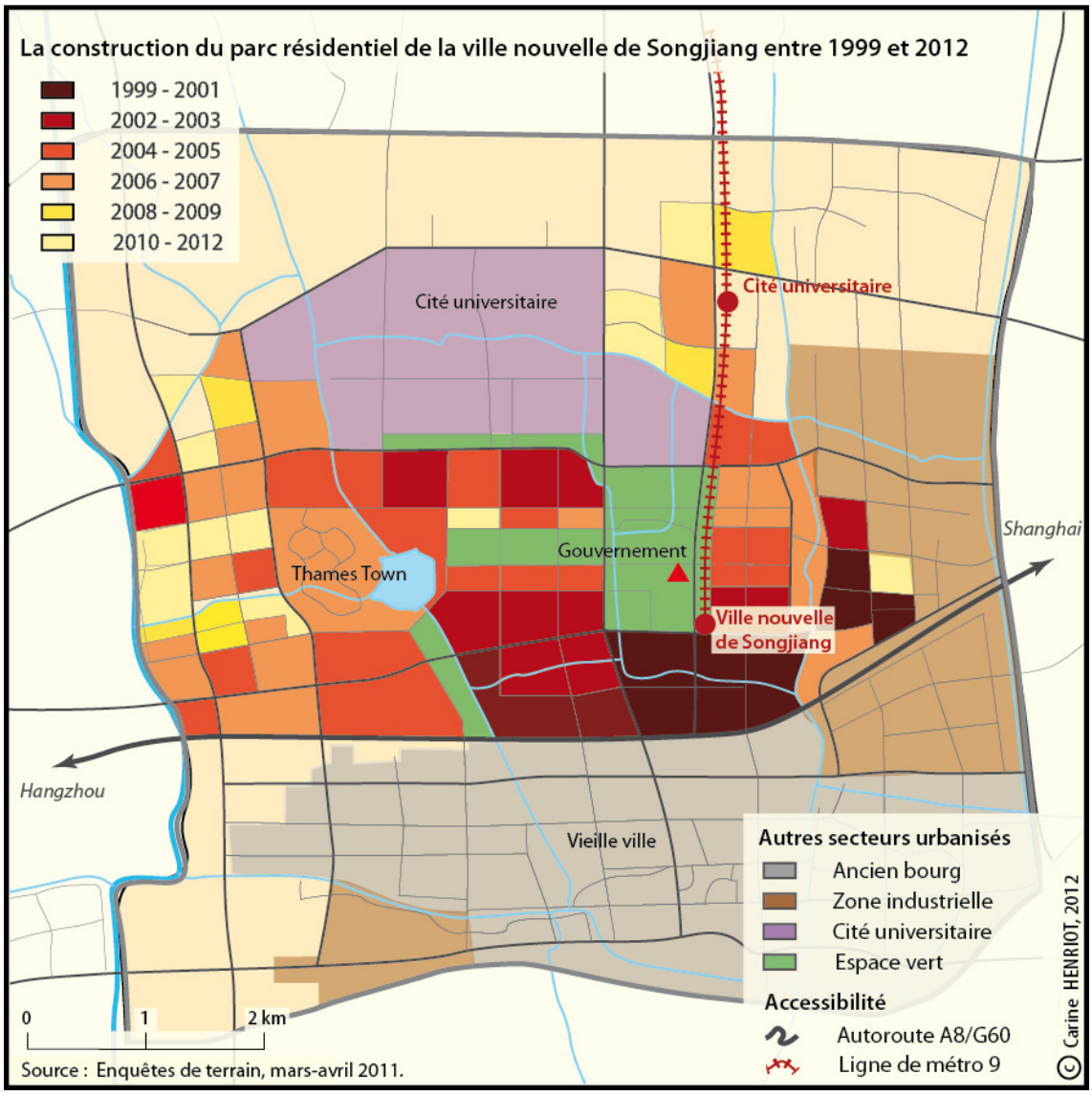
Pour cartographier le développement du parc de logements de la ville nouvelle de Songjiang, nous avons relevé pour chaque îlot résidentiel du quartier de Fangsong, sa date de construction et son type morphologique, complétés par les prix au mètre carré fournis par les agents immobiliers[660].

[660] Les relevés terrain et les enquêtes auprès des agents immobiliers de la ville nouvelle ont été effectués entre mars et avril 2011.

Le développement immobilier de la ville nouvelle entre 1999 et 2012

Le premier secteur est ouvert à l'urbanisation en 1999. Il est contigu à l'ancien bourg de Songjiang. L'essentiel de la ville nouvelle est construit entre 2001 et 2005, en continuité spatiale avec l'ancien bourg, et autour du centre administratif, avec près de 3,18 millions de m² de surfaces résidentielles[661]. Les secteurs ouest et nord de la ville nouvelle sont urbanisés entre 2006 et 2012. En 2012, les nouveaux secteurs ouverts à l'urbanisation se situent au nord de la cité universitaire, mais aussi à l'ouest de l'ancienne ville-satellite.

Carte 37 : Les étapes de la construction du parc résidentiel de la ville nouvelle de Songjiang entre 1999 et 2012



[661] HUANG Jing, 2005, *op. cit.*, pp. 42-47.

La fragmentation spatiale du parc résidentiel

La construction du parc de logements dans la ville nouvelle de Songjiang introduit d'importantes ruptures morphologiques, d'où une fragmentation spatiale du paysage résidentiel, entre les nouveaux quartiers et les villages alentour, et entre les nouveaux quartiers de la ville nouvelle et l'ancienne ville-satellite.

Photographie 8 : La fragmentation spatiale entre la ville nouvelle de Songjiang en construction et les villages alentour

Source : C. Henriot, mars 2012.

La construction de la ville nouvelle s'accompagne d'une réhabilitation des monuments historiques et d'une rénovation du parc de logements de l'ancien bourg. La vieille ville de Songjiang (*songjiang laocheng*), située entre la voie ferrée Shanghai-Hangzhou au sud et l'autoroute Shanghai-Hangzhou au nord, est composée de plusieurs unités agglomérées : le bourg de Fangta, le bourg sur canaux de Yueyang, mais aussi des villages interstitiels, comme Xiangjia, rattrapés par le développement des nouveaux villages durant la période de forte croissance industrielle des villes-satellites. La vieille ville accueille sur son territoire trois types d'habitat : le « nouveau village » (*xincun*) et ses « vieux bâtiments publics » (*laogong fang*), le village ceinturé par l'urbanisation, qui correspond à une forme résiduelle et en cours de disparition, ainsi que les vieux bourgs de Fangta, de Yueyang, et de Yongfeng, qui sont en voie de patrimonialisation depuis le milieu des années 2000.

Les « nouveaux villages » (*xincun*) de la ville-satellite, véritables cités ouvrières, se composent de barres R+2 à R+5 appelées « vieux bâtiments publics » (*laogong fang)*. Chacun de ces petits collectifs logeait, par unité de travail (*danwei*), l'ensemble des travailleurs d'une même usine. Les plus anciens *laogong fang* de Songjiang datent de 1979. Les logements y sont composés d'une à deux chambres, ne disposent pas de cuisine, ni de salle de bain. Il existe en revanche des toilettes communes. Ce logement d'entreprise était attribué par le bureau d'arrondissement du développement industriel et son loyer coûtait 15 yuans/mois en 1979. En 2012, l'unité de travail de la rue Yueyang a depuis longtemps disparu, mais les logements demeurent et n'ont pas été vendus à leurs occupants, car ils ne disposent pas de salle de bain, ce qui n'est plus autorisé aujourd'hui. Ce cas de figure résiduel est devenu extrêmement rare dans la municipalité de Shanghai. Les locataires paient désormais 45 yuans/mois au quartier (*jiedao*) pour occuper ces logements, qui répondent à des conditions de vie héritées de l'ancien système d'attribution du logement. En 2012, il n'existe à Songjiang plus que deux quartiers de « vieux bâtiments publics » à Fangta et sur la rue Yueyang, les autres ont fait l'objet d'opérations de renouvellement urbain[662].

Photographie 9 : La cité ouvrière de la rue Yueyang-sud

Source : C. Henriot, mars 2012.

[662] Une habitante de la résidence, ancienne professeur d'hygiène ; entretien réalisé le 16/03/2012.

Ce mode d'urbanisation est hérité du desserrement industriel des villes-satellites ; il se surimpose dans l'ancien satellite de Songjiang aux villages de paysans, qui sont rattrapés par l'urbanisation et se retrouvent noyés au sein d'un tissu urbain dense, comme c'est le cas du village-rue du « foyer parfumé » (*xiangjia nong*), typique du Jiangnan, composé de ruelles bordées de micro-pavillons en auto-construction.

Photographie 10 : Le village de Xiangjia

Source : C. Henriot, mars 2012.

La ruelle du « foyer parfumé » a été inscrite dans le périmètre de renouvellement urbain de la vieille ville par le gouvernement d'arrondissement. Les habitants propriétaires de leur logement devraient prochainement être expropriés ; le village laisserait alors place à une opération immobilière de grand collectif comme dans la ville nouvelle.

À l'ouest de l'ancienne ville-satellite, le village-rue de Yongfeng (*yongfeng laojie*) est organisé le long d'un canal servant tant à la circulation fluviale qu'au drainage. Ce secteur est actuellement en cours de patrimonialisation, sur le modèle des bourgs sur l'eau du Jiangnan (*jiangnan shuixian gucheng*) de Zhujiajiao ou de Qibao. En 2008-2009, la vieille ville de Fangta a été démolie, pour laisser place à de nouveaux bâtiments commerciaux. Ces nouvelles constructions mobilisent les signes architecturaux du Jiangnan : le pignon, traditionnellement aveugle, présente un faîte de toit arrondi, tandis que son avancée évoque les formes élancées et les pointes

caractéristiques des maisons paysannes construites dans les années 1980 dans les campagnes shanghaiennes.

Planche 8 : Les quartiers de la vieille ville de Songjiang en cours de patrimonialisation

Le village-rue de Yongfeng en cours de rénovation. La vieille ville rénovée de Fangta.

Source : C. Henriot, mai 2011.

La ville nouvelle de Songjiang s'inscrit donc en discontinuité typo-morphologique par rapport aux espaces ruraux alentours, mais aussi par rapport à la ville-satellite avec ses cités ouvrières, ses anciens bourgs, qu'ils soient en voie de disparition ou de patrimonialisation.

La segmentation résidentielle et ses formes urbaines à Songjiang

La ville nouvelle accueille depuis 1999 les premières opérations nées de l'ouverture du marché de l'immobilier. Ce nouveau parc résidentiel se caractérise par sa diversité, mêlant grands collectifs, petits collectifs, maisons accolées, mitoyennes et individuelles. Le développement de la promotion immobilière se traduit dans la langue chinoise par un vocabulaire précis distinguant ces nouvelles formes résidentielles, dont on retrouve la typologie exhaustive à Songjiang.

Dans la ville nouvelle, les cités ouvrières cèdent la place à de vastes opérations immobilières de grands collectifs (*gaoceng*), voire de très grands collectifs (*chao gaoceng*) lorsque les bâtiments dépassent 30 étages, de collectifs de moyenne dimension (*duoceng*) entre quatre et six étages sans ascenseur, de petits collectifs R+2 (*diceng*) proposant des appartements duplex (*fushi gongyu*), voire à de l'individuel en bandes, ou

jointif, correspondant ainsi à une forme de transition entre le collectif et l'individuel, diversifiant l'offre de logements.

Planche 9 : Grands collectifs et petits collectifs dans la ville nouvelle de Songjiang

Source : C. Henriot, août 2010 et mars 2011.

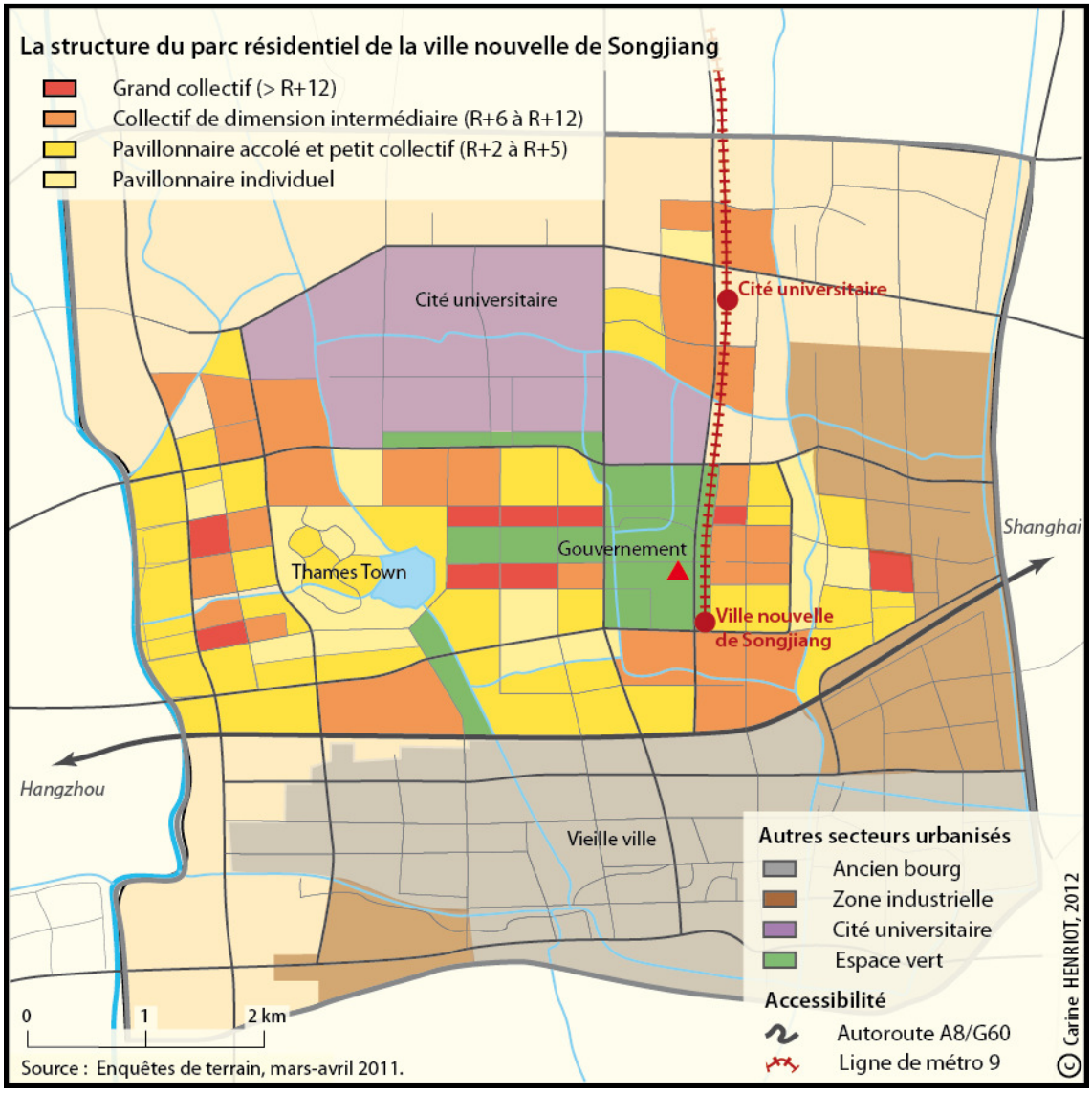
Le pavillonnaire (*bieshu*) a également connu un développement important depuis l'ouverture du marché de l'immobilier. Les promoteurs proposent désormais une offre diversifiée pour répondre aux attentes d'une population dont les revenus se sont inégalement étoffés et pour contourner l'interdiction depuis 2006-2007 de construire des maisons individuelles dans toute la municipalité de Shanghai, afin de préserver les terres agricoles. De nouveaux types morphologiques ont été créés afin de répondre à des capacités financières de plus en plus hétérogènes. Cette diversité et le besoin d'identification se retrouvent dans la langue chinoise. Les lotissements de villas (*bieshu*) accueillent des projets résidentiels mixtes regroupant sur un même lot des maisons accolées (*lianpai bieshu* ou *lianti bieshu*), mitoyennes (*shuangpin bieshu*), individuelles (*dudong bieshu* ou *duzhuang bieshu*) et de luxueuses villas (*haohua bieshu*), dont le quartier à l'anglaise de « Thames Town » et le secteur de Sheshan constituent les projets phares dans l'arrondissement de Songjiang.

Planche 10 : Le pavillonnaire dans le secteur à l'anglaise de Songjiang

Les maisons accolées, jointives, dans la résidence « La villa rouge » constituent un exemple de diversification de l'offre individuelle (1).
Les maisons mitoyennes dans la résidence « La villa rouge » correspondent à la forme la plus spacieuse, depuis l'interdiction de construire des pavillons isolés (2).
Les maisons individuelles les plus luxueuses, construites avant l'interdiction, se situent dans le lotissement « Windsor Island » de Thames Town (3).

Source : C. Henriot, avril 2007 et mars 2011.

Carte 38 : La structure du parc résidentiel de la ville nouvelle de Songjiang



Ainsi plusieurs types de paysages résidentiels se juxtaposent-ils tant dans la ville nouvelle que dans la ville ancienne de Songjiang. Ces formes d'habitat diversifiées laissent entrevoir des différences de prix et une segmentation de l'espace résidentiel.

Les segmentations du parc de logements

Au-delà des ruptures morphologiques, des segmentations sociales fines apparaissent à l'échelle du quartier.

Ségrégations résidentielles et type d'habitat

La structure du parc de logements de la ville nouvelle de Songjiang montre combien l'offre s'est diversifiée pour répondre aux attentes d'une population dont les revenus se sont inégalement étoffés. En 2012, un logement dans une résidence de grand collectif coûte environ 13 000 yuans/m², mais les prix au mètre carré peuvent dépasser les 35 000 yuans/m² pour du pavillonnaire individuel avec jardin privatif.

Tableau 26 : Typologie résidentielle et prix d'achat dans la ville nouvelle de Songjiang

Type résidentiel	Prix d'achat
Grand collectif	12 000 - 15 000 yuans/m²
Petit collectif	16 000 - 18 000 yuans/m²
Maisons accolées	17 000 - 20 000 yuans/m²
Maisons mitoyennes	20 000 - 25 000 yuans/m²
Maison individuelle	26 000 - 50 000 yuans/m²

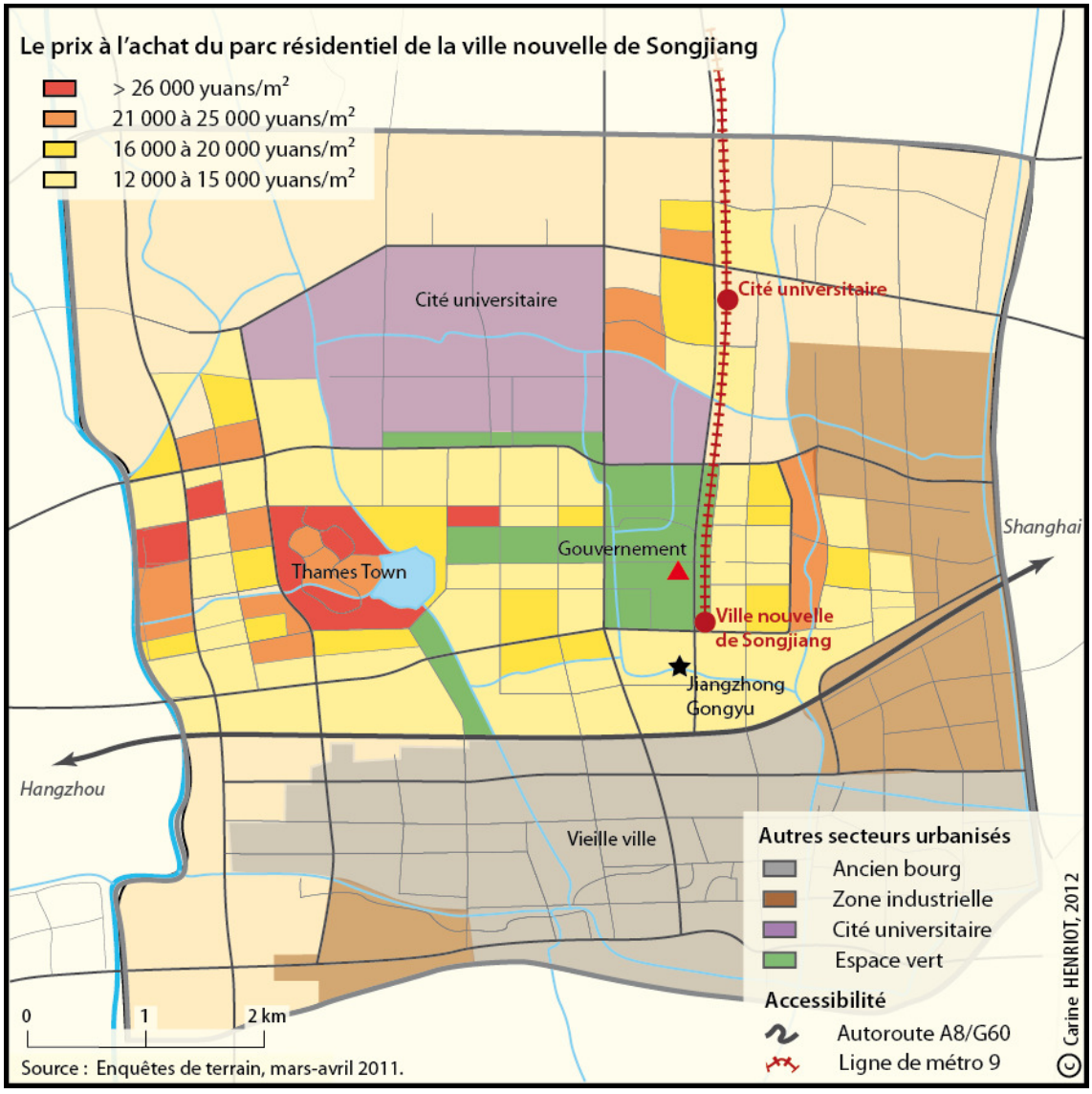
Source : Enquêtes de terrain, effectuées en mars-avril 2011, auprès d'une vingtaine d'agences immobilières de la ville nouvelle de Songjiang.
Notes : Les prix relevés concernent des surfaces résidentielles livrées brut, incluant le neuf et les reventes dans le parc récent. Taux de conversion indicatif, 10 yuans = 1,2 euro.

Les logements de la ville nouvelle de Songjiang offrent une grande variété de prix. Les résidences situées à proximité d'une station de métro peuvent se vendre 1 000 yuans au mètre carré plus cher que dans le reste de la ville nouvelle, tandis celles des secteurs anciennement urbanisés se vendent un peu moins cher que les logements neufs. Enfin, le secteur de Thames Town et ses lotissements pavillonnaires sont les plus coûteux de la ville nouvelle.

Alors que la ville nouvelle se situe à 40 km de l'hyper-centre de Shanghai, le prix de l'immobilier y demeure relativement élevé et augmente régulièrement. D'après les enquêtes réalisées en mars 2011 dans le premier secteur ouvert à l'urbanisation, la « résidence au milieu du fleuve » (*jiangzhong gongyu*), le coût au mètre carré a été multiplié par 8,7 en 10 ans. Une institutrice retraitée nous a déclaré avoir acheté son appartement pour 1 500 yuans/m² en 2000. En 2012, la résidence était estimée par les agents immobiliers à 13 000 yuans/m².

Les prix d'un logement à la location s'échelonnent entre 500 et 3 000 yuans/mois. Une chambre dans une colocation coûte entre 500 et 1 500 yuans/mois, un appartement de 2 pièces entre 1 500 et 2 000 yuans/mois, un appartement de 3 pièces, entre 2 500 et 3 500 yuans/mois.

Carte 39 : Le prix à l'achat de l'immobilier résidentiel dans la ville nouvelle de Songjiang



Le pavillonnaire individuel est le segment le plus distinctif du parc résidentiel de la ville nouvelle, vu sa rareté et son prix. Par ailleurs, l'interdiction récente de construire, dans l'ensemble de la municipalité, des maisons individuelles, a pour conséquence que les formes intermédiaires telles que l'individuel en bandes deviennent également un segment distinctif, d'où la distinction entre maisons jumelées et maisons accolées.

Formes normales et formes marginales d'habitat

Les interstices de la ville nouvelle sont également propices aux segmentations du parc de logements. En effet, jouxtant les formes normales d'habitat, produites par les

promoteurs immobiliers, avec une diversité sociale d'occupation des opérations, des formes marginales et temporaires d'habitat participent au processus de segmentation résidentielle. Les dortoirs temporaires des ouvriers du BTP voisinent par exemple avec les îlots résidentiels destinés à la classe moyenne.

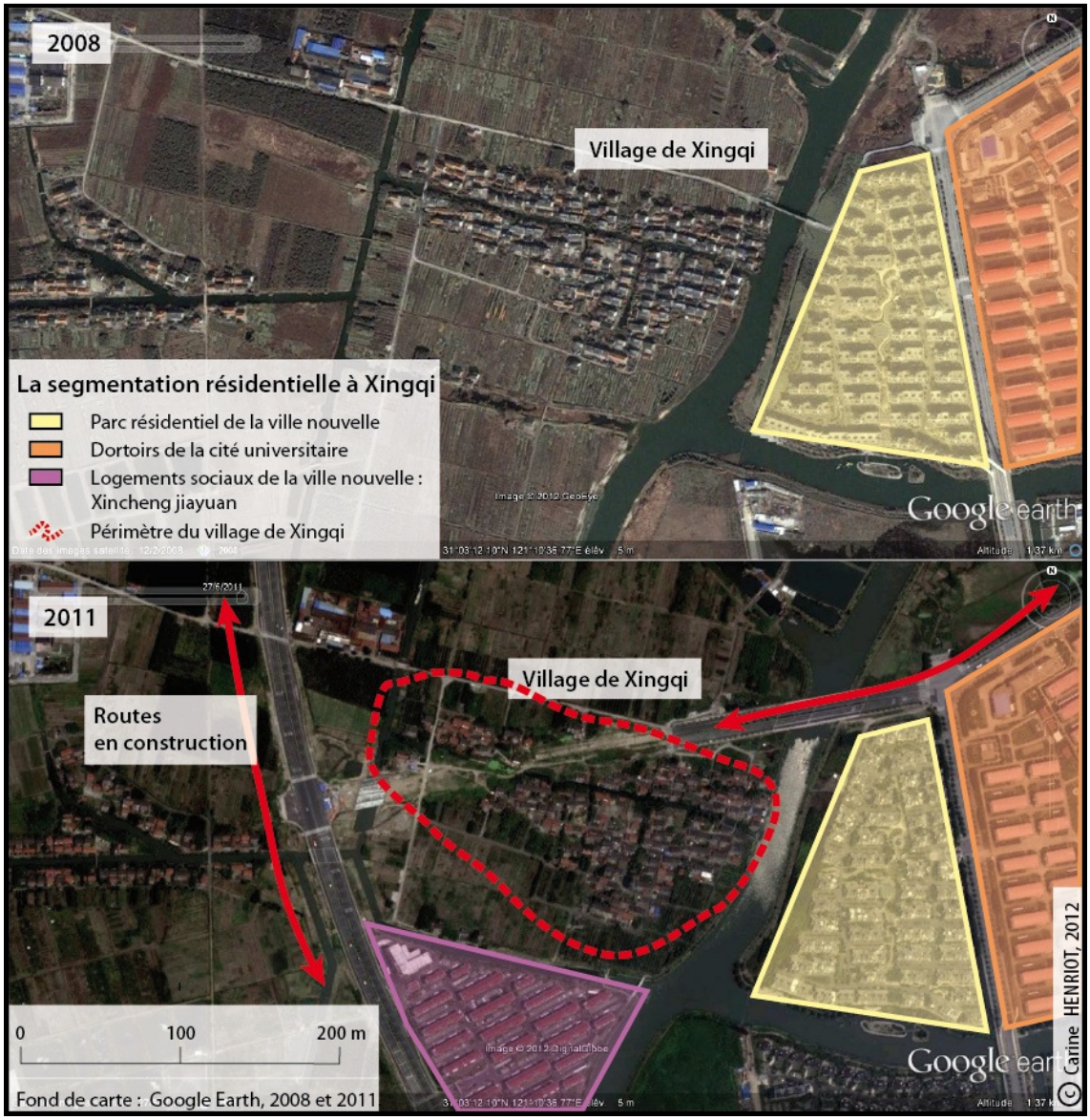
Planche 11 : Tours de logements et locaux préfabriqués

Source : C. Henriot, mars 2012.

Note : À proximité de la station de métro « Cité universitaire », les tours de la résidence Sili huacheng voisinent avec des locaux préfabriqués (toits bleus et gris), destinés à accueillir temporairement les dortoirs des ouvriers du BTP.

De la même manière, des formes opérations, construites par les promoteurs, voisinent des formes d'habitat préexistantes et marginalisées, voire en cours de disparition, comme le village de Xingqi, sur les marges de la ville nouvelle. Xingqi se situe au nord-ouest du secteur universitaire et de ses résidences étudiantes. L'avancée du front d'urbanisation de la ville nouvelle et la construction d'une route municipale tendent désormais à marginaliser l'habitat rural de Xingji, au profit des nouveaux quartiers de la ville nouvelle et des logements sociaux de Xincheng jiayuan, « le jardin de la ville nouvelle », qui accueillent les déplacés du quartier de Fangsong.

Carte 40 : L'évolution de la segmentation résidentielle à Xingqi entre 2008 et 2011



Note : Situé au nord-ouest de la ville nouvelle, le village-rue de Xingqi est éventré pour permettre la construction d'une route d'intérêt municipal reliant la ville nouvelle à Qingpu. Dans ce secteur, les opérations promoteurs du parc résidentiel de la ville nouvelle voisinnent avec des formes d'habitat préexistantes et aujourd'hui marginalisées comme le village de Xingqi. Seuls les habitants dont les maisons ont été rasées sont délogés et relogés. Leurs voisins continuent à vivre dans leur micro-pavillon en auto-construction.

Le paysage résidentiel se distingue également par des micro-ségrégations dans un contexte de mixité sociale : celles liées aux différences de standing des résidences et celles liées au taux d'occupation des logements.

Les segmentations résidentielles liées aux différences de standing des résidences

Entre deux résidences relevant du même type morphologique, la différence de standing se traduit par le monumentalisme d'une porte, une architecture ostentatoire,

l'aménagement des zones de stationnement, voire la présence de garages privatifs, ainsi que par la surface dédiée aux espaces communs, la luxuriance des plantations et la sophistication des aménagements paysagers, des espaces collectifs conçus pour les enfants ou le maintien en forme des personnes âgées. Des équipements sportifs, des salles de sport et des services de restauration, de blanchisserie, de garde d'enfants, de cours d'anglais témoignent également du niveau de standing de chaque résidence.

Planche 12 : Portes minimalistes et portes ostentatoires à Songjiang

Source : C. Henriot, mars 2011 et mars 2012.

Enfin, il existe au sein d'une même résidence une micro-segmentation résidentielle dépendant du degré d'occupation d'un logement, entre les ménages « ordinaires » et les colocations. En effet, en raison des prix élevés des logements, tant à l'achat qu'à la location, au sein d'une même résidence, des segmentations peuvent apparaître à travers le phénomène de colocation voire de « colocation multiple » (*qunzi fang*). La colocation multiple désigne la cohabitation de plusieurs familles sous un même toit. Chaque famille, composée souvent de 2 à 3 générations, occupe une chambre au sein d'un appartement « normal ». Les autres chambres sont elles-mêmes habitées par d'autres familles. Au total, chaque habitant de cette colocation dispose de moins de 5 m² de surface habitable[663]. Les colocations multiples et surpeuplées visent à partager le coût de la location, pour pallier l'augmentation des prix des loyers, et permettent aux populations défavorisées de se loger. Elles traduisent une micro-ségrégation entre les ménages qui disposent de revenus suffisants pour se loger et ceux

[663] ZHANG Jiehong, responsable de la communication du quartier (*jiedao*) de Fangsong ; entretien réalisé le 21/03/2012.

qui sont tenus de partager le prix d'un loyer entre plusieurs familles. Ces colocations multiples ne conduisent toutefois pas à un surpeuplement de l'ensemble de la ville nouvelle de Songjiang, puisqu'en 2012, Zhang Jiehong, responsable de la communication du quartier de Fangsong, nous indiquait qu'un tiers des logements du parc de la ville nouvelle est laissé vacant, ce qui représente 10 000 logements vides. Il existe en cela un paradoxe : le prix d'achat ou de location des logements de Songjiang est relativement élevé, ce qui incite les ménages les moins fortunés à se regrouper au sein de colocations multiples, alors même que 10 000 logements restent vacants, uniquement dans la ville nouvelle. Ce paradoxe s'explique par un marché de l'immobilier ayant valeur de placement financier : de nombreux logements restent vacants car leurs propriétaires investissent dans l'immobilier, sans rechercher, par la location de leur bien immobilier, un retour sur investissement immédiat.

Vers une diversification de l'offre résidentielle

La prise en compte de ces disparités de ressources se traduit également dans la structure des appartements construits récemment. Si lors du lancement de la ville nouvelle, les appartements livrés proposaient au minimum trois chambres dans du petit collectif, voire de l'individuel, la structure des logements construits par les promoteurs a évolué. La tendance est désormais de construire des appartements de dimension intermédiaire à modeste, proposant 2 chambres dans 90 m², tant dans les ensembles de grands collectifs que dans des opérations de logements sociaux relevant de la municipalité et de l'arrondissement.

En 2011, dans l'arrondissement de Songjiang, 4,3 millions de m² ont été construits dans des appartements de moins de 90 m², ce qui représente 39,2 % des surfaces livrées. Les appartements de dimension moyenne, entre 90 et 140 m² totalisent 4,5 millions de m², soit 40,8 % des surfaces en construction dans l'arrondissement. Les logements présentant des surfaces supérieures à 140 m² représentent 2,2 millions de m², soit 20 % des constructions résidentielles totales. Les logements sociaux mobilisent, en 2011, 4,5 milliards de yuans d'investissement, soit 27,2 % des investissements dans l'immobilier de l'arrondissement de Songjiang et sont multipliés par 2,5 (146,3 %) par rapport à 2010. Les logements sociaux représentent 31,3 % des opérations en

construction et 749 400 m² des surfaces vendues, soit 45,4 % des surfaces totales commercialisées en 2011[664].

Tableau 27 : Les tendances de l'immobilier résidentiel dans l'arrondissement de Songjiang en 2011

Nombre total de m² construits en 2011	**11 millions de m²**	+
- dont < 90 m² (%)	39,1 %	++
- dont 90 à 140 m² (%)	40,9 %	+
- dont > 140 m² (%)	20 %	-
- dont part des logements sociaux		
- dans les investissements immobiliers	27,2 %	++
- dans les m² mis en chantier	31,3 %	+++
- dans les m² commercialisés	45,4%	+++

Source : WEI Wu, 2012. « 2011 nian songjiang fang dichan shichang yun hang fenxi » [Analyse du marché de l'immobilier de Songjiang en 2011]. Données publiées par Songjiang qu tongji ju [Bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang] le 06/02/2012, http://www.stats-sh.gov.cn/fxbg/201202/238640.html, consulté le 14/06/2012.
Note : La troisième colonne représente l'évolution de la tendance entre 2010 et 2011.

Selon quelles modalités les nouveaux habitants se sont-ils implantés dans ces nouveaux secteurs urbanisés?

Le peuplement de la ville nouvelle : mobilités résidentielles et polarisation par l'emploi

Fin 2012, l'arrondissement de Songjiang comptait quasiment 1,7 millions d'habitants, dont plus d'un million d'habitants originaires de l'extérieur de la municipalité, pour seulement 650 000 habitants détenteurs d'un *hukou* de Shanghai[665].

Tableau 28 : La structure de la population dans l'arrondissement de Songjiang en 2012

Structure de la population	**Nombre d'habitants**
Population résidante totale (*changzhu renkou*)	1 698 400
- dont population enregistrée shanghaienne (*benshi huji renkou*)	650 100
- dont population résidante non shanghaienne (*wailai changzhu renkou*)	1 048 300

Sources : Données publiées par Songjiangqu zhengfu [Gouvernement de l'arrondissement de Songjiang], http://www.songjiang.gov.cn/website/pages/content_85.htm?cid=181, consulté le 22/08/2013.
Notes : La population résidante totale (*changzhu renkou*) correspond à la somme de la population enregistrée shanghaienne (*benshi huji renkou*) et de la population résidante allochtone (*wailai changzhu renkou*). La population enregistrée dispose d'un *hukou* de Shanghai, tandis que la population résidante allochtone ou non shanghaienne dispose d'un permis de résidence à Shanghai, sans en posséder le *hukou*.

[664] WEI Wu, 2012. « 2011 nian songjiang fang dichan shichang yun hang fenxi » [Analyse du marché de l'immobilier de Songjiang en 2011]. Données publiées par Songjiangqu tongji ju [Bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang] le 06/02/2012, http://www.stats-sh.gov.cn/fxbg/201202/238640.html, consulté le 14/06/2012.
[665] Données publiées par Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], http://www.songjiang.gov.cn/website/pages/content_85.htm?cid=181, consulté le 22/08/2013.

Entre 1999 et 2012, les logements construits dans la ville nouvelle de Songjiang ont enregistré l'arrivée de 140 000 habitants[666]. Cette arrivée de population provient-elle d'un mouvement de desserrement de la ville-centre de Shanghai ? La ville nouvelle accueille-t-elle de manière privilégiée les populations non shanghaiennes et les travailleurs migrants ? Les habitants de Songjiang occupent-ils principalement des emplois dans la ville nouvelle, dans ses zones industrielles, ou travaillent-ils dans la ville-centre de Shanghai ?

Pour décrire les évolutions démographiques de l'arrondissement et les modalités du peuplement de la ville nouvelle, une comparaison des statistiques des 5e et 6e recensements de la municipalité de Shanghai a été complétée par des enquêtes de terrain. Nous avons pour cela réalisé une centaine d'entretiens auprès des ménages résidant dans la ville nouvelle de Songjiang, dans la ville ancienne de Songjiang, dans la grande communauté résidentielle de Xinkai et dans le bourg suburbain de Jiuting.

L'évolution démographique dans l'arrondissement de Songjiang entre 2000 et 2010

En 1990, la ville-satellite de Songjiang comptait 91 381 habitants[667]. En 2003, sur les 830 000 habitants résidant dans l'arrondissement, la population urbaine était estimée à 490 000 habitants pour 85 km² de surfaces bâties. La seule ville de Songjiang composée de l'ancien noyau urbain et des secteurs en construction de la ville nouvelle comptait 240 000 habitants résidant sur les 67 km² effectivement construits. Moins de la moitié de la population citadine de l'arrondissement vivait dans son bourg-centre administratif[668].

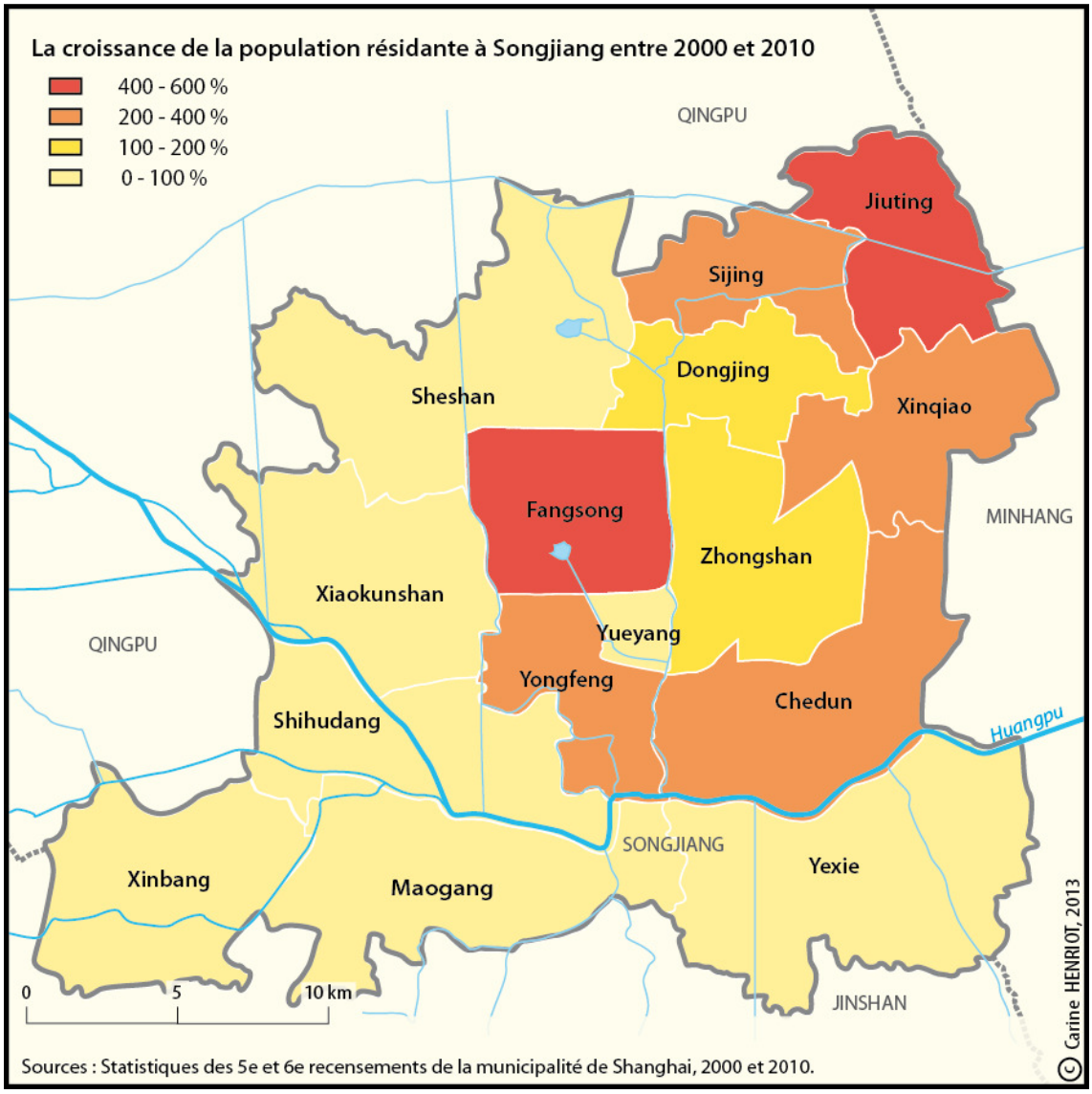
En 2010, un recensement municipal exhaustif a été réalisé dans le cadre de la campagne du 6e recensement national. Les chiffres du 6e recensement de la municipalité de Shanghai (fin novembre 2010) peuvent ainsi être comparés à ceux du 5e recensement

[666] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier (*jiedao*) de Fangsong ; entretien réalisé le 21/03/2012.
[667] K.I. FUNK, 1996, *op. cit.*, p. 326.
[668] Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], 2004b. *Shanghai shi Songjiang qu yu guihua gangyao (2004-2020)* [Résumé du plan d'aménagement de l'arrondissement de Songjiang à Shanghai].

(fin novembre 2000) [669] . Entre 2000 et 2010, la population résidante (de l'arrondissement de Songjiang est passée de 641 156 habitants à 1 582 398 habitants, ce qui correspond à une croissance de + 146,8 % en 10 ans et un taux moyen de + 9,45 % par an. Le territoire de Songjiang, d'une superficie de 600 km², a accueilli, en moyenne, 94 124 nouveaux habitants par an entre 2000 et 2010. Quels secteurs urbanisés ou nouvellement urbanisés ont absorbé l'arrivée de ces habitants supplémentaires, dont 80 000 résidants ne disposant pas du *hukou* de Shanghai (*wailai changzhou renkou*), par an ?

[669] ZHOU Ming et SHENG Jilin, 2011. « Songjiang renkou fazhan de biandong tezheng yanjiu : Songjiang qu di liu ci renkou pucha zhuanti fenxizhi yi » [Évolution des caractéristiques démographiques de l'arrondissement de Songjiang : analyse thématique du 6e recensement dans l'arrondissement de Songjiang], Données publiées par le Songjiang qu tongji ju songjiang diaocha dui [L'équipe d'enquêteurs du bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang], http://tjj.songjiang.gov.cn:8081/fxbg/tjfx/3059.html, consulté le 14/06/2012.

Carte 41 : La croissance de la population résidante dans l'arrondissement de Songjiang entre 2000 et 2010



Ce sont les bourgs situés au nord-est de l'arrondissement qui enregistrent la croissance la plus significative, tandis que ceux situés à l'ouest et au sud connaissent des taux moindres. Le quartier de Fangsong, qui correspond au périmètre d'intervention de la ville nouvelle de Songjiang, passe ainsi de 25 613 habitants en 2000 à 161 438 habitants en 2012, soit + 140 000 habitants. Sa population est multipliée par 6 entre 2000 et 2010[670]. Ce quartier présente la plus forte croissance avec + 530 % entre les 5e et 6e recensements. Le bourg de Jiuting passe de 50 507 habitants en 2000 à 253 110 habitants en 2010 : avec l'arrivée de 200 000 habitants, la population est

[670] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier (*jiedao*) de Fangsong ; entretien réalisé le 21/03/2012.

multipliée par 5 (+ 401 %) entre 2000 et 2010. Jiuting correspond en effet à un espace rural rattrapé par le débordement urbain de Shanghai. En 2010, il présente un paysage suburbain marqué. Le quartier de Yueyang, qui correspond au noyau de l'ancienne ville-satellite de Songjiang accueille 110 218 habitants au recensement de 2000 et 112 671 habitants à celui de 2010. Yueyang se caractérise ainsi par une croissance quasi nulle (2,2 %), inférieure au taux d'accroissement naturel de l'arrondissement en 2010.

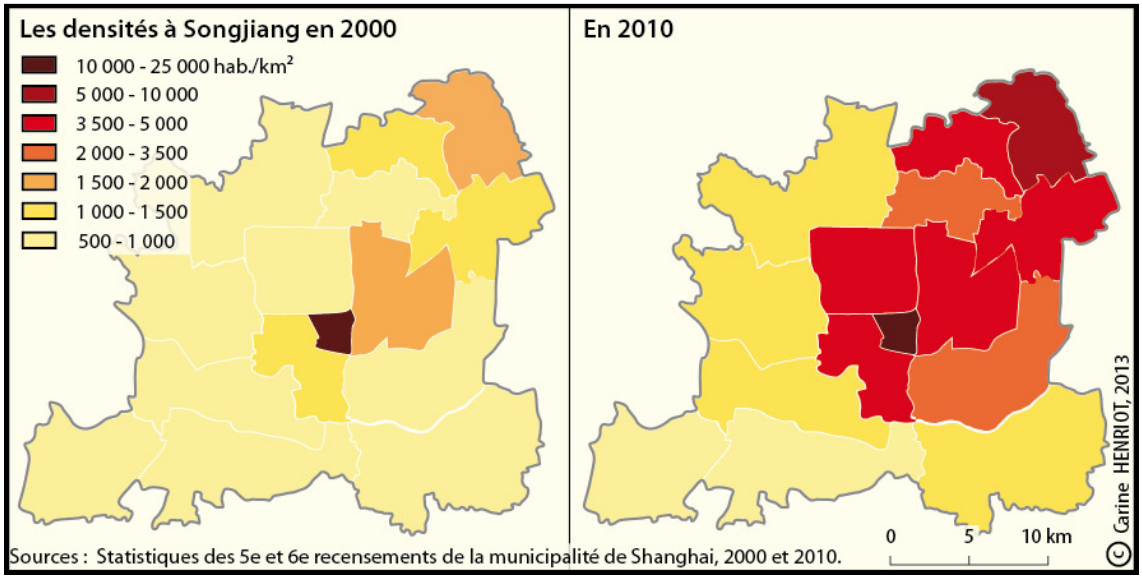
Tableau 29 : L'évolution de la population résidante, shanghaienne et allochtone entre les 5e et 6e recensements dans l'arrondissement de Songjiang (2000-2010)

	5e recensement (2000)			6e recensement (2010)		
	Population résidante totale (hab.)	Population shanghaienne (hab.)	Population non shanghaienne (hab.)	Population résidante totale (hab.)	Population shanghaienne (hab.)	Population non shanghaienne (hab.)
Songjiang	641 156	450 694	190 462	1 582 398	644 986	937 412
Chedun	40 061	22 332	17 729	167 687	28 630	139057
Xinqiao	41 688	14 352	27 336	155 856	45 602	110254
Dongjing	23 749	13 401	10 348	57 861	15 313	42548
Jiuting	50 507	13 085	37 422	253 110	63 712	189398
Sijing	29 274	18 492	10 782	94 279	26 194	68085
Sheshan	45 821	31 778	14 043	75 507	32 799	42708
Xiaokunshan	35 159	30 174	4 985	51 606	21 646	29960
Shihudang	29 083	21 051	8 032	44 011	19 607	24404
Xinbang	27 169	24 890	2 279	33 627	19 044	14583
Maogang	37 994	33 842	4 152	41 626	27 314	14312
Yexie	51 975	43 929	8 046	80 104	40 981	39123
Zhongshan, zone industrielle	62 777	54 307	8 470	159 685	54 827	104858
Yueyang	110 218	91 422	18 796	112671	87 964	24707
Yongfeng	30 068	22 673	7 395	93330	52 707	40623
Fangsong	25 613	15 030	10 583	161438	108 646	52792

Sources : Statistiques des 5e et 6e recensements de l'arrondissement de Songjiang, à Shanghai.
Notes : La population résidante totale (*changzhu renkou*) correspond à la somme de la population enregistrée shanghaienne (*benshi huji renkou*) et de la population résidante allochtone (*wailai changzhu renkou*). La population enregistrée dispose d'un *hukou* de Shanghai, tandis que la population résidante allochtone ou non shanghaienne dispose d'un permis de résidence à Shanghai, sans en posséder le *hukou*.

Au total, entre 2000 et 2010, la densité moyenne dans l'arrondissement de Songjiang a été multipliée par 2,5, passant de 1 060 hab./km² à 2 617 hab./km².

Carte 42 : Les densités de la population résidante totale à Songjiang en 2000 et en 2010



En 2000, le quartier de Yueyang présentait une densité de 19 508 hab./km², caractéristique des densités chinoises en milieu urbain. Seuls le bourg suburbain de Jiuting, le quartier de Zhongshan et sa zone industrielle accueillaient plus de 1 500 hab./km². Les autres bourgs, dont le futur quartier de Fangsong, présentaient des densités caractéristiques de l'espace rural shanghaien, soit de 600 à 750 hab./km².

En 2010, les densités des bourgs situés au centre et nord-est de l'arrondissement de Songjiang ont fortement augmenté. Jiuting accueille désormais 8 079 hab./km², Xinqiao, 4 346, et Sijing, 3 842. Le quartier de Fangsong, qui correspond au secteur de la ville nouvelle de Songjiang, a une densité de 3 805 hab./km² en 2010. Les bourgs de Xinbang et de Maogang restent relativement à l'écart de cette croissance démographique, puisque leur densité plafonne à 720-750 habitants, alors que les autres bourgs dépassent les 1 000 hab./km² en 2010.

D'après les statistiques des 5e et 6e recensements [671], en 2010, 1 342 889 personnes, soit 85 % de la population, résident dans des secteurs urbanisés (la ville de Songjiang et les chefs-lieux de bourgs), alors qu'ils n'étaient que 239 509, c'est-à-dire 15 % en 2000. On observe donc une extension des secteurs urbanisés et un

[671] ZHOU Ming et SHENG Jilin, 2011. « Songjiang renkou fazhan de biandong tezheng yanjiu - Songjiangqu di liu ci renkou pucha zhuanti fenxizhi yi » [Évolution des caractéristiques démographiques de l'arrondissement de Songjiang : analyse thématique du 6e recensement dans l'arrondissement de Songjiang], données publiées par le Songjiang qu tongji ju songjiang diaocha dui [L'équipe d'enquêteurs du bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang], http://tjj.songjiang.gov.cn:8081/fxbg/tjfx/3059.html, consulté le14/06/2012.

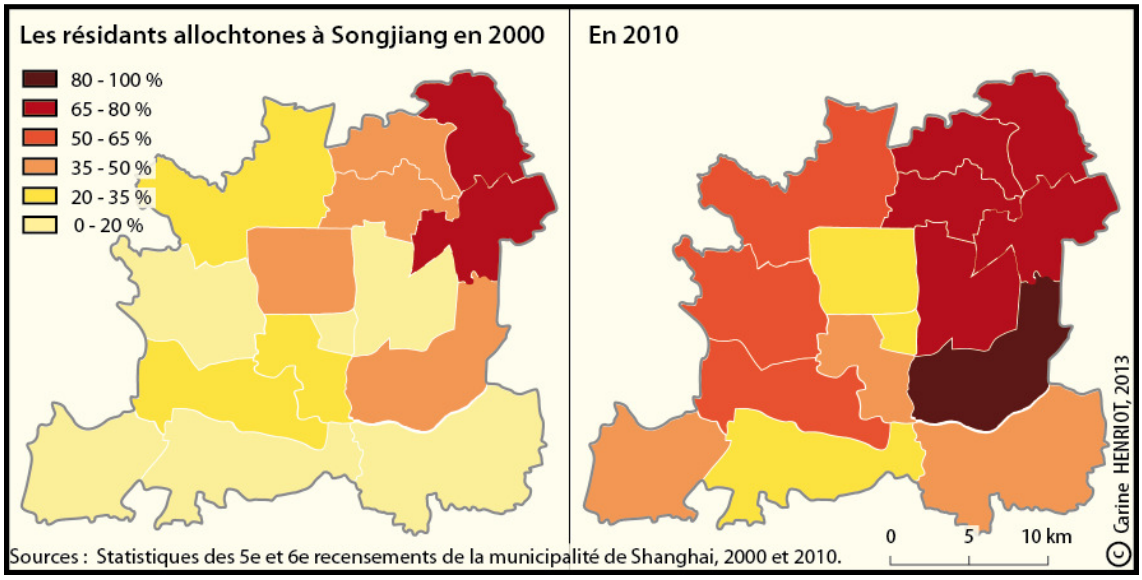
mouvement de concentration de la population vers les secteurs urbanisés de Songjiang[672].

Ceci est à mettre en relation avec la répartition de l'emploi, qui connaît également des recompositions. En 2010, seuls 1,3 % des actifs travaillent dans le secteur primaire, soit un recul de 15,7 points par rapport à 2000. Le secteur secondaire emploie 63,3 % des actifs, progressant de 4,9 points par rapport à 2000, tandis que le secteur tertiaire emploie désormais 35,4 % des actifs de Songjiang, soit 10,8 points de plus qu'au recensement de 2000. Le net recul du secteur primaire dans la structure de l'emploi s'accompagne d'un changement de l'enregistrement de la résidence des Shanghaiens. L'arrondissement de Songjiang, qui présente un taux de *hukou* agricoles (*nongye hukou*) de 69 % en 2000, enregistre une chute à 18 % en 2010, soit 104 830 *hukou* agricoles. Le taux de *hukou* non agricoles (*feinongye hukou*) passe de 31 % en 2000 à 82 % en 2010, avec 466 960 détenteurs d'un *hukou* shanghaien non agricole. La population locale enregistrée (*bendi huji renkou*) connaît ainsi une transition des *hukou* agricoles vers des *hukou* non agricoles, en progression de 51 points. Ces chiffres, qui peuvent traduire un changement de statut sur place, associés au mouvement de concentration de la population vers les secteurs urbanisés, traduisent-ils un départ de la population locale (*songjiang bendiren*) rurale et l'urbanisation du territoire de Songjiang, ou seulement un recul de la part relative des ruraux ?

La forte croissance démographique observée sur le territoire de Songjiang, en particulier dans les secteurs récemment urbanisés, est due pour l'essentiel (85 %) à l'arrivée dans l'arrondissement de populations allochtones (*wailai renkou*), donc non shanghaiennes, qui représentent en 2010 59 % de la population totale de l'arrondissement contre 30 % en 2000. Les non shanghaiens étaient 135 233 en 2000, ils sont 937 412 en 2010, ce qui représente une multiplication par 7, une croissance de 593,1 % et en moyenne l'arrivée de 80 000 résidants allochtones par an.

[672] Si les limites administratives des bourgs et des quartiers de l'arrondissement de Songjiang ont évolué entre 2000 et 2010, suite notamment à la création du quartier de Fangsong en 2002, les statistiques présentées dans l'article prennent en compte la redéfinition de ces limites dans le comptage des populations résidant dans les secteurs urbanisés de l'arrondissement.

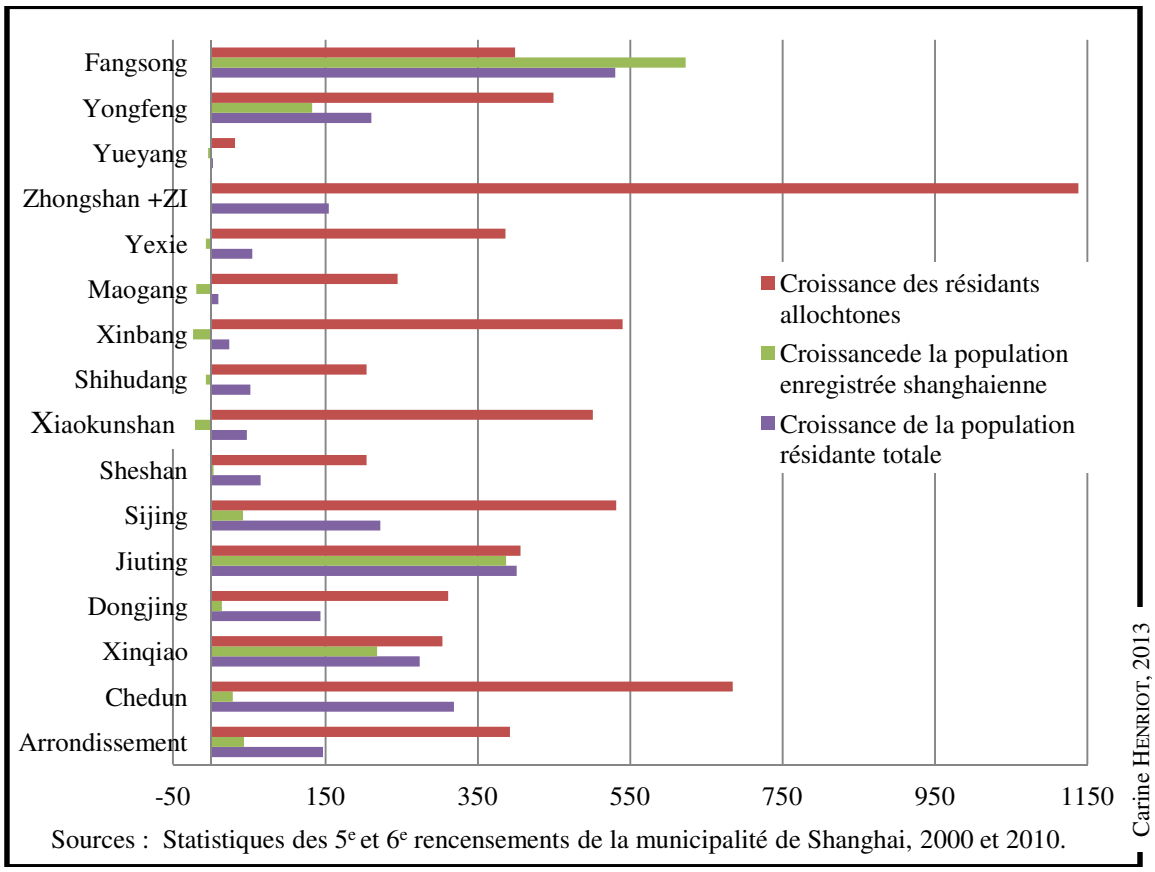
Carte 43 : La part de la population résidante allochtone dans l'arrondissement de Songjiang en 2000 et en 2010



Dès 2000, la population résidant à Shanghai mais ne disposant pas de *hukou* shanghaien, était particulièrement représentée à Jiuting avec 74,1 % de la population résidante totale et à Xinqiao avec 65,6 %. Ces bourgs témoignent des processus de diffusion de la croissance de la ville de Shanghai, qui s'étend au nord et à l'est de l'arrondissement de Songjiang. Les autres bourgs accueillaient en comparaison une proportion plus faible de populations allochtones. Entre 2000 et 2010, le nord-est de l'arrondissement connaît une croissance importante du taux de populations allochtones, qui représentent plus de 70 % de la population de Jiuting, de Sijing, de Xinqiao et de Dongjing. Chedun accueille jusqu'à 83 % de résidants allocthones en raison de l'industrialisation de son territoire. De même, Zhongshan, qui présentait en 2000 un taux de population non shanghaienne de 13,5 %, en accueille 65,7 % en 2010, ce qui traduit l'arrivée massive d'une main-d'œuvre allochtone dans les industries de Songjiang. Quant au quartier de Fangsong, ce dernier présente une évolution démographique particulière : contrairement à l'ensemble de l'arrondissement, Fangsong accueille, en 2010, une proportion de population allochtone inférieure de près de 10 points à celle de 2000 (32,7 % au lieu de 41,3 %).

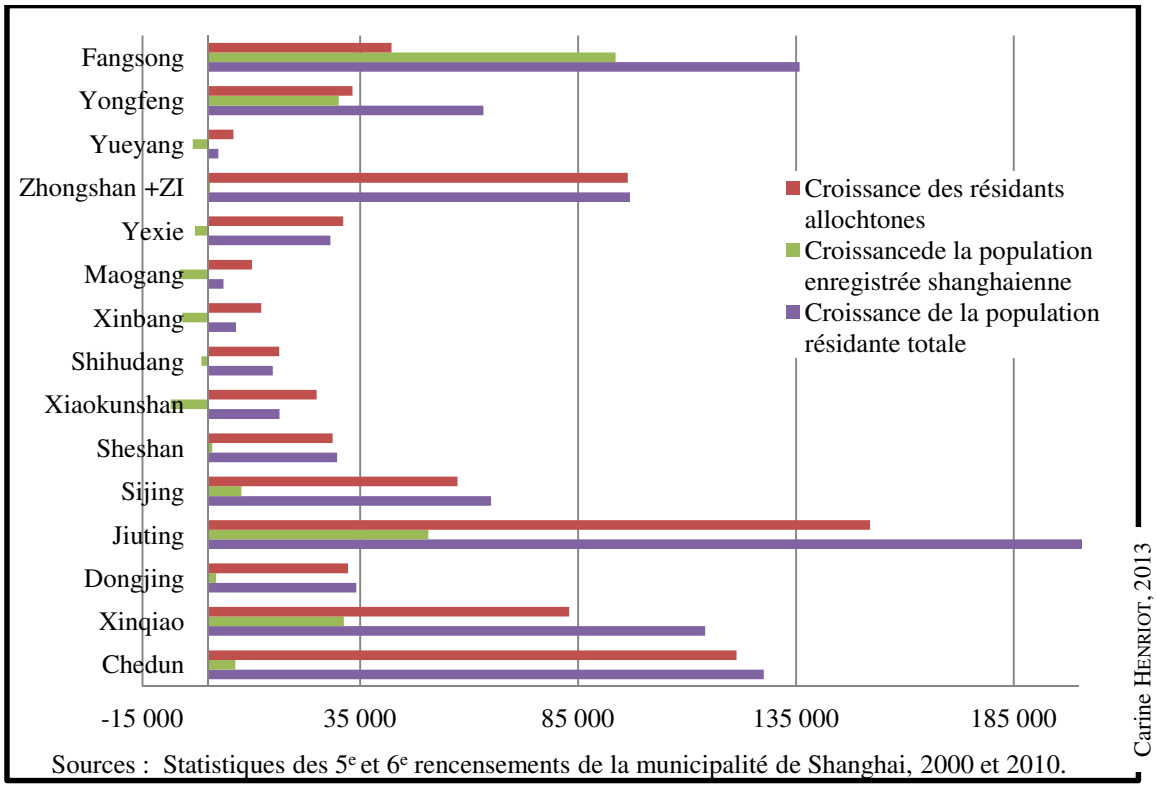
Dans l'arrondissement de Songjiang, la croissance de la population allochtone est plus rapide que celle de la population détentrice du *hukou* de Shanghai.

Graphique 12 : La croissance relative de la population résidante totale, de la population shanghaienne et des populations non shanghaiennes entre 2000 et 2010



Sources : Statistiques des 5e et 6e rencensements de la municipalité de Shanghai, 2000 et 2010.

Graphique 13 : La croissance par effectifs de la population résidante totale, de la population shanghaienne et des populations non shanghaiennes entre 2000 et 2010



Sources : Statistiques des 5e et 6e rencensements de la municipalité de Shanghai, 2000 et 2010.

L'accroissement de Songjiang est le fait de l'arrivée de nouvelles populations et non le résultat d'un accroissement naturel important. L'arrivée de populations disposant d'un *hukou* de Shanghai est peu significative, comparée à celle de populations allochtones. Le desserrement des habitants disposant du *hukou* de Shanghai est également silencieux dans la plupart des bourgs et quartiers, excepté dans le quartier de Fangsong, où la part des populations allochtones chute, concurrencée par l'arrivée importante, de populations résidantes détentrices du *hukou* de Shanghai. La ville nouvelle connaît une évolution démographique différente, qui confirme son rôle dans la redistribution intra métropolitaine des populations shanghaiennes.

Le bourg de Zhongshan, qui correspond au périmètre de la zone industrielle, enregistre une forte croissance de la population non shanghaienne (96 388 hab.) hébergée dans les dortoirs des entreprises. Les bourgs de Jiuting, Xinqiao, Chedun et Sijing attirent à la fois les Shanghaiens et les populations allochtones, ces deux catégories étant repoussées en périphérie par l'augmentation régulière des prix des loyers dans la ville-centre. L'arrivée de populations allochtones reste toutefois bien supérieure à celle des détenteurs d'un *hukou* de Shanghai. À Jiuting qui accueille la plus forte croissance totale par effectifs (202 603 hab.), la population allochtone compte pour ¾ des arrivées (151 976 hab.). Les autres bourgs présentant un paysage rural comme Yexie, Maogang, Xingang, Xiaokunshan connaissent une croissance négative de leur population autochtone, ce qui traduit un départ rural, compensé par l'arrivée importante de populations allochtones. Le quartier de Yueyang enregistre une faible croissance, notamment en raison de fortes densités, peu propices à l'arrivée de non shanghaiens et en raison des opérations de renouvellement urbain qui font baisser les densités résidentielles et incitent les locaux à trouver de nouveaux logements, notamment dans les nouveaux quartiers. Quant au quartier de Fangsong, c'est le seul territoire de l'arrondissement de Songjiang à connaître une forte augmentation de sa population shanghaienne entre 2000 et 2010, avec l'arrivée de 96 613 détenteurs d'un *hukou* de Shanghai, pour 42 209 résidants allochtones. Le quartier de Fangsong s'est peuplé en 10 ans d'environ un tiers de populations non shanghaiennes, mais surtout de plus de deux tiers de Shanghaiens par un mouvement de desserrement de l'ancienne ville-satellite de Songjiang, c'est-à-dire du quartier de Yueyang et par un départ des populations rurales originaires des territoires les moins urbanisés de l'arrondissement de Songjiang. Pour confirmer l'ensemble de ces analyses, des enquêtes sur les mobilités résidentielles et quotidiennes ont été menées dans plusieurs quartiers de Songjiang.

Les mobilités résidentielles et les relations domicile/travail à Songjiang

Conception de l'enquête et méthodologie

Pour comprendre le peuplement de la ville nouvelle de Songjiang et vérifier l'hypothèse d'un desserrement de la population depuis l'ancien bourg de Songjiang, accompagné d'un exode rural interne à l'arrondissement en direction de la ville nouvelle, puis l'effet de l'arrivée de populations allochtones, nous avons réalisé des entretiens auprès des habitants de la ville nouvelle. En s'attachant aux mobilités résidentielles et quotidiennes, l'enquête cherchait d'une part à saisir qui est venu peupler la ville nouvelle de Songjiang, où travaillent les actifs, et d'autre part à repérer si l'ouverture d'antennes décentralisées de campus universitaires avait favorisé l'arrivée de nouveaux habitants de la ville-centre de Shanghai à Songjiang.

Dans cette enquête, la ville nouvelle de Songjiang est considérée dans les limites fixées par le schéma directeur de 2002, et non celles élargies en 2010. Dans le périmètre de 2002, seuls sont considérés les secteurs ouverts à l'urbanisation au nord de l'autoroute Shanghai-Hangzhou, c'est-à-dire le quartier (*jiedao*) de Fangsong. De même, la ville ancienne ou l'ancien bourg ou la ville-satellite de Songjiang, notre étude entend le quartier de Yueyang, la partie anciennement urbanisée de Fangta, qui relève en 2012 du quartier de Zhongshan, ancien secteur rural ouvert à l'industrialisation à la fin des années 1990, ou la zone anciennement urbanisée de Yongfeng. Ce vocabulaire est utilisé pour décrire les trajectoires résidentielles des habitants de Songjiang.

L'enquête[673] visait donc à répondre à plusieurs interrogations. Une première version du questionnaire a été élaborée en référence aux résultats du travail quantitatif réalisé par Marie Vitoux, en 2010, sur les mobilités résidentielles dans l'arrondissement suburbain de Minhang qui a accueilli les premières opérations immobilières au milieu des années 1990[674]. J'ai choisi de ne pas diffuser ce questionnaire par l'intermédiaire des comités de résidants, mais en m'adressant directement à la population, par des enquêtes, puis des entretiens semi-directifs réalisés en face à face. Mon questionnaire a également été élaboré avec l'aide d'une urbaniste formée à l'Université Tongji rompue aux enquêtes sociologiques. Sur ses conseils, le langage utilisé abandonne le ton officiel

[673] Le questionnaire réalisé est disponible en annexe de cette thèse, en langues chinoise et française.
[674] Marie VITOUX, 2010. « La mobilité résidentielle de la classe moyenne à la périphérie de Shanghai – l'exemple de Minhang », mémoire de master 1 de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 122-XI pages.

initialement donné pour simplifier le plus possible les questions posées, leur formulation, ainsi que le vocabulaire mobilisé. En effet, selon elle, les « nouveaux riches ne sont pas toujours des personnes très éduquées ». Il vaut mieux poser les questions le plus simplement possible. Le texte a ensuite une dernière fois été vérifié par un Chinois travaillant dans la publicité pour adopter une formulation courte et efficace.

Trois campagnes d'enquêtes ont ensuite été successivement lancées, l'expérience acquise servant à enrichir la vague suivante. Pour tester le questionnaire, j'ai tout d'abord choisi de m'attacher au redéploiement fonctionnel de la ville-centre de Shanghai à travers l'exemple de l'ouverture du campus universitaire déconcentré de Songjiang. L'échantillon interrogé se composait du corps professoral du département de français de l'Université des langues étrangères de Shanghai (SISU). Le campus de SISU à Songjiang a ouvert ses portes en septembre 2002. Dix années après son ouverture, les professeurs enseignant dans cette université habitent-ils aujourd'hui dans la ville nouvelle de Songjiang ou restent-ils dans la ville-centre située à 35 km ; dans quelle mesure le transfert de leur lieu de travail a-t-il généré une mobilité de leur résidence[675].

Dans le département de français de l'Université des langues étrangères de Shanghai, l'équilibre habitat-emploi est de l'ordre de 1 sur 10. Dix ans après l'ouverture du campus universitaire de Songjiang, et sur les 30 enseignants, trois seulement habitent la ville nouvelle de Songjiang. En mars 2011, un enseignant d'un certain âge, shanghaien, a acheté une villa pour s'y installer avec sa famille ; un autre, non shanghaien, loue un appartement où il habite avec sa famille, tandis que le troisième, originaire du Sichuan, vient d'acheter et d'emménager dans son appartement.

Les autres professeurs interrogés déplorent les trajets qu'ils doivent quotidiennement effectuer pour se rendre sur le campus de Songjiang : entre 1h 20 et 1h 40 mn, l'aller. Cependant, aucun n'envisage de déménager, malgré la subvention de 30 000 yuans proposée jusqu'en 2011 par l'université pour inciter son personnel à acheter un logement dans la ville universitaire, et se rendre ainsi plus disponible pour assurer des permanences auprès des étudiants sur le campus. Tous soulignent que le trajet Shanghai-Songjiang est facilité par l'existence de navettes réservées au personnel

[675] En Chine, il est fréquent de changer de domicile lorsque l'on change de lieu de travail. Par ailleurs, les professeurs du supérieur ont une charge horaire d'enseignement d'une vingtaine d'heures, auxquelles viennent s'ajouter des heures de soutien pédagogique, portant à plus de 30 heures hebdomadaires leur présence obligatoire au sein d'un établissement.

enseignant, et qu'ils ne souhaitent pas aller s'installer en banlieue, notamment parce que leur conjoint travaille dans la ville-centre de Shanghai.

Ainsi le redéploiement d'activités tertiaires n'influence-t-il pour l'heure que faiblement l'arrivée d'habitants de la ville-centre dans les villes nouvelles de la banlieue shanghaienne. Il convient de souligner que seuls les étudiants qui peuvent disposer d'un lit en dortoir pour environ 1 200 yuans/an vivent sur le campus, ce qui représente près de 80 000 étudiants en 2012.

Une seconde campagne d'enquêtes a été lancée en avril 2011 pour mieux connaître la population venue s'installer dans les premiers secteurs ouverts à l'urbanisation en 1999 dans le périmètre de la ville nouvelle. Pour comprendre le peuplement initial de la ville nouvelle de Songjiang, des enquêtes ont donc été menées dans « les appartements de la rivière » (*jiangzhong gongyu*), résidence construite à partir de 1999 dans le premier secteur développé de la ville nouvelle et située à mi-chemin entre la bretelle autoroutière menant à la ville-centre de Shanghai et la station de métro « ville nouvelle de Songjiang », accessible en 10 mn de marche. Dix enquêtes ont été réalisées en nous focalisant sur les mobilités résidentielles et quotidiennes d'habitants rencontrés dans les espaces collectifs, les ruelles et les aires de jeux pour enfants de la résidence. Ces enquêtes ont été réalisées en chinois en incitant les personnes interrogées à remplir elles-mêmes le questionnaire, pour ne pas influencer leur réponse.

Sur les dix personnes interrogées, deux disposent d'un enregistrement à la résidence non agricole. L'une était précédemment domiciliée dans la ville ancienne de Songjiang, l'autre venait de l'arrondissement suburbain de Minhang. Cette dernière personne est celle qui habite actuellement le logement le plus grand et dont le prix au mètre carré est le plus élevé : 148 m² achetés 11 400 yuans/m² en 2005. Sur les huit autres habitants interrogés et disposant d'un enregistrement à la résidence non agricole, l'un est une migrante ne disposant pas d'un *hukou* de Shanghai, mais travaillant à Songjiang depuis plus de 13 ans, un autre vient de l'arrondissement suburbain de Minhang. Tous les autres habitaient auparavant la ville ancienne de Songjiang, dans les quartiers de Yueyang, Yongfeng et Zhongshan. Parmi eux, une ancienne institutrice a été expropriée de son précédent logement dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain ; elle a choisi de migrer vers la ville nouvelle. Le plus ancien habitant parmi les personnes interrogées a emménagé en 2000 et a acheté son logement de 112 m² pour 1 500 yuans/m², ce qui correspond au prix de rachat du parc résidentiel de l'État, réévalué à 1 250 yuans/m² en 1999. D'après les réponses des autres habitants

interrogés, le prix au mètre carré d'un logement dans la résidence est, dès 2001, 25 % plus cher, avec 2 000 yuans/m². En 2009, le mètre carré coûtait 8 200 yuans, c'est-à-dire cinq fois plus que 9 ans auparavant. Les personnes interrogées déclarent avoir déménagé pour améliorer l'environnement de leur résidence, pour occuper un logement moderne et plus spacieux, ou pour se rapprocher de leur lieu de travail. L'argument de l'investissement immobilier n'apparaît qu'une seule fois, pourtant l'ensemble des ménages interrogés sont propriétaires de un à trois biens immobiliers. La structure par âge de la population rencontrée dans la résidence correspond à une tendance généralement observée dans les villes nouvelles : la surreprésentation des couples avec enfant qui souhaitent améliorer leurs conditions de vie. Selon une caractéristique chinoise, les personnes âgées, qui viennent habiter chez leurs enfants pour s'occuper de leur petit-enfant, sont également surreprésentées. Concernant les mobilités quotidiennes, les habitants qui ont un temps de trajet de 10 mn se déplacent à pied ou en bicyclette électrique, en bicyclette électrique ou en bus pour un trajet de 10 à 20 mn, tandis que le résidant travaillant à Minhang prend sa voiture. Aucune des personnes interrogées ne travaille dans la ville-centre de Shanghai et ne se déplace en métro pour se rendre sur son lieu de travail.

Ainsi les primo-arrivants de la ville nouvelle de Songjiang, interrogés dans cette résidence, sont majoritairement issus de l'ancien bourg éponyme, et ils travaillent dans la zone industrielle adjacente de Zhongshan ou dans la ville ancienne. Ils sont peu concernés, pour leurs navettes, par l'ouverture de la ligne de métro, qui connecte Songjiang à Shanghai. Alors que les autorités envisageaient un desserrement de la population de la ville-centre de Shanghai vers la ville nouvelle de Songjiang, on observe dans un premier temps un desserrement de la ville ancienne de Songjiang vers la ville nouvelle et une redistribution intra-métropolitaine limitée depuis Shanghai vers Songjiang[676].

Cette deuxième série d'enquêtes a permis de repérer plusieurs difficultés d'ordre méthodologique. Tout d'abord, interroger la population au cœur des résidences, c'est-à-dire dans des espaces collectifs, comme les entrées d'immeubles et les jardins pour enfants, permet d'observer la vie et le comportement des résidants. Cependant, en interrogeant les adultes qui discutent entre eux, tandis que les enfants, souvent en bas

[676] Carine HENRIOT, 2012a. « Développement immobilier et desserrement résidentiel à Shanghai ». Colloque Périsud « Dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds », Paris, 27-29 février 2012.

âge, jouent, l'échantillon présente une surreprésentation des trentenaires (parents des enfants) ou des quinquagénaires voire sexagénaires (grands-parents).

Photographie 11 : Des grands parents originaires de l'Anhui s'occupant de leur petit-fils dans l'aire de jeux pour enfants de la résidence Minfeng

Source : C. Henriot, mars 2012.

En effet, dans les grandes villes chinoises, les grands-parents, le plus souvent maternels, viennent souvent s'installer chez leur enfant, afin de prendre soin de leur unique petit-enfant, tandis que les parents s'investissent dans leur carrière. Il est donc normal d'observer parmi les personnes interrogées de jeunes parents et de jeunes grands-parents. Lorsque les enfants sont en âge d'aller à l'école primaire, c'est-à-dire à partir de 6 ans, les parents les poussent plutôt à travailler leurs devoirs scolaires qu'à aller jouer dans les espaces collectifs des résidences, et multiplient les activités parascolaires pour leur apprendre la calligraphie, les mathématiques ou l'anglais, afin de prendre de l'avance sur le programme scolaire officiel. Cette tendance est très répandue, notamment dans les classes moyennes.

Chaque enquête durait entre 45 mn et 1h 15, ce qui est long pour un questionnaire, les enquêtés se lassant rapidement de remplir seuls le questionnaire, d'où la nécessité d'avoir recours à l'aide d'un enquêteur chinois, capable d'enchaîner rapidement les questions, d'accompagner et de stimuler les personnes interrogées pour qu'elles acceptent de se prêter à l'exercice jusqu'à la dernière question.

Une autre difficulté rencontrée tenait à la population interrogée : le plus souvent des shanghaiens qui parlent entre eux le shanghaien et qu'il est toujours difficile

d'interrompre en mandarin. Il aurait été préférable que l'enquêteur parle un shanghaien fluide, lui permettant de gagner la confiance des habitants, tout en stimulant leur attention. J'ai découvert ultérieurement, en enquêtant sur les marges de l'urbanisation de la ville nouvelle, que l'usage du shanghaien se heurtait également, chez les populations rurales et âgées de Songjiang, à une autre forme dialectale du wu, héritée d'une période antérieure aux années 1950, lorsque le district de Songjiang n'appartenait pas à la municipalité de Shanghai. Les populations âgées des territoires détachés du Jiangsu en 1958 ne parlent pas le shanghaien tel qu'il est pratiqué dans la ville-centre de Shanghai, mais d'autres formes dialectales du wu, ce qui laissa dubitative ma traductrice shanghaienne : « mon oncle, je ne te comprends pas » (*shushu, wo ting bu dong ni de hua*).

Enfin, tirant les leçons de cette première expérience, j'ai compris que pour saisir comment s'était constitué le peuplement de la ville nouvelle de Songjiang, ce n'était pas une enquête quantitative par questionnaire qu'il me fallait mener, mais des entretiens qualitatifs. Une personne interrogée par questionnaire ne répond le plus souvent pas pour elle-même aux questions posées. Les grands-parents qui acceptaient de répondre à mon questionnaire répondaient, suivant les questions qui leurs étaient posées, tantôt pour eux-mêmes, tantôt pour leur enfant, leur belle-fille ou beau-fils, voire leurs autres enfants ne vivant pas au sein de la même résidence. Ainsi, loin d'interroger une seule personne, c'est un ménage composé de trois à huit personnes relevant de trois générations qui était observé.

Ensuite, les réponses apportées aux questions concernant les déplacements étaient d'un intérêt limité et permettaient uniquement de savoir si le ménage disposait d'une automobile, à quelle distance la personne interrogée se situait de son lieu de travail, et enfin, dans le cas où cette dernière travaillait dans la ville-centre, si elle utilisait la ligne de métro n° 9. Enfin, la question traitant du ressenti des habitants sur ce qui composait l'environnement d'une ville nouvelle n'était pas non plus bien comprise par les habitants et a été laissée de côté dans la majorité des cas.

Aussi, le questionnaire que j'avais élaboré, loin d'être un document facile à diffuser, ne permettait pas d'obtenir des réponses fermées et des données exploitables quantitativement. Il me fallait en changer l'objet, pour qu'il constitue un fil directeur et un support ordonnant les réponses apportées par un foyer à l'occasion d'un entretien semi-directif instaurant un dialogue. Pour la troisième campagne d'enquêtes, j'ai donc

réorienté mon travail vers une approche qualitative, sous la forme d'entretiens semi-directifs.

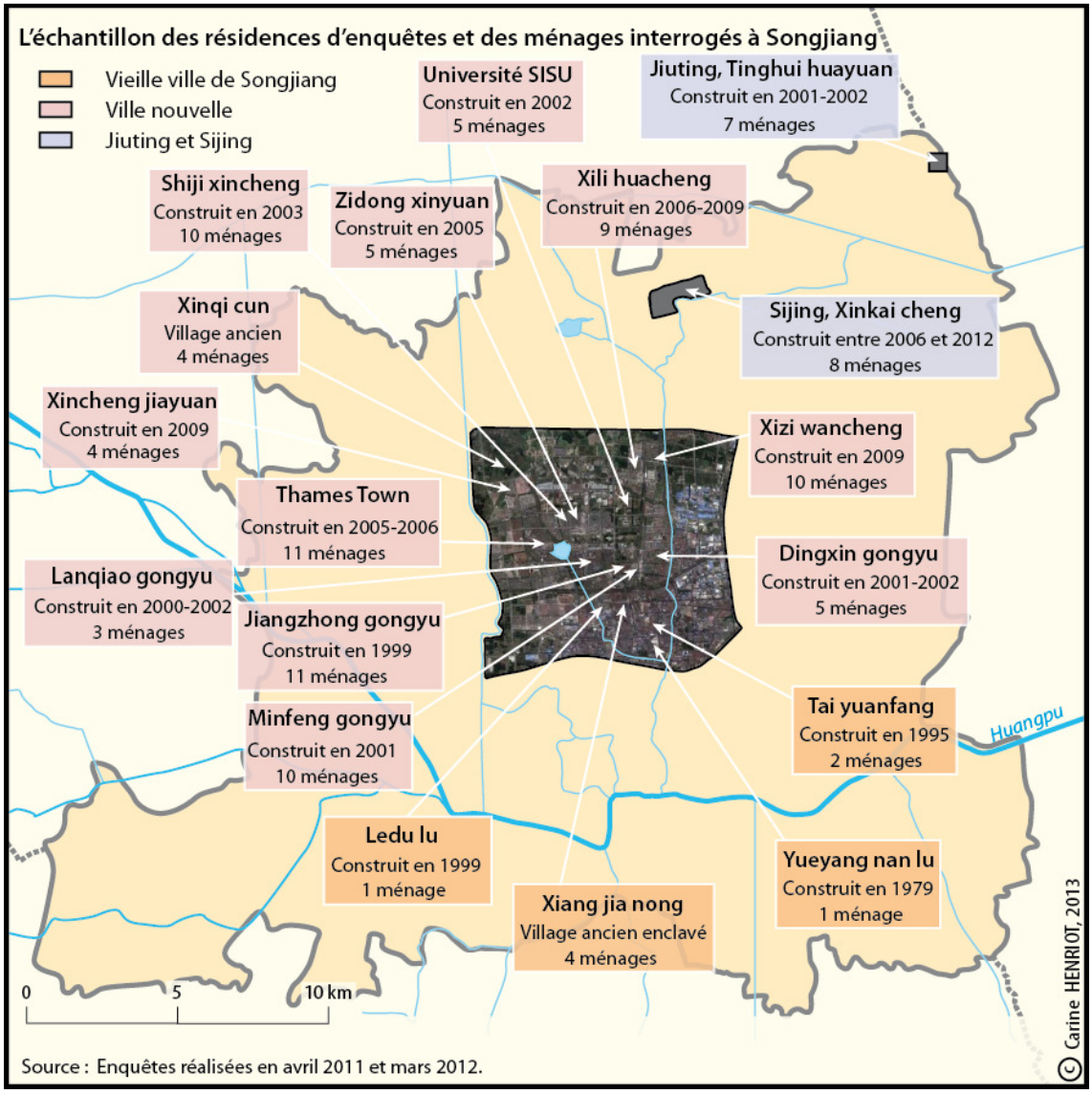
Si les deux premières vagues d'enquêtes visaient à tester sur un échantillon restreint le questionnaire et la pertinence des hypothèses, la troisième campagne devait permettre de répondre aux questions : qui peuple cette ville nouvelle ? Quelles populations sont venues s'installer depuis 1999 dans le secteur nouvellement urbanisé de Fangsong ? Quelles tendances générales, et quelles différences observe-t-on entre les différentes résidences ?

Pour cela, cette troisième vague d'enquêtes visait à interroger les habitants de plusieurs secteurs de la ville nouvelle, correspondant à des localisations et à des dates de construction variées, en enquêtant dans chaque secteur dans différentes résidences, relevant de styles morphologiques et de standings variés, en évitant tout effet de grappe au sein d'une même résidence. 110 foyers répartis dans quatre zones distinctes de l'arrondissement de Songjiang, une d'urbanisation ancienne et trois secteurs nouvellement urbanisés ont ainsi été interrogés :

- 87 ménages dans la ville nouvelle de Songjiang, c'est-à-dire dans le quartier de Fangsong ;
- 8 ménages dans la vieille ville de Songjiang, dans le quartier de Yueyang ;
- 7 ménages dans le bourg de Jiuting, dans une zone suburbaine correspondant au débordement urbain de la ville-centre de Shanghai ;
- 8 ménages dans le bourg de Sijing à Xinkai, dans un secteur de logements sociaux de la municipalité, accueillant une population venue de la ville-centre dans les logements pour déplacés et dans les premiers logements sociaux à prix abordables.

Ces enquêtes interrogent ainsi les processus de peuplement de la ville nouvelle de Songjiang, comparé à l'évolution du peuplement de l'ancienne ville-satellite de Songjiang, et à celui de deux secteurs récemment urbanisés : le débordement urbain de Shanghai à Jiuting et les logements sociaux municipaux de Xinkai.

Carte 44 : La répartition de l'échantillon des ménages interrogés par résidence à Songjiang



Pour l'ensemble des résidences, je cherchais à comprendre :

- La composition du peuplement : quelle proportion de ruraux déplacés habitant le quartier de Fangsong avant son urbanisation, d'habitants issus de la ville ancienne de Songjiang, des différents bourgs de Songjiang, de personnes venues de la ville-centre de Shanghai ou des arrondissements périurbains, qu'ils soient shanghaiens ou non ?

- Les spécificités de chacune de ces strates de peuplement : les premiers secteurs ouverts à l'urbanisation présentent-ils la même composition que les secteurs récemment urbanisés ? Dans quels secteurs trouve-t-on le plus de personnes originaires de Songjiang, d'habitants issus d'autres arrondissements de Shanghai, le plus de non shanghaiens ?

- Les lieux de travail des actifs et leurs déplacements : où travaillent les habitants de chaque résidence ? Existe-t il des polarisations en fonction de la proximité des zones d'activité ? Dans quelle mesure les secteurs situés à proximité des stations de métro de la ligne 9 sont-ils plus liés, dans leur fonctionnement, à la ville-centre de Shanghai ? Quelles sont les particularités du peuplement et des mobilités quotidiennes de la ville nouvelle de Songjiang par rapport à l'ancien bourg et aux autres secteurs récemment urbanisés de Sijing et de Jiuting ?

Au sein de la vieille ville et de la ville nouvelle de Songjiang, plusieurs résidences et types morphologiques ont fait l'objet d'une enquête. Dans la vieille ville de Songjiang, deux résidences de grands collectifs, un ancien village encerclé par l'urbanisation en voie d'expulsion et un « vieux bâtiment public » (*laogongfang*) d'une cité ouvrière, ont été observés. Dans la ville nouvelle de Songjiang, des habitants de résidences de grands collectifs, de petits collectifs, de villas, de villages de paysans et de logements sociaux ont été interrogés. L'enquête s'est concentrée sur plusieurs secteurs de la ville nouvelle :

- Le premier secteur urbanisé de la ville nouvelle, à proximité de la station de métro « Ville nouvelle de Songjiang » et de la bretelle autoroutière d'accès qui relie Shanghai à Hangzhou, avec Jiangzhong gongyu (11)[677], Minfeng gongyu (10) et Dingxin gongyu (5), ou un peu à distance de la station de métro avec Lanqiao gongyu (3). Ces secteurs résidentiels sont-ils sous l'influence directe de l'emploi à Shanghai *via* la ligne de métro n° 9 ?

- Le secteur récemment urbanisé situé à proximité de la station de métro « Cité universitaire », avec Sili huacheng (9) et Xizi wancheng (10). Ces secteurs résidentiels sont-ils sous l'influence directe de l'emploi à Shanghai *via* la ligne de métro n° 9 ?

- Le secteur situé à proximité de la cité universitaire, avec le campus universitaire du SISU (5), Siji xincheng (10) et Zidong xinyuan (5). Ces secteurs sont-ils sous l'influence de l'emploi dans la zone universitaire ?

- Le quartier de Thames Town, constitué de petits collectifs et de villas. Quel est le peuplement de cet espace dont la conception urbanistique et l'architecture sont très particulières ? Comment s'explique le faible taux d'occupation, par rapport aux autres résidences pavillonnaires de la ville nouvelle ?

[677] Les chiffres entre parenthèse correspondent à la fréquence des ménages observés.

- Le secteur rural en voie d'urbanisation de Xinqi cun (4). Comment se passe la négociation pour déplacer les habitants ? Quelles sont les activités de ces populations résidant à la marge de la ville nouvelle ? Ont-elles conservé un mode de vie agricole ou sont-elles intégrées au fonctionnement de la ville nouvelle ?

- Le secteur accueillant des déplacés du secteur de la ville universitaire à Lanqiao gongyu (3) et Dingxin gongyu (5). Comment s'est passée la négociation pour déplacer ces populations ? Où travaillent-elles ?

- Les logements sociaux du quartier de Fangsong à Xincheng jiayuan (4). Comment s'est passée la négociation pour déplacer ces populations ? Où travaillent-elles ?

En parallèle, les comités de résidants (*jumin weiyuan hui*), les services de gestion (*wuye*) et les gardiens des résidences étaient interrogés sur le type de population rencontré dans le quartier. Quels résultats observe-t-on ?

Les résultats de l'enquête

Dans la vieille ville, sur les 8 ménages interrogés dans différents types d'habitat, 4 sont propriétaires de leur logement et 4 sont locataires ou occupent une « colocation multiple ». La limite entre une « colocation normale » et une « colocation multiple » est parfois difficile à établir : une ancienne maison paysanne peut ainsi être subdivisée en différents logements, chaque ménage de colocataire habite une chambre. La limite des 5 m² de surface habitable par habitant constitue le seuil distinguant une « colocation multiple ».

Dans le quartier de Yueyang, la majorité des ménages interrogés sont originaires de Songjiang (*Songjiang bendiren*) et nés dans la vieille ville (5), les autres sont soit des résidants allochtones qualifiés ayant obtenu le *hukou* de Shanghai, parce qu'ils sont diplômés d'une grande université de Shanghai (1), soit des migrants non qualifiés (2).

L'ensemble des personnes interrogées travaillent dans la vieille ville ou dans la zone industrielle située à l'est, excepté un ménage constitué d'une personne seule déclarant se rendre en bus dans la ville nouvelle pour y travailler. Dans cet échantillon, aucune des personnes interrogées ne travaille dans la ville-centre, à Minhang, ou n'utilise le métro pour se rendre sur son lieu de travail.

Dans la ville nouvelle, les enquêtes se sont concentrées sur 4 zones : les premiers secteurs urbanisés, notamment ceux situés à proximité de la ville ancienne et de la station de métro ; les secteurs urbanisés proches de la cité universitaire ; les

secteurs récemment urbanisés situés à proximité de la station de métro cité universitaire ; le secteur de style anglais de Thames Town. Que nous apprennent ces enquêtes sur la composition et les processus du peuplement de ces secteurs, leurs relations avec la ville-centre en termes d'emploi et de mobilité résidentielle ?

Dans le premier secteur ouvert à l'urbanisation du quartier de Fangsong, les primo-arrivants sont des shanghaiens, plutôt originaires de la vieille ville de Songjiang. En effet, dans la résidence Jiangzhong gongyu, construite en 1999, les habitants viennent essentiellement de la vieille ville (10 sur 11), dont Yueyang (5), Zhongshan (3), Yongfeng (2), contre un seul foyer ayant migré depuis l'arrondissement suburbain de Minhang. La première strate de peuplement de la ville nouvelle serait ainsi issue d'un desserrement de la vieille ville.

Dans la résidence de Minfeng gongyu, construite en 2001, celle de Dingxin gongyu, construite en 2001-2002, et celle de Lanqiao gongyu, construite entre 2000 et 2002, les habitants viennent de la vieille ville (7 sur 18), dont Yueyang (4), des zones industrielles de Yongfeng (1), et de Zhongshan (2), mais également des zones rurales de l'arrondissement de Songjiang (6 sur 18) : celles de Zhongshan (1), de Sheshan (1), de Sijing (1), de Xiaokunshan (1), de Maogang (1), de Shihudang (1). Les résidences de Lanqiao gongyu et, dans un second temps, de Dingxin gongyu ont accueilli de manière privilégiée les paysans délogés (*jiudi anzhi fang*), qui cultivaient leur terre sur le périmètre de la ville nouvelle (2 sur 18). D'après le service de gestion de la résidence, les paysans délogés représentent jusqu'à 80 % du peuplement initial de la résidence Lanqiao xincheng. Les trois autres ménages interrogés sont des résidants allochtones venant du Jiangsu (1), du Jiangxi et du Hubei, ces derniers ayant transité par la vieille ville de Songjiang (1) ou la ville-centre de Shanghai (1).

Dans un second temps, les secteurs urbanisés aux débuts de la ville nouvelle, sont ainsi peuplés par un desserrement de la vieille ville, mais aussi par un exode en provenance des secteurs ruraux de Songjiang. Ils accueillent également les paysans délogés par l'urbanisation du quartier de Fangsong. Il est également intéressant de noter qu'une partie des habitants venus de la ville ancienne de Songjiang pour habiter dans la ville nouvelle ont désormais le *hukou* non agricole de Shanghai, parce qu'ils travaillent depuis une vingtaine d'années dans l'industrie de l'ancienne ville-satellite de Songjiang, mais ils sont originaires du Jiangsu (2) et de l'Anhui (1).

Dans le secteur situé **à proximité de la cité universitaire**, nous avons interrogés sur le campus des enseignants et des étudiants du département de français de

l'Université de langues étrangères de Shanghai (SISU), ouvert en 2002 : 3 professeurs ne résidant pas dans la ville nouvelle de Songjiang, mais logeant régulièrement à l'hôtel des professeurs, tous originaires de la ville-centre de Shanghai, ainsi que 2 étudiantes logeant dans les dortoirs de l'université, l'une originaire de l'arrondissement de banlieue de Baoshan, l'autre de la province du Hubei. Les résidences de Shiji xincheng et Zidong xinyuan, ont été respectivement construites en 2003 et 2005. À Zidong xinyuan, les services de gestion déclarent que la moitié des habitants sont originaires de Songjiang et la moitié sont allochtones (*waidiren*)[678]. Dans la résidence Shiji xincheng, toujours d'après le service de gestion, un tiers seulement des habitants sont originaires de Songjiang, les deux autres tiers sont des habitants de Shanghai et d'autres origines.

Les habitants interrogés dans ces deux résidences viennent pour partie de la vieille ville de Songjiang Yueyang (6 sur 15). Avant d'habiter la vieille ville, ils vivaient à Yueyang (1), Shihudang (2), Sheshan (1) et deux personnes allochtones venaient initialement de l'Anhui (1) et du Zhejiang (1). Les autres résidants interrogés venaient directement des campagnes de l'arrondissement de Songjiang et conservent leur *hukou* rural. Les habitants viennent également de la ville nouvelle de Songjiang (1), des espaces ruraux de l'arrondissement de Songjiang : Sheshan (1) et Yexie (1), de la ville-centre de Shanghai, avec Changning (1) et Hongkou (1), deux ménages venaient de zones rurales de l'arrondissement de Jinshan (2) et, enfin, l'un arrivait directement du Fujian (1).

À moins que le gouvernement ne leur ait repris leurs terres, les ménages interrogés possèdent un *hukou* rural de Shanghai pour les personnes âgées, leurs enfants ont quant à eux depuis quelques années un *hukou* non agricole avec une sécurité sociale du bourg, tandis que ceux ayant fait des études à partir de la licence disposent du *hukou* non agricole de la ville de Shanghai. Sur l'ensemble des ménages interrogés dans le secteur autour de la cité universitaire, la plupart travaillent dans les zones industrielles de la vieille ville ou ont leur propre commerce.

Pour ce qui est du rôle polarisant de l'université sur le peuplement des résidences situées à proximité, sur les 15 ménages interrogés, nous avons rencontré une colocation accueillant trois étudiants de l'Université Fudan, un professeur de l'Université SISU et un membre du personnel administratif de la cité universitaire. Toujours selon le service de gestion, deux bâtiments sur l'ensemble de la résidence Siji

[678] Dans ce cas, par « allochtone » (*waidiren*), la personne interrogée comprend les détenteurs d'un *hukou* de Shanghai, mais qui ne sont pas originaires de Songjiang.

xincheng ont été achetés par l'Université de technologie pour héberger une partie de ses professeurs, que nous n'avons pas rencontrés à l'occasion de nos enquêtes.

Ainsi les résidences localisées à proximité de la cité universitaire restent-elles peu influencées, dans leur peuplement, par l'emploi à l'université. Elles accueillent quelques professeurs et personnels administratifs, mais cela reste ponctuel par rapport à l'arrivée de populations auparavant rurales de l'arrondissement de Songjiang, ayant transité ou non par la vieille ville de Songjiang, et par rapport à l'arrivée de populations allochtones.

Dans le secteur situé **à proximité de la station de métro « Cité universitaire »**, dans la résidence de Sili huacheng, construite entre 2006 et 2009, et la résidence de Xiziwan, construite en 2009, 16 propriétaires, 2 locataires et 1 ménage sous-louant son logement au sein d'une colocation multiple ont été interrogés. Ils habitaient auparavant : la vieille ville de Songjiang (2), le quartier de Fangsong (1), d'autres bourgs de Songjiang comme Xiaokunshan (1), Sijing (1), la ville-centre de Shanghai à Xuhui (4), à Yangpu (1), d'autres arrondissements de la banlieue de Shanghai à Pudong (2), Minhang (1) et Qingpu (1). Les autres ménages habitaient auparavant le Zhejiang (1), le Jiangsu (1), le Henan (1), le Hubei (1) et Tianjin (1).

Ainsi les résidences construites tardivement et situées à proximité de la station de métro « Cité universitaire » accueillent-elles une majorité de migrants venant de la ville-centre de Shanghai, de ses zones suburbaines ou périurbaines, voire directement de provinces éloignées, mais peu sont originaires de la vieille ville ou des secteurs les plus anciens de la ville nouvelle.

Les actifs travaillent dans la ville nouvelle (1), la vieille ville (1), la zone industrielle de Zhongshan (1), les zones industrielles de Sheshan (1), de Sijing, ou de Jiuting (1), la zone suburbaine de Minhang (2), celle de Pudong (1), la ville-centre de Shanghai à Putuo (2) et Changning (1) et dans le reste de l'arrondissement de Songjiang.

Ainsi les actifs habitant les résidences situées à proximité de station de métro « Cité universitaire », n'ont-ils pas leur emploi à proximité, mais travaillent notamment dans les quartiers situés le long de la ligne de métro n° 9. Les personnes interrogées soit déclarent utiliser quotidiennement le métro (9/19) soit leur préfèrent la voiture (6/19). Si les résidences situées à proximité de la station de métro « Ville nouvelle », et qui correspondent aux premiers secteurs urbanisés de la ville nouvelle, sont peu polarisés par le marché de l'emploi de la ville-centre de Shanghai, en revanche, les résidences

récemment construites autour de la station de métro « Cité universitaire » sont plutôt peuplées par des résidants allochtones travaillant dans les arrondissements urbains ou suburbains et correspondent, tant dans leur peuplement que dans leur bassin d'emploi, à un desserrement de la ville-centre de Shanghai.

Dans un premier temps, la ville nouvelle s'est ainsi peuplée par un phénomène de desserrement de la vieille ville de Songjiang, puis par un exode rural direct ou indirect des campagnes de Songjiang, enfin par un desserrement récent de la ville-centre de Shanghai et l'arrivée de populations allochtones. Les secteurs fonctionnellement les plus polarisés par la ville-centre de Shanghai correspondent aux plus récemment développés, situés à proximité de la ligne de métro n° 9. Leur profil de peuplement est proche de celui observé à Jiuting.

Avec son architecture à l'anglaise, **Thames Town** constitue le quartier emblématique de la ville nouvelle de Songjiang. Les résidences qui le composent ont été construites en 2006 et proposent un parc de petits collectifs, de maisons accolées et des maisons individuelles. Sur les 11 ménages interrogés, 8 sont propriétaires, 2 sont locataires et 1 loge dans une maison en colocation. Parmi les habitants, certains sont originaires de Songjiang (1), de Shanghai (4), mais il s'agit essentiellement de personnes allochtones (6), disposant du *hukou* de Pékin (2), de Canton (1), de l'Anhui (1), du Jiangxi (1) et de la Mongolie intérieure (1). Un couple mixte sino-américain et un couple de Malaisiens ont également été enquêtés. Ces ménages vivaient auparavant dans la ville-centre de Shanghai (7), à Luwan (1), Huangpu (2), Jing'an (1), Xuhui (1), Changning (1), Putuo (1), dans les zones suburbaines à Shanghai (2), à Minhang (1) ou à Pudong (1), dans l'ancien bourg de Songjiang (1). Le dernier ménage habitait auparavant à Kuala Lumpur en Malaisie. Parmi les 7 ménages qui habitaient auparavant la ville-centre de Shanghai, 4 ne viennent à Thames Town que le week-end, en villégiature. Ils travaillent dans la ville nouvelle de Songjiang (2), notamment sur le campus universitaire (1), dans l'ancien bourg de Songjiang (1), dans les zones industrielles de Xinqiao (1), de Xiaokunshan (1), dans la ville-centre de Shanghai (2) et 4 sont des retraités. Seule la migrante du Jiangxi vivant en colocation se rend à son travail en mobylette électrique, tous les autres disposent d'une voiture qu'ils utilisent pour se rendre à leur travail ou dans la ville-centre de Shanghai. Ainsi Thames Town correspond-elle à un profil de peuplement plus récent, provenant plutôt d'un desserrement de la ville-centre de Shanghai, attiré par le lieu de villégiature.

Aux limites du périmètre de la ville nouvelle, **la résidence Xincheng jiayuan**, construite en 2009 par la société de développement de la ville nouvelle, accueille depuis 2010 les paysans déplacés du secteur de Guangfulin (3 enquêtés sur 4), où un musée d'archéologie est en cours de construction. Il semblerait que le gouvernement de quartier de Fangsong choisisse désormais de construire des résidences pour les déplacés ruraux (*jiudi anzhi fang*). Dans le périmètre de la ville nouvelle de Songjiang, cette résidence est la seule construite pour les déplacés. Auparavant, les déplacés venaient peupler des résidences qui ne leur étaient pas exclusivement dédiées où ils achetaient un logement. Désormais, des logements sont attribués aux ruraux déplacés. Certains logements font l'objet de sous-locations à des populations allochtones défavorisées voire à des migrants : nous avons rencontré un ménage originaire du Nord-Est (*dongbei*) (1) qui vivait auparavant dans la vieille ville de Songjiang.

Aux marges de la ville nouvelle, dans le **village de Xinqi**, 4 ménages ont été interrogés, deux sont des autochtones (*songjiang bendi*). L'un d'entre eux exploite encore la terre et attend d'être délogé en raison de la construction d'un pont routier, dont le projet est porté par la municipalité. Les deux autres ménages sont allochtones : un foyer originaire de l'Anhui tient le seul commerce du village, tandis que le mari travaille dans l'un des restaurants Kentucky Fried Chicken (KFC) de la ville nouvelle, l'autre originaire du Zhejiang est un ouvrier de chantier travaillant dans la ville nouvelle.

Il ressort donc de nos enquêtes que loin d'être peuplée par un desserrement de la ville-centre de Shanghai, objectif affiché de la planification urbaine pour la municipalité de Shanghai, la ville nouvelle de Songjiang répond en premier lieu à des dynamiques de mobilités résidentielles internes à l'arrondissement, qu'il s'agisse d'un desserrement de la vieille ville de Songjiang ou qu'elle draine les populations rurales vers les secteurs urbanisés et les zones industrielles de l'arrondissement.

À Sijing, le secteur de Xinkai, résidence construite entre 2006 et 2012 le long de la ligne de métro n° 9, à proximité de l'arrêt Sheshan, présente un profil de peuplement distinct des autres secteurs d'enquête. Il ne correspond ni à un desserrement depuis la vieille ville de Songjiang, ni à un exode rural des campagnes de Songjiang, ni à l'arrivée de populations allochtones. Ce satellite résidentiel est constitué de grands ensembles de logements sociaux destinés aux Shanghaiens de la ville-centre.

Depuis 2006, Xinkai est un projet de logements sociaux porté par la Municipalité pour accueillir les shanghaiens déplacés (*dongqian anzhi fang*) de la ville-

centre dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain : ils viennent de Zhabei (2), Changning (1), Hongkou (1) et Luwan (1). La phase 2 de l'opération immobilière accueille depuis février 2012 les premiers bénéficiaires d'un logement social à prix abordable (*jingji shiyong fang – jing shi fang*), originaires de Xuhui (1). Tout comme ce que nous avons pu l'observer dans la résidence de déplacés ruraux de Xincheng jiayuan, des populations allochtones originaires de l'Anhui et du Henan sous-louent des logements dans ces résidences. La population est souvent relativement âgée, les jeunes générations cherchant à se reloger dans la ville-centre de Shanghai.

À **Jiuting**, c'est-à-dire au nord-est de l'arrondissement, dans une zone densément urbanisée par le débordement de Shanghai, la résidence étudiée, construite en 2001-2002, c'est-à-dire plus de 6 ans avant l'arrivée du métro, accueille une importante population allochtone (7 ménages sur 7), ce qui nous a été confirmé par le service de gestion de la résidence. D'après ce dernier, si les propriétaires de cette résidence sont plutôt des Shanghaiens, les habitants sont majoritairement des personnes originaires des provinces de Sichuan (1), du Hunan (2), du Jiangxi (2), du Fujian (1) et du Jiangsu (1), ne disposant pas du *hukou* de Shanghai, même lorsqu'ils habitent Shanghai depuis près de 20 ans. Cette résidence compte un grand nombre d'habitants allochtones implantés depuis longtemps à Shanghai, notamment à Jiuting (3), Minhang (2), Qingpu (1) et Xuhui (1).

Parmi les premières familles installées, beaucoup travaillaient dans la construction : les hommes au gros œuvre, les femmes aux finitions. Depuis que le travail dans la construction s'est raréfié dans le bourg, que les prix des loyers ont augmenté (passant de 500 yuans/mois pour un appartement de 3 chambres en 2001 à 2 300 yuans pour le même appartement en 2012), et que les résidants allochtones ne parviennent pas à trouver de place au collège pour scolariser leurs enfants, ils envisagent de repartir dans leur province d'origine. L'augmentation croissante des prix des loyers a entraîné le développement des « colocations multiples » (*qunzi fang*) (4 ménages allochtones sur 7), pour 1 locataire et 2 propriétaires. Parmi les résidants allochtones installés de longue date, la majorité travaille dans le voisinage, à Jiuting même (4). Ceux qui sont arrivés plus récemment travaillent plutôt dans les arrondissements suburbains de Shanghai comme Minhang (2) ou Pudong (1).

Toutefois, si nous avions enquêté dans une résidence à Jiuting, attenante à la ligne de métro n° 9 mais construite plus récemment, voire après l'ouverture de la ligne de métro, nous aurions certainement obtenu un taux de propriétaires-occupants

supérieur, et une part plus importante d'actifs travaillant dans la ville-centre de Shanghai, comme Shen Jie l'a observé dans ses enquêtes[679].

Le rôle de la ligne de métro n° 9[680] dans les navettes des actifs résidant à proximité nous est confirmé par les statistiques du sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang[681]. Avec 50 000 usagers par jour, Jiuting est la station qui connaît aujourd'hui la plus forte fréquentation.

Tableau 30 : La fréquentation des stations de métro de la ligne n° 9 dans l'arrondissement de Songjiang

Station de métro	**Fréquentation quotidienne (1 passage = 1 usager 1 aller-retour = 2 usagers)**	**Remarques**
Ville nouvelle de Songjiang	40 000 usagers/ jour	3 000 deux roues stationnent quotidiennement à l'extérieur de la station La majorité des usagers viennent de la vieille ville
Cité universitaire	35 000 usagers/ jour	Habitants de la ville nouvelle et étudiants
Dongjing	10 000 usagers/ jour	Pic de fréquentation au moment de la fête des morts en raison de la localisation d'un vaste cimetière municipal
Sheshan	25 000 usagers/ jour	Chiffre en forte augmentation en raison de l'implantation d'un secteur de logements sociaux à proximité Pic de fréquentation en période estivale (30 000 usagers) en raison de la localisation du parc de tourisme de Sheshan
Sijing	30 000 usagers/ jour	Chiffre en forte augmentation en raison de l'implantation d'un secteur de logements sociaux à proximité
Jiuting	50 000 usagers/ jour	3 000 deux roues stationnent quotidiennement à l'extérieur de la station, malgré l'absence de parking dédié (stationnement sauvage) Zone suburbaine de forte densité, peuplée notamment de résidants allochtones

Source : SHEN Fusheng, responsable des inspections et des ressources humaines pour le sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 16/03/2012.

Viennent ensuite la station de la « ville nouvelle de Songjiang » avec 40 000 usagers par jour, en provenance majoritairement de la vieille ville de Songjiang, et la station de la « cité universitaire » avec près de 35 000 usagers par jour.

[679] SHEN Jie, 2012, *op. cit.*, pp. 198, 199, 204.
[680] Pour consulter les horaires de service de la ligne de métro n° 9 : http://www.shmetro.com/node155/node158/201004/con103692.htm, consulté le 29/05/2012.
[681] SHEN Fusheng, responsable des inspections et des ressources humaines pour le sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 16/03/2012.

Planche 13 : Les stations de métro qui relient la ville nouvelle de Songjiang à la ville-centre de Shanghai

La station de métro aérienne « cité universitaire » (1, 2 et 3) accueille près de 35 000 usagers/jour : des habitants de la ville nouvelle, ainsi que de nombreux étudiants.

La station « ville nouvelle de Songjiang », souterraine, accueille 40 000 usagers par jour. Ce sont essentiellement des habitants de la ville ancienne qui transitent par la ville nouvelle pour prendre le métro et se rendre sur leur lieu de travail. À la station « ville nouvelle de Songjiang » stationnent quotidiennement 3 000 deux roues (4).

Source : C. Henriot, mars 2012.

Ainsi, le peuplement du quartier de Fangsong se compose pour : 1/10^{e} de relogement de la population rurale du quartier de Fangsong, 3/10 de desserrement résidentiel de l'ancienne ville-satellite, dont les populations sont délogées par des opérations de renouvellement urbain, 3/10 d'exode rural, le quartier de Fangsong drainant les populations des campagnes alentour, et 3/10 de desserrement de la ville-centre de Shanghai et de résidants allochtones[682]. La seconde strate de peuplement, celle qui est alimentée par des flux en provenance de la ville-centre est surtout présente dans les secteurs récemment urbanisés, situés à proximité de la station « cité universitaire », et polarisés par la ville-centre de Shanghai et la ligne de métro n° 9. L'existence de strates de peuplement et la segmentation du parc de logements invitent à s'interroger quant aux ségrégations socio-spatiales à Songjiang.

Les ségrégations socio-spatiales à Songjiang : portraits d'habitants

Plusieurs travaux de sociologie ou de géographie sociale ont étudié les conditions de vie des résidants allochtones à Shanghai[683], les déplacements de population[684], les mobilités résidentielles des classes moyennes[685] et les divisions sociales de l'espace entre riches et pauvres[686]. Nous proposons, au-delà de l'opposition riches-pauvres, de mettre en évidence d'autres formes de disparités socio-spatiales en interrogeant d'autres catégories, d'autres clivages, entre les détenteurs d'un *hukou* de Shanghai/ les résidants allochtones ; parmi les détenteurs d'un *hukou* non agricole de Shanghai, entre ceux qui bénéficient d'une sécurité sociale de la ville, et ceux qui ont une sécurité sociale du bourg, et les détenteurs d'un *hukou* agricole de Shanghai ; enfin, tant au sein des détenteurs de *hukou* shanghaiens que des résidants allochtones, il existe d'importantes disparités entre les cols blancs ou les entrepreneurs installés à leur compte, et les cols bleus. Nous proposons de présenter différentes catégories sociales à travers les témoignages que nous avons recueillis.

---

[682] ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier (*jiedao*) de Fangsong ; entretien réalisé le 21/03/2012.
[683] Isabelle THIREAU, 2010. « Entre le local et le national : migration et citoyenneté après les réformes de Deng Xiaoping », dans Yves CHEVRIER *et al.*, 2010, *Citadins et citoyens dans la Chine du XX^{e} siècle,* Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, pp. 541-578.
[684] Valérie LAURANS, 2008, *op. cit.*.
[685] Marie VITOUX, 2010, *op.cit.*.
[686] Martine BERGER, *et al.,* 2012. « Les évolutions récentes de la division sociale de l'espace dans deux villes globales du Sud, Shanghai et Le Cap ». Colloque Périsud « Dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds », Paris, 27-29 février 2012.

Les premiers habitants de la ville nouvelle

La résidence Lanqiao gongyu accueille un grand nombre de paysans délogés (*jiudi anzhi fang*) par l'ouverture à l'urbanisation des terres agricoles situées dans le périmètre de Fangsong. La première phase de l'opération immobilière de petits collectifs, construite entre 2000 et 2002, accueille comme première strate de peuplement 80 % de déplacés de Fangsong et de Zhongshan. La seconde phase du projet développé au nord en 2003 n'accueille, quant à elle, que 30 % de déplacés lors de sa commercialisation. En effet, aucune place n'était réservée aux déplacés au sein de la ville nouvelle. Les paysans délogés se sont naturellement tournés vers les résidences en cours de commercialisation au moment de leur expulsion, les prix pratiqués y étaient un peu moins chers que dans le reste de la ville nouvelle.

Nous rencontrons un sexagénaire[687] habitant dans la première tranche de construction de la résidence Lanqiao gongyu. Après quelques hésitations, il accepte de nous raconter comment il a quitté la terre. Il affirme faire partie des premiers paysans délogés. Avant que le périmètre de la cité universitaire ne soit urbanisé le secteur regroupait quatre villages : Yuanzhong, Nuiwu, Qingqi et Paimu. Son foyer ancestral (*laojia*) et ses terres se trouvaient dans le village de Yuanzhong. Il disposait alors de 5 mu de terre et d'une maison villageoise de 245 m², qu'il avait lui-même construite, et où il vivait avec sa femme, ses deux fils, sa belle-fille et son petit-fils. En 2000, le gouvernement lui a offert 340 000 yuans pour qu'il quitte sa maison. D'après son témoignage, la première génération de paysans déplacés par l'urbanisation du secteur universitaire a reçu en moyenne 50 000 à 60 000 yuans par *hukou* enregistré dans le logement expulsé, tandis que la terre a été indemnisée à hauteur de 8 000 à 14 000 yuans/mu suivant les cultures qui étaient pratiquées. Avec cet argent, l'homme a acheté deux logements : un logement dans la vieille ville destiné à la location, et un logement neuf de 122 m² (3/1/1)[688] à Lanqiao gongyu pour 1 598 yuans/m², où toute la famille (6 personnes, 3 générations) est venue habiter. Il estime aujourd'hui que l'indemnité versée est très faible, qu'il a touché moins que les délogés de Pudong. Au début, toute la famille était contente de toucher l'argent et d'emménager dans un logement neuf, moderne et confortable. Ils ont ensuite compris qu'ils avaient touché bien peu et que la négociation avec le village et le bureau de délogement de

[687] Entretien semi-directif réalisé à Lanqiao gongyu le 19/03/2012.
[688] Un appartement de structure 3/1/1 se compose de 3 chambres, 1cuisine et 1 salle de bain.

l'arrondissement de Songjiang n'avait pas été en leur faveur. Lui n'a pas saisi la justice, mais d'autres villageois se sont alors regroupés pour porter plainte, ont obtenu gain de cause d'un point de vue moral, et estiment que cette plainte a bénéficié aux délogés suivants, puisque le gouvernement les a mieux indemnisés qu'eux. À partir de 2001, la seconde vague de délogés a touché une subvention calculée non plus sur le nombre de *hukou* déplacés, mais sur la superficie du logement préempté, tandis qu'à partir de 2002, la troisième vague de délogés et les suivantes ont bénéficié d'un relogement et obtenu la même surface que celle de leur ancien logement, quitte à ce qu'elle soit divisée en 2 ou 3 appartements. La terre reste indemnisée par mu et en fonction des cultures pratiquées.

Photographie 12 : Un paysan déplacé de Songjiang

Source : C. Henriot, mars 2012.

L'homme s'estime content d'avoir quitté la terre, même s'il déplore les pressions dont ont été victimes des paysans qui souhaitaient continuer à cultiver leur terre. Pour lui, la situation n'était pas la même. En fait, depuis 1994, il n'était plus cultivateur, mais travaillait dans une usine de traitement des eaux usées de la compagnie d'eau de l'arrondissement de Songjiang. Pendant ce temps, sa femme continuait à cultiver, sur leurs 5 mu, du riz, du blé, ainsi que du maïs et des légumes. Il l'aidait au

moment des récoltes. Ses enfants non plus ne cultivaient pas la terre, mais travaillaient pour l'un dans une usine du bourg, et celui qui avait fait des études jusqu'au collège, était cuisinier dans la ville nouvelle. L'homme s'estime également content d'avoir changé de *hukou* en 2002 pour obtenir le *hukou* non agricole de Shanghai. Celui-ci lui accorde trois avantages qui, pour lui, sont importants : il touche depuis ses 60 ans une retraite de 900 yuans/mois, dispose d'une sécurité sociale du bourg de 1 000 yuans/mois, et surtout il n'est plus un paysan miséreux, susceptible de mourir sans être soigné ; il est shanghaien, dispose d'un *hukou* du bourg, son identité a changé et il en est fier. Cet homme illustre un cas d'exode rural des paysans délogés.

À Dingxin gongyu, à proximité de la station de métro « Ville nouvelle de Songjiang », nous rencontrons un moniteur de taxi[689]. La trentaine, il nettoie un taxi-école de Xiaokunshan, dans la cour de sa résidence. Il habite ici depuis 2002. Il a choisi d'acheter un appartement dans l'un des premiers secteurs urbanisés de la ville nouvelle, car, à l'époque, il n'y avait pas de construction de logements neufs dans le bourg de Xiaokunshan. Un ami lui a alors conseillé d'acheter un logement neuf dans la ville nouvelle de Songjiang. En 2002, il a acquis pour 1 920 yuans/m² un appartement de 120 m² (3/2/2) dans une résidence de petit collectif et de collectif intermédiaire, à proximité de la station de métro « Ville nouvelle », où il vit désormais avec sa femme et son enfant. L'homme est moniteur de taxi à Xiaokunshan et met 20 mn pour se rendre sur son lieu de travail. Il dispose d'un *hukou* rural du bourg de Xiaokunshan, où il conserve 3 à 4 mu de terre, qu'il loue aujourd'hui aux autres membres du village ou à des migrants pour 500 yuans/personne/an. Lui-même a quitté le village en 1997 pour devenir chauffeur de taxi et vivre dans le bourg centre-administratif de Xiaokunshan. Il loue les terres de sa famille depuis 2004. Ce chauffeur de taxi est l'exemple d'un départ volontaire depuis les zones rurales de l'arrondissement de Songjiang.

[689] Entretien semi-directif réalisé à Dingxi gongyu le 19/03/2012.

Photographie 13 : Un moniteur de taxi originaire de Xiaokunshan

Source : C. Henriot, mars 2012.

Dans la résidence de Jiangzhong gongyu, un homme d'une trentaine d'années[690] est un des primo-habitants de la ville nouvelle. Installé dans cette résidence depuis 2000, il a acheté un appartement de 94 m² (2/1/1) 1 700 yuans/m² pour se marier et fonder un foyer. Il y vit aujourd'hui avec son épouse et leur enfant. Depuis qu'il a obtenu un diplôme de niveau licence, il détient un *hukou* non agricole de Shanghai et une sécurité sociale du bourg. L'homme travaille dans la zone industrielle de Zhongshan et met 25 mn en voiture pour se rendre à son lieu de travail. Sa famille est originaire du quartier de Zhongshan, où ils sont paysans. Sa femme a, quant à elle, un emploi dans la vieille ville de Songjiang et utilise le bus pour se rendre à son travail.

Planifiant une vaste zone industrielle dans le secteur de Zhongshan, le gouvernement a exproprié les terres de sa famille en 1995 et leur a versé en échange une pension annuelle, afin que les anciens paysans puissent se nourrir. Il leur octroie également la sécurité sociale du bourg. Les parents de l'homme n'ont en fait été délogés de leur maison paysanne qu'en 2009. Ils ont été indemnisés en se voyant attribuer la

[690] Entretien semi-directif réalisé à Jiangzhong gongyu le 14/03/2012.

propriété de trois appartements couvrant une surface totale égale à celle de leur ancienne maison. Le gouvernement du quartier de Zhongshan les a alors relogés au sein de la résidence de logements sociaux Zhongshan wenyuan, à Zhongshan. Ils y occupent un appartement, et ils louent les 2 autres à des migrants. L'homme illustre un mouvement de départ rural volontaire et d'ascension sociale par les études, tandis que ses parents sont plutôt contraints de quitter la terre, mais ont profité de l'indemnisation pour se constituer un complément de ressources.

Photographie 14 : Un technicien supérieur originaire de Zhongshan

Source : C. Henriot, mars 2012.

Dans la résidence Shiji xincheng, six femmes de plus de 70 ans[691] discutent bruyamment en shanghaien dans une entrée d'immeuble. Parmi elles, une femme de 74 ans tricote. Elle vit avec sa fille dans un pavillon jumelé de 270 m² acheté 8 000 yuans/m² en 2008. Elle est originaire de Songjiang et son foyer ancestral se situe à Shihudang, qu'elle a quitté en 2003 pour aller vivre chez sa fille, dans la vieille ville, à Yueyang, jusqu'à ce que le secteur soit préempté, puis les résidants expropriés. Elle dispose toujours de son *hukou* rural, conserve des terres et une maison à Shihudang, ainsi qu'un appartement dans la vieille ville, tandis que son beau-fils qui travaille à son compte dans le commerce, sa fille et leur enfant disposent du *hukou* non agricole de Songjiang.

[691] Entretiens semi-directifs réalisés à Shiji xincheng le 15/03/2012.

Les cinq autres dames, avec lesquelles elle passe ses journées, se sont connues dans la vieille ville, où leurs enfants étaient voisins. Elles venaient rendre visite à leurs enfants et ont ainsi fait connaissance, tandis que leurs résidences principales restaient à Yexie, Sheshan ou Jinshan, où elles conservent une maison paysanne, voire des terres qu'elles louent à des migrants. Certaines ont vécu quelques années dans l'ancien bourg chez leur enfant avant de déménager dans la ville nouvelle, d'autres sont directement arrivées de leur foyer ancestral, comme la vieille dame originaire de Yexie et les deux dames originaires de Jinshan. Elles illustrent à la fois le mouvement de départ rural et de desserrement du bourg ancien en direction de la ville nouvelle de Songjiang, tandis que leurs enfants ont très tôt habité dans l'ancienne ville-satellite et peuplent la ville nouvelle par un mouvement de desserrement.

Photographie 15 : Des paysannes de Songjiang et de Jinshan

Source : C. Henriot, mars 2012.

Ainsi les premiers habitants de la ville nouvelle viennent-ils majoritairement de l'ancien bourg satellite de Songjiang et des campagnes environnantes. Certains ont transité par l'ancien bourg, d'autre arrivent directement de leur foyer ancestral. La ville nouvelle est dans un premier temps peuplée par un mouvement de desserrement et d'exode rural de populations originaires de l'arrondissement.

L'émergence d'une classe moyenne diversifiée

À Shanghai, une classe moyenne aux revenus diversifiés est en train de se constituer. Habitants originaires de Songjiang, shanghaiens et résidants allochtones cols blancs ou entrepreneurs composent cette classe moyenne.

Un jeune retraité[692] originaire de l'arrondissement de Xuhui à Shanghai vit depuis 2006 dans la résidence Sili huacheng, à côté de la station de métro « Cité universitaire ». Il a choisi d'acheter un appartement en rez-de-chaussée de 130 m² (4/1/1) pour 7 000 yuans/m², pour disposer à la retraite d'un petit jardin et pour réaliser son rêve : avoir un chien. Il a ainsi quitté Xuhui avec sa femme, sa fille et son chien pour bénéficier d'un meilleur environnement. Son épouse est toujours active et utilise quotidiennement la ligne de métro n° 9 pour se rendre à Xuhui, tandis que sa fille travaille à Pudong. L'homme dispose d'une voiture qu'il utilise pour les loisirs et faire ses courses.

Photographie 16 : Un retraité originaire de Xuhui dans la ville-centre

Source : C. Henriot, mars 2012.

[692] Entretien semi-directif réalisé à Sili huacheng le 12/03/2012.

Un couple de trentenaires[693], originaires du Hunan, a acheté en 2008 un appartement de 90 m² (2/2/1) pour 10 000 yuans/m², dans la résidence de Xiziwan, située à proximité de la station de métro « cité universitaire ». Le mari, qui bénéficie d'un programme d'immigration destiné à attirer les talents à Shanghai, a obtenu le *hukou* de Shanghai pour sa femme et son enfant unique, qui est élevé par les parents de son épouse, tandis que tous deux se consacrent à leur carrière. Ils travaillent à Pudong et utilisent quotidiennement le métro pour effectuer les navettes domicile-travail, ce qui prend une heure de trajet pour le mari, et 2 heures pour son épouse. Ils ont choisi de venir s'installer à Songjiang parce que la station de métro leur permettait de se rendre facilement sur leur lieu de travail, tout en vivant dans un environnement meilleur qu'à Pudong, où ils logeaient précédemment. Ils apprécient l'environnement vert, l'air pur et la proximité du métro ; aussi ont-ils choisi de devenir propriétaires à Songjiang.

Photographie 17 : Une jeune cadre originaire du Hunan et son nouveau-né

Source : C. Henriot, mars 2012.

[693] Entretien semi-directif réalisé à Xiziwan le 12/03/2012.

À Sili huacheng, à proximité de la station de métro « Cité universitaire », une nourrice[694] promène des enfants. La famille est originaire de Wenzhou. Le couple d'à peine 30 ans et ses trois enfants ont migré à Shanghai en 2007, et sont venus s'installer à Songjiang, où ils acquièrent un logement de 169 m² (4/2/2) pour 6 000 yuans/m². Le mari ouvre alors sa propre usine à Sheshan. En 2012, ils disposent de deux autres logements et souhaitent investir dans une maison, toujours à Songjiang. L'ensemble de la famille dispose aujourd'hui du *hukou* non agricole de Shanghai et correspond à un profil de réussite individuelle né de l'entrepreneuriat. Le cas de cette famille composée de 3 enfants est une tendance nouvelle, chez les classes moyennes, qui souhaitent avoir plusieurs enfants. Dans le cas de classes moyennes allochtones, certains ménages enregistrent un enfant dans la ville dont est originaire le père, un autre dans la ville d'origine de la mère et le troisième, dans la municipalité de Shanghai. D'après les enquêtes menées au printemps 2012, il semblerait que les fichiers d'enregistrement de la résidence ne fassent pas encore l'objet de recoupements informatiques. Dans ce cas, les parents ne sont pas tenus de payer l'amende visant à sanctionner le non-respect de la politique de l'enfant unique. En revanche, ils devront financer la scolarisation et les soins médicaux des enfants nés en dehors du cadre légal.

Photographie 18 : Des enfants originaires de Wenzhou et leur nourrice

Source : C. Henriot, mars 2012.

[694] Entretien semi-directif réalisé à Sili huacheng le 11/03/2012.

Rencontré un samedi matin dans les rues de Thames Town, un homme d'une quarantaine d'années[695], discret et pressé, déclare posséder une maison individuelle de 300 m², acquise en 2009 pour 16 000 yuans/m². Cet homme est shanghaien et originaire de Xuhui, dans la ville-centre, où il conserve un appartement. Il vit et travaille dans à Xuhui, et ne se rend à Thames Town que le week-end pour profiter d'un environnement intéressant par son architecture, à l'échelle humaine, propice au repos.

Photographie 19 : Un Shanghaien de Xuhui, propriétaire d'une « maison de campagne » à Thames Town

Source : C. Henriot, mars 2012.

Parmi les premiers habitants de Thames Town, un haut fonctionnaire [696] travaillant pour le gouvernement d'arrondissement de Songjiang a acheté sur plan en 2003 pour 3 000 yuans/m² un appartement (3/1/1) de 110 m² dans un petit collectif situé au cœur du quartier de Thames Town. Il n'emménage qu'en 2004, lorsque le premier bâtiment résidentiel de Thames Town est construit. Auparavant, il habitait la vieille ville, dans le quartier de Yongfeng, où son épouse continue à travailler au sein dans une banque. Cette famille illustre l'émergence d'une classe moyenne urbaine locale.

[695] Entretien réalisé à Thames Town le 24/03/2012.
[696] Entretien semi-directif réalisé à Thames Town le 24/03/2012.

Les populations les moins favorisées : les résidants allochtones précaires et les shanghaiens laissés-pour-compte

Tous les résidants allochtones ne sont pas des entrepreneurs ou des cols blancs. Les situations des habitants les moins favorisés, peuvent être rapprochées de celles rencontrées par les Shanghaiens laissés-pour-compte.

Dans la résidence de Minfeng gongyu, à proximité de la station de métro de « Ville nouvelle de Songjiang », un jeune couple originaire du Jiangxi[697] tient depuis 2011 le magasin de fruits et de légumes dans le secteur des petits commerces de la résidence. Ils louent le fond de commerce et logent sur place dans l'arrière-boutique. Ils sont venus s'installer dans la ville nouvelle, parce que le frère de la jeune femme a migré à Songjiang en 2009, où il est cuisinier. Lui-même loge dans une chambre de 10 m² pour 1 000 yuans/mois dans la ville nouvelle. Tous conservent le *hukou* rural du Jiangxi et déclarent être venus à Shanghai pour gagner de l'argent.

Dans la résidence Sili huacheng, un jeune couple non encore marié, d'une vingtaine d'années, sous-loue une chambre au sein d'une colocation multiple. Le couple occupe depuis 2009 pour 800 yuans/mois une chambre au sein d'un appartement de 4 chambres (4/1/1). Tous deux ont migré à Shanghai, où ils ont trouvé du travail dans la ville-centre à Luwan, et empruntent quotidiennement la ligne de métro n° 9. Leur situation est précaire, ils le reconnaissent volontiers, mais ils débutent dans la vie et ont bon espoir de mettre suffisamment d'argent de côté pour se marier et pour acheter un appartement.

[697] Entretien semi-directif réalisé à Minfeng gongyu le 14/03/2012.

Photographie 20 : Des migrants du Jiangxi en colocation multiple

Source : C. Henriot, mars 2012.

À Jiuting, une mère de famille [698] nous explique qu'elle réfléchit très sérieusement à rentrer au pays. Arrivée en 2003 à Shanghai, où son mari a monté son entreprise, elle a d'abord vécu avec sa famille dans l'arrondissement de Minhang, avant d'acheter un logement de 128 m² (3/2/2) à Jiuting pour 9 000 yuans/m². La situation de son mari est plutôt bonne, puisqu'ils ont rapidement acheté un logement à Shanghai, en plus de celui qu'ils avaient dans le Jiangxi, et qu'elle peut se permettre de ne pas travailler pour élever ses deux fils. Elle est furieuse contre le système du *hukou* de Shanghai, *hukou* qu'elle ne peut visiblement pas obtenir immédiatement, ce qui ne lui permet pas de scolariser ses enfants à Shanghai. En effet, si le plus jeune est scolarisé dans une école pour migrants, son fils aîné a du repartir dans le Jiangxi pour entrer au collège, car elle n'avait pas réussi à lui trouver une place à Shanghai. Il est élevé par la famille. Pour cette mère de famille, séparer les deux enfants en « laissant au pays » (*liu shu er tong*) l'aîné afin qu'il puisse suivre sa scolarité est impensable. Elle tente aujourd'hui de convaincre son mari de revendre son entreprise pour rentrer au pays en famille.

[698] Entretien semi-directif réalisé à Jiuting le 18/03/2012.

Photographie 21 : Une mère de famille originaire du Jiangxi et désirant rentrer au pays

Source : C. Henriot, mars 2012.

Âgée de 86 ans[699] et originaire de Changning dans la ville-centre, la vieille dame que nous rencontrons a été déplacée de la rue Huaihai en raison de la construction d'une station de métro. Elle déplore l'isolement dans lequel elle se trouve, depuis qu'elle a emménagé en 2011 à Xinkai, dans la phase 2 du projet de relogement (*dongqian anzhi fang*). En effet, il n'y a aucun hôpital à proximité, les pharmacies sont privées, et elle ne peut acheter ses médicaments avec sa carte de sécurité sociale. De plus, ses 6 fils, ses 2 filles et l'ensemble de ses petits-enfants navettent quotidiennement pour aller travailler dans la ville-centre : tous souhaitent y retrouver un logement. Elle craint de voir s'éloigner ses enfants et de se retrouver seule dans son appartement de banlieue.

Son compagnon de promenade est originaire de Zhabei. Envoyé durant la Révolution culturelle dans les montagnes Huangshan, il a été grièvement blessé dans des travaux de terrassement et touche depuis une pension d'invalidité. N'ayant jamais pu se marier, il vit seul à Xinkai depuis 2011, accepte sa situation, mais regrette de voir les jeunes générations quitter les appartements attribués en relogement : « Il ne reste que les personnes âgées qui attendent de mourir entre elles. C'est comme cela ».

[699] Entretien semi-directif réalisé à Xinkai le 26/03/2012.

Photographie 22 : Des shanghaiens expulsés de la ville-centre vers Xinkai

Source : C. Henriot, mars 2012.

En 2012, au nord-ouest de la cité universitaire, Xincheng jiacun, le dernier village du quartier de Fangsong, accueille le hameau de Xinqi cun. La famille Wang[700] disposait de 2,84 mu de terres, d'après un contrat de terre signé avec le village pour 30 ans à la fin des années 1990. En 2002, les dirigeants du village demandent à la famille Wang de céder le droit d'usage du sol à un gros exploitant agricole pour qu'il cultive des fruits. La nue propriété de la terre leur était conservée *via* le village et ils touchaient 200 yuans/an/mu pour se nourrir. À ce moment-là, l'échange se faisait au bénéfice de la famille qui n'avait plus besoin de cultiver la terre. Cependant, ils ont appris plus tard que l'exploitant agricole, qui leur versait 200 yuans/mu/an pour la terre, versait également aux dirigeants 400 yuans/mu/an pour les remercier de mettre ces terres à sa disposition.

En 2007, dans le cadre d'un projet de construction de route, l'ensemble de la zone est préempté par la Municipalité de Shanghai, par l'intermédiaire du quartier de Fangsong. L'exploitant agricole est alors indemnisé pour les terres qu'il exploitait sous contrat du village, mais pas la famille Wang qui ne cultivait plus la terre, et qui perd

[700] Entretien réalisé au village de Xingqi le 17/03/2012.

aussi le bénéfice de la propriété du sol et de la location annuelle de 200 yuans/mu que l'exploitant agricole leur versait, car aucun contrat de cession du droit d'usage ou de location du sol n'avait jamais été signé entre les paysans, l'exploitant agricole et les dirigeants du village. Aussi, la famille Wang multiplie aujourd'hui les compléments de ressources. Sur les cinq personnes qui vivent dans la maison, le vieux Wang qui a 59 ans travaille 6 h par jour comme homme de ménage et balaie le sol dans une entreprise de la zone industrielle de Xiao Kunshan, tandis qu'un de ses fils travaille également dans cette zone industrielle et l'autre dans celle de Qingpu. La femme du Vieux Wang, qui a 55 ans, reçoit une retraite de 900 yuans/mois, ce qui lui permet, en complément de la sécurité sociale du bourg, de payer les soins médicaux pour soigner son cancer.

Photographie 23 : Le vieux Wang n'a pas été indemnisé, lorsque le village a repris ses terres

Source : C. Henriot, mars 2012.

Les Shanghaiens bénéficiaires d'un logement social

Certains Shanghaiens réussissent à tirer profit d'une situation de relogement qui aurait pu leur être défavorable.

Toujours à Xingqi, les voisins, qui s'appellent également Wang[701], seront expropriés en raison de la construction de la route et attendent avec impatience d'être relogés. Cette seconde famille possède encore 4 mu de terres de pêchers et de poiriers, qu'ils ne cultivent plus, car les récoltes faisaient l'objet de vols répétés et l'exploitation n'était plus rentable pour eux. L'homme et la femme ont une cinquantaine d'années et travaillent tous deux comme balayeurs de rue, travail pour lequel ils sont payés 1 000 yuans/mois chacun par le gouvernement du quartier de Fangsong. Ils prennent soin d'un de leurs parents, tandis que les enfants ne vivent plus dans la maison paysanne ; le fils travaille dans la zone industrielle de Xiaokunshan, où il fabrique des composants électroniques destinés aux portables Nokia, tandis que la fille s'emploie dans la maçonnerie et construit les toilettes publiques dans le bourg de Dongjing. L'homme attend d'être relogé pour avoir accès à de meilleures conditions de logement. Par rapport à ses voisins, il se considère comme chanceux et attend avec une certaine hâte d'être relogé dans le secteur de logements sociaux de Xincheng jiayuan, qu'il observe depuis chez lui.

Photographie 24 : La famille Wang (père et fils), paysans de Xingqi, en attente d'être relogés

Source : C. Henriot, mars 2012.

[701] Entretien réalisé le 17/03/2012 au village de Xingqi.

Un Shanghaien[702] d'une cinquantaine d'années vient d'acheter un logement dans le parc résidentiel destiné aux délogés de la ville-centre (*dongqian anzhi fang*). Délogé de Luwan en 2009, il loue un appartement, en attendant que la décoration de son propre appartement soit achevée. Si les conditions de dédommagement fluctuent suivant les phases de délogement, le gouvernement a accordé 8 000 yuans/mois à cet homme pour qu'il puisse se loger à Shanghai avant d'emménager dans l'un des appartements rachetés. En effet, dans son ancien logement, un appartement situé dans un *lilong* de Luwan, 7 *hukou* sur 4 générations étaient enregistrés, ce qui lui garantit la possibilité d'acheter 4 appartements. Il a ainsi choisi d'acheter 2 appartements dans la grande résidence de Xinkai pour 6 000 à 7 000 yuans/m², ainsi que 2 appartements dans la ville-centre à Xinkezhan pour 15 000 yuans/m², soit moitié moins cher que les prix du marché. L'homme n'exprime pas de regret particulier quant à son déménagement et a choisi de venir vivre à Xinkai avec son épouse dans cet appartement de 70 m² comportant deux chambres (2/1/1).

Photographie 25 : Exproprié de son *lilong* à Luwan dans l'hyper-centre, ce retraité devient propriétaire de quatre appartements, dont deux à Xinkai

Source : C. Henriot, mars 2012.

[702] Entretien semi-directif réalisé à Xinkai le 26/03/2012.

Dans la phase 2 de Xinkai, à proximité des premiers logements sociaux à prix abordable, un des premiers installés dans la résidence[703], nous invite chez elle. Cette femme d'un certain âge qui a emménagé un mois plus tôt nous raconte alors son histoire.

Sa famille est plutôt aisée. Originaire de l'arrondissement de Zhabei, elle est lycéenne, lorsque la Révolution culturelle éclate. Elle part alors pour le Heilongjiang, où elle enseigne le chinois, les mathématiques et l'anglais. Elle reste à « l'extérieur » (*waidi*) pendant près de 35 ans et ne rentre à Shanghai qu'en 2002, au moment de la retraite. Elle n'a pas pu revenir plus tôt, parce qu'en 1978-1979, elle est mariée, et aurait alors dû quitter son mari originaire du Heilongjiang et leur fille pour rentrer seule à Shanghai. Elle a choisi de rester auprès de la famille qu'elle avait fondée au Heilongjiang. Mais, lorsque cela devient possible à la fin des années 1980, elle envoie sa fille vivre chez ses parents à Shanghai pour y recevoir une meilleure éducation. Elle-même et son mari prennent leur retraite à Shanghai en 2002. Bien qu'originaire de Zhabei, elle enregistre alors son *hukou* non agricole de Shanghai à Xuhui dans la maison de sa sœur, et loue un appartement dans l'arrondissement de Minhang, en raison du coût trop important des loyers en ville-centre. Elle dépense la moitié des économies de toute une vie de travail pour se loger pendant 10 ans à Minhang. Puis, en mars 2011, elle dépose une demande de logement social à prix abordable à la communauté de Xuhui (*xuhui shequ*). Elle obtient en octobre 2011 une réponse positive. Son dossier de demande de logement à prix abordable est éligible. Elle peut alors choisir parmi les « grandes communautés résidentielles » (*daxing juzhu shequ*) de Sijing, Pujiang et Hongqiao. Suite à un tirage au sort, elle sélectionne parmi les appartements restants dans quelle grande communauté résidentielle et quel appartement elle achètera son logement. Cette Shanghaienne n'a pas obtenu la résidence où elle souhaitait passer sa retraite, mais elle a tout de même pu acheter, avec l'aide financière de sa fille, un logement de deux pièces (2/1/1) de 65 m² à Xinkai en décembre 2011 pour 380 000 yuans, soit 5 846 yuans/m². Cette femme est aujourd'hui l'une des premières occupantes des logements sociaux de la communauté de Xuhui. Elle est enchantée d'être enfin propriétaire d'un appartement à Shanghai, la ville où elle est née. Certes, il n'est pas très grand, mais elle estime qu'elle dispose de tout ce dont elle a besoin pour y vivre en paix sa retraite avec son mari. Elle apprécie également la résidence dans

[703] Entretien réalisé à son domicile à Xinkai le 26/03/2012.

laquelle elle vit, et la proximité d'une station de métro lui permettant de gagner la ville-centre de Shanghai rapidement pour voir sa famille. Cette femme estime, sans amertume, que l'accès à ce logement social à Shanghai est un juste retour des choses, après avoir quitté sa ville en 1966 et avoir passé près de 35 années à « l'extérieur » (*waidi*).

Photographie 26 : Une des premières installées dans les logements sociaux à prix abordable de Xinkai à Sijing

Source : C. Henriot, mars 2012.

La ville nouvelle de Songjiang se compose donc aujourd'hui d'un vaste parc résidentiel destiné aux classes moyennes à aisées, c'est-à-dire orienté vers les catégories solvables de la population. Elle a été peuplée, dans un premier temps, par les populations rurales délogées lors de la viabilisation des secteurs à urbaniser dans le quartier de Fangsong, ainsi que par desserrement de l'ancien bourg de Songjiang et par exode rural en provenance des campagnes environnantes. Dans un second temps, encouragés par la construction de la ligne de métro n° 9, ce sont des Shanghaiens et des résidants allochtones, qu'ils soient cols blancs, cols bleus, retraités ou en villégiature, qui s'installent dans la ville nouvelle, même si cette tendance reste concurrencée par l'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation dans le nord-est de l'arrondissement.

La ville nouvelle de Songjiang n'accueille donc ni les déplacés du centre-ville de Shanghai, ni les bénéficiaires des logements sociaux à prix abordable, qui sont relégués au sein de la grande communauté résidentielle de Xinkai, sorte de satellite résidentiel, encore dépourvu de commerces et de services de proximité, situé en proche périphérie de Shanghai, au nord-est de Songjiang. Pour les déplacés du centre-ville vers la banlieue, la migration s'apparente alors à une perte de statut : les shanghaiens sont de nouveau envoyés à la campagne et ont le sentiment d'appartenir à une classe défavorisée[704].

Les différents quartiers de la ville nouvelle de Songjiang accueillent, des classes moyennes émergentes aux revenus diversifiés, ainsi que les habitants les moins favorisés dans les interstices de la ville : colocations multiples, sous-locations de logements sociaux ou d'appartements laissés vacants et non décorés, locaux préfabriqués temporaires…

Les populations déplacées peuvent, dans certains cas, bénéficier du droit au relogement pour améliorer leurs conditions d'habitation et leur prise en charge médicale. Ce déplacement permet aussi d'entrer sur le marché de l'immobilier résidentiel en acquérant un à plusieurs logements, ce dont ils n'auraient jamais eu les moyens, en l'absence de toute opération de délogement/relogement. Le délogement/ relogement peut ainsi avoir des effets positifs sur les conditions de vie des populations urbaines défavorisées détentrices d'un *hukou* local[705] : les individus essaient de tirer le meilleur profit de leur situation, cela leur permet d'acquérir un statut et le sentiment de recréer une relation particulière avec l'État[706].

Le développement accéléré de la ville nouvelle de Songjiang et l'ouverture progressive de nouveaux secteurs à l'urbanisation permettent de tracer une trajectoire des recompositions territoriales et de l'évolution de la population des milieux ruraux et suburbains de Shanghai, des déplacements de ces populations, ainsi que des ségrégations socio-spatiales qui se dessinent au sein des nouvelles périphéries urbaines de Shanghai. Ces espaces récemment urbanisés et peuplés suivant processus d'accumulation accusée de populations différentes connaissent un véritable processus

---

[704] CHEN Yingfang, 2009, « Légitimité, rationalité et stratégies politiques : les fondements du "miracle urbain chinois" (traduction de Gilles Guiheux et Olivier Marichalar), *Terrains et Travaux*, n° 16, pp. 124-125.
[705] CHEN Guo, 2012. « Housing the urban poor in post-reform China : Some empirical evidence from the city of Nanjing ». *Cities*, n° 29, pp. 252-263.
[706] SUN Zhe, 2011, *op. cit.*.

de différenciation socio-spatiale, avec la valorisation de certains quartiers, que nous nous proposons d'étudier à travers l'exemple de Thames Town, symbole de modernité et de mondialisation chinoises.

Chapitre IX
Thames Town, un bourg expérimental

La ville nouvelle de Songjiang accueille à l'ouest de son périmètre le secteur d'architecture à l'anglaise qui comprend le bourg expérimental de Thames Town. Dans un contexte de globalisation accélérée et de métropolisation, cette création urbanistique aux formes architecturales empruntées interroge tant par sa morphologie que comme marqueur identitaire. Le « bourg sur la Tamise » relève du projet pilote « une ville, neuf bourgs » de 2001 ; il présente un aménagement soigné, qui cristallise les tensions rencontrées dans les périphéries urbaines chinoises : la communauté fermée, la mise en scène d'architectures occidentales, leur appropriation par les habitants et la valorisation identitaire qu'elles représentent.

Le quartier de Thames Town

Le cadre institutionnel et les acteurs

Entre 1999 et 2012, cinq programmes de redéploiement polycentriques se sont succédé, dont le programme « une ville, neuf bourgs » (*yi cheng, jiu zhen*), lancé en 2001, connu par les spécialistes de l'architecture, mais aussi par les Shanghaiens, pour ses références aux formes architecturales occidentales. En 2000, un document émanant du gouvernement central[707] attire l'attention des gouvernements locaux sur l'insertion de la Chine dans la globalisation, sur la nécessité d'améliorer la morphologie et le fonctionnement des villes chinoises, et sur l'importance d'attirer les investissements internationaux. En réponse, dans le cadre du X^{e} plan quinquennal (2001-2005), dont le principal slogan est « urbaniser la banlieue », la municipalité de Shanghai publie, en janvier 2001, le document « Propositions pour développer les bourgs de Shanghai »[708], à l'origine du projet pilote « une ville, neuf bourgs »[709].

[707] Le document national promouvant le développement des unités urbaines de petite et moyenne dimension (*guangyu cujin xiao chengzhen jiankang fazhan de ruogan yijian*) est publié fin 2000.
[708] La Municipalité de Shanghai publie en janvier 2001 le document « Propositions pour développer les bourgs de Shanghai » (*guangyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan de shidian yijian*).
[709] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

C'est à la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang qu'il incombe, en tant qu'aménageur principal de la ville nouvelle, de développer le bourg à l'anglaise de Thames Town. Pour cette société, née d'un partenariat public-privé, qui achète le foncier au gouvernement d'arrondissement, viabilise les terrains dont elle revend les droits d'usage du sol à des promoteurs ou qu'elle développe elle-même, comme c'est le cas à Thames Town, le secteur à l'anglaise et son bourg expérimental constituent une opération de marketing urbain (*chengshi yingxiao*) destinée à identifier et à promouvoir la ville nouvelle de Songjiang.

Dans cette perspective, la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang réalise, entre 2003 et 2004, d'importants travaux d'aménagements paysagers ; elle creuse notamment le lac Huating, situé à l'est de l'îlot et aménage le bord des canaux et les plantations. Entre 2004 et 2005, en association avec la Société Shanghai Henghe Real Estate, elle aménage, puis développe le cœur de l'îlot, ses commerces et ses petits collectifs. Puis, entre 2006 et 2007, elle attribue les droits d'usage du foncier à cinq promoteurs, qui développent les cinq lotissements pavillonnaires situés en périphérie du bourg. Il s'agit là des derniers lotissements de maisons individuelles réalisés dans la ville nouvelle, avant que leur construction ne soit interdite dans la municipalité de Shanghai, en raison de la rareté du foncier disponible et de l'objectif de préserver les terres arables de la municipalité. Les promoteurs immobiliers et les agences de conception ont depuis imaginé d'autres types morphologiques comme les maisons accolées et jumelées, construites entre 2008 et 2012 dans les autres îlots du secteur anglais situés à l'ouest de Thames Town.

Le projet urbanistique

D'après les premières études de faisabilité de la ville nouvelle de Songjiang[710], un stade, un théâtre et un centre de congrès étaient initialement prévus à l'emplacement de Thames Town. Suite à l'organisation d'un concours international, le schéma directeur de Songjiang de 2002 rompt avec les premiers projets, pour accueillir Thames Town, signe de l'intégration, par le gouvernement d'arrondissement, du projet municipal « une

[710] WANG Zhenliang (dir.), 2003. *Zhongguo xincheng guihua dianfan : shanghai songjiang xincheng guihua sheji guoji jingbiao* [Un modèle de planification d'une ville nouvelle en Chine : le concours international pour la planification de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai]. Shanghai, Tongji daxue chubanshe, p. 17.

ville, neuf bourgs », au projet de ville nouvelle développé depuis la fin des années 1990 à Songjiang.

Pour concevoir le schéma directeur de la ville nouvelle et celui de Thames Town, le gouvernement d'arrondissement organise un concours international, qui mobilise l'expertise du bureau d'études britannique Atkins et de son consultant Anthony McKay[711]. Le recours à un concours international est l'occasion de faire connaître les villes nouvelles de Shanghai tant en Chine qu'à l'international. Des débats entre architectes et urbanistes chinois ont été rapportés dans les revues chinoises, ainsi que sur les forums de discussions spécialisés[712]. Songjiang est connue de la classe moyenne chinoise comme étant la ville nouvelle anglaise de Shanghai, à une époque où les Chinois ont peu l'occasion de voyager pour des séjours touristiques. Avoir recours à un concours international permet aussi de faire connaître à l'étranger les grands projets d'urbanisme et d'aménagement, en incitant les bureaux d'études internationaux à répondre à l'appel d'offre, et en incitant aussi les Occidentaux à se positionner quant au projet réalisé. Cette stratégie de marketing urbain est sans conteste une réussite, si l'on considère l'abondante littérature qu'elle a suscitée dans les revues spécialisées en architecture, urbanisme ou géographie urbaine[713], et les articles de vulgarisation s'intéressant à ces créations urbanistiques comme des images même de la modernité chinoise[714].

Une unité urbaine de petite dimension est alors planifiée. Sa trame sinueuse est facilement identifiable et s'inscrit en discontinuité par rapport à la trame orthogonale qui organise la ville nouvelle de Songjiang. Le « bourg expérimental » (*shidian zhen*) de Thames Town correspond à un exercice de style urbanistique et joue sur la trame urbaine, la densité, la morphologie, l'architecture, les matériaux utilisés, le rapport entre espace public et espace privé, la place des espaces verts, l'eau comme élément

---

[711] Anthony MCKAY, urbaniste britannique, consultant sénior pour Atkins, en charge du projet de la ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 11/03/2011.
[712] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.
[713] Revue de presse spécialisée sur Thames Town : DONG Nannan et Stefanie RUFF, 2007. « Managing urban growth in Shanghai. Decentralized urban growth forms a polycentric regional network », *Topos, The international review of landscape architecture and urban design*, *European landscape magazine*, n° 58, pp. 32-35.
[714] Revue de presse française de valorisation grand public sur Thames Town : Jonathan WATTS, 2004, « Shanghai surprise… a new town in a ye olde English style », *Guardian*. http://www.guardian.co.uk/china/story/0,7369,1229455,00.html#article_continue, mis en ligne le 02/06/2004, consulté le 23/07/2012 ; Dan WASHBURN, 2006. « Perhaps we should not be surprised Thames Town is full of fakes », *Shanghaiist*, http://www.shanghaiist.com/archives/2006/09/08/how_many_shangh.php, mis en ligne le 08/09/2006, consulté le 23/07/2012 ; Pierre JULIENNE, 2012. « La Chine, la Tour Eiffel, ses châteaux et ses moulins! », *Géo*, n° 401, pp. 46-59.

structurant du paysage urbain… afin de créer une centralité urbaine de petite dimension, respectueuse de l'échelle humaine et favorisant les déplacements à pied plutôt qu'en voiture[715].

Le bourg expérimental doit en outre proposer une alternative au développement immobilier dominant, qui, pour minimiser les coûts, réplique le même bâtiment résidentiel à grande échelle, créant ainsi un paysage suburbain homogène au sein d'une même parcelle et des ruptures morphologiques importantes entre parcelles. Pour casser cette homogénéité, le bourg sur la Tamise présente un « style caractéristique » (*tese fengmao*) et s'appuie sur un modèle urbain étranger selon le principe « une ville, un style » (*yi cheng yi mao*)[716]. En diversifiant l'architecture et la morphologie urbaine des nouvelles périphéries urbaines, les décideurs politiques cherchent aussi à améliorer l'image de la banlieue auprès des populations du centre-ville et des classes moyennes, qui sont susceptibles de se porter acquéreurs[717].

La morphologie urbaine et l'architecture de Thames Town

La société de développement de la ville nouvelle de Songjiang a entrepris de différencier véritablement le secteur de Thames Town, en l'inscrivant morphologiquement en rupture avec la ville nouvelle. Cette rupture est soigneusement ménagée et intégrée au paysage urbain façonné pour l'occasion. Le quartier est séparé du reste de la ville nouvelle, sur trois flancs, par un mur végétal particulièrement haut et épais, renforcé par des canaux de drainage qui font clairement penser à une enceinte et à des douves. Le flanc est se signale, quant à lui, par un vaste plan d'eau artificiel : le lac Huating, qui rappelle l'ancien toponyme de Songjiang. En outre, ce quartier n'est desservi que par trois entrées accessibles aux automobiles et une entrée accessible à pied. Les liaisons avec l'extérieur sont soigneusement aménagées. Depuis la ville nouvelle, aucun vis-à-vis ne permet de deviner l'existence du quartier, dont un seul panneau de signalisation annonce l'accès. Depuis Thames Town, une perspective ménagée sur le plan d'eau met en scène la ville nouvelle. Ce quartier s'inscrit en rupture avec le reste du tissu urbain de la ville nouvelle, cette coupure est recherchée et

[715] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, pp. 8-11 ; ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.
[716] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, p. 8.
[717] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

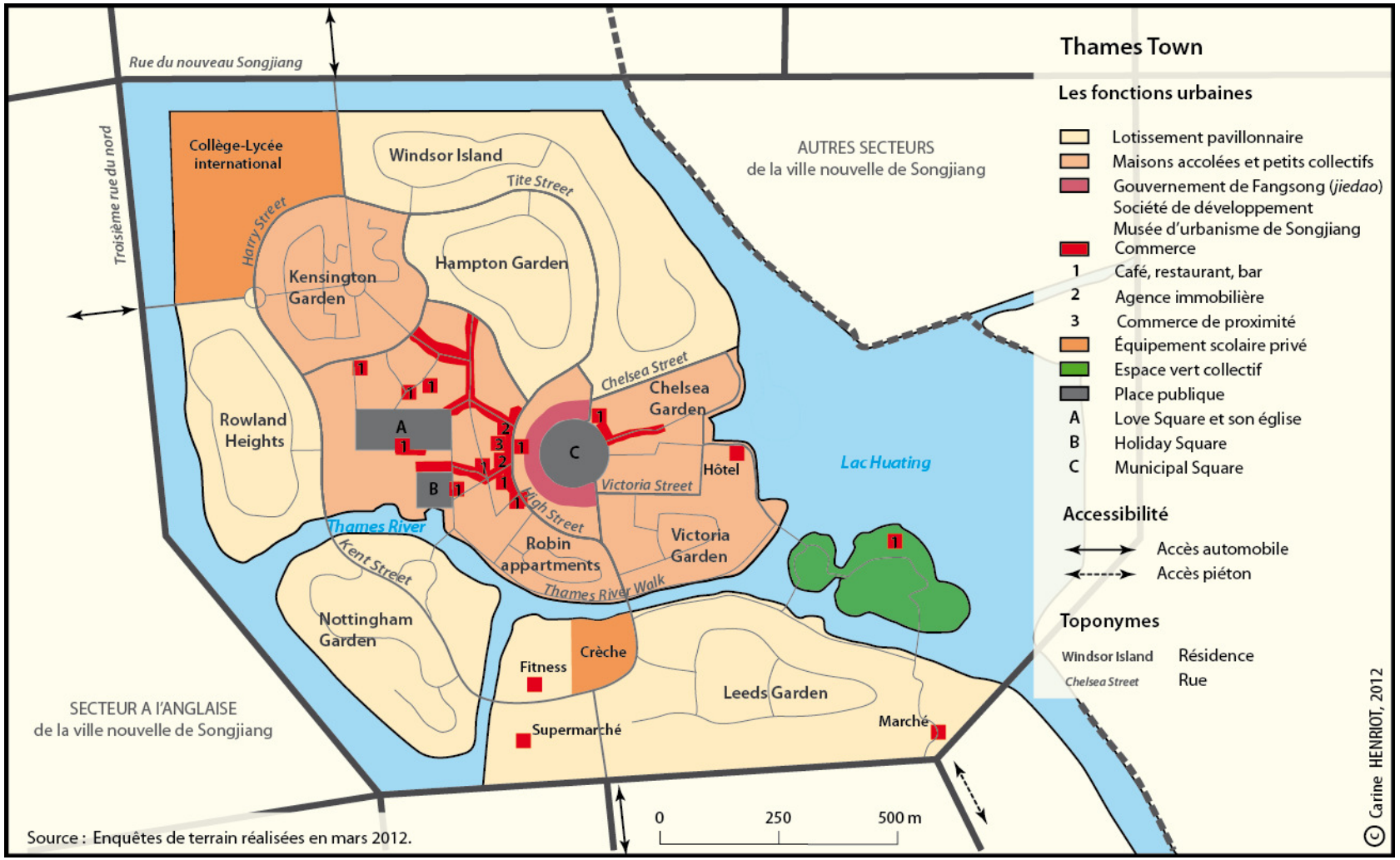
particulièrement étudiée ; elle met en scène le bourg sur son flan est. Thames Town ne peut néanmoins pas être considérée comme une communauté fermée, puisque l'accès, bien que surveillé, n'est pas réglementé. Chacun peut y entrer librement et s'y promener.

Planche 14 : Le quartier de Thames Town s'inscrit en rupture morphologique avec le reste de la ville nouvelle

Depuis la ville nouvelle de Songjiang, Thames Town n'offre qu'une seule vue sur le lac Huating et ses rivages (1). L'ensemble est isolé par des canaux et une haie végétalisée (2). Les quatre entrées sont signalées par une guérite que le visiteur franchit sans contrôle (3). Depuis Thames Town, la ville nouvelle est mise en scène au-delà du lac Huating et de ses aménagements paysagers (4).

Source : C. Henriot, mars 2007 et mars 2011.

Carte 45 : L'organisation spatiale de Thames Town en 2012



Une étude morphologique de Thames Town permet de dégager l'originalité de cette composition urbaine aux formes formes architecturales empruntées. L'unité morphologique et l'échelle du quartier diffèrent des autres opérations immobilières du secteur à l'anglaise de Songjiang. Cet exercice de style urbanistique se signale par l'abandon de la trame orthogonale et du modèle fonctionnaliste qui caractérisent les schémas de planification des villes chinoises contemporaines, et renvoie au mouvement du « new urbanism »[718].

Thames Town présente en son cœur un noyau urbain traditionnel « européen », doté de bâtiments à l'architecture « anglaise ». Autour de l'église néo-gothique et de son parvis végétalisé, un entrelacs de ruelles étroites, piétonnes et pavées, est bordé de petits collectifs (R+2 à R+4) avec des commerces en rez-de-chaussée, ce qui tend à recréer une certaine densité urbaine et signale la vocation de centralité de l'îlot. Autour de ce cœur historique, les résidences Robin Appartments, Chelsea Garden, Victoria Garden sont composés de petits collectifs (R+5). Puis un secteur de maisons accolées correspond à Kensington Garden. Enfin, en périphérie, cinq lotissements pavillonnaires ceinturent le noyau urbain : Hampton Garden, Rowland Heights, Nottingham Greenland, Leeds Garden et le lotissement le plus luxueux, Windsor Island.

Le souci du détail est très poussé et tend à faire naître une impression d'éclectisme en raison de la juxtaposition d'habitations relevant d'époques, de styles architecturaux, de compositions des volumes (fenêtre en saillie), de techniques de construction et de matériaux divers (colombages, briques rouges et grises, crépis). L'espace public se décline suivant trois ambiances : le cœur historique autour de l'église néo-gothique renvoie à un ensemble classique, georgien et victorien, organisé autour de Love Square ; Holiday Square, ceinturé de bâtiments en briques rouges et grises, symbolise la révolution industrielle sur son flanc nord ; enfin Municipal Square, la place en demi-arc, est bordée de façades contemporaines, qui ouvrent une perspective vers la ville nouvelle mise en scène au-delà du lac Huating.

[718] WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006, *op. cit.*, p. 8-11 ; ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

Planche 15 : La morphologie urbaine de Thames Town

Le cœur de Thames Town s'organise autour d'une église néo-gothique, le long de la « Tamise » (1). Depuis le noyau urbain des ruelles étroites, sinueuses, pavées et bordées de commerces recréent une centralité urbaine (2). À proximité, une zone composée de petits collectifs (3), laisse ensuite place à des maisons accolées, agrémentées de fenêtres en saillie (4). En périphérie, des lotissements pavillonnaires s'opposent aux grands collectifs de la ville nouvelle, au loin (5).

Sources : C. Henriot, avril 2007 et mars 2012.

Une composition paysagère entre mise en scène et communauté fermée

Un décor à l'anglaise

Thames Town se signale par des marqueurs urbains à l'anglaise, voire londoniens. Le nom des rues renvoie par exemple à des toponymes anglais : Hampton Street, Chelsea Street, Victoria Street, East Street, Thames Rivers Walk, Oxford Street ou Kent Street. Le mobilier urbain évoque également la capitale britannique avec ses cabines téléphoniques rouges, ses feux de signalisation aux poteaux rayés horizontalement en noir et blanc. Signe d'adaptation « locale », le goût chinois pour les sculptures personnifiées est satisfait : des statues de Churchill, Lady Diana, James Bond ou Harry Potter ont été placées dans les rues. Par ailleurs, tous les employés du service de gardiennage arborent un costume rouge ressemblant à celui que portent les gardes de Buckingham Palace. Thames Town est ainsi composé, jusque dans ses moindres détails, de marqueurs choisis pour recréer le décor d'un bourg à l'anglaise.

Planche 16 : Les marqueurs à l'anglaise de Thames Town

L'exotisme anglais se traduit dans l'architecture, le mobilier urbain (1), les toponymes (4), et incorpore avec humour des traits chinois, comme les costumes des gardiens (2) et les statues personnifiées (3).

Sources : C. Henriot, août 2007, février 2010 et mars 2012.

Cette composition urbaine, soigneusement entretenue par des agents chargés de la propreté des rues et de l'aménagement des espaces verts, constitue un décor pour les photographies de mariage des classes moyenne et supérieure. Dès notre première visite au printemps 2007, la ville anglaise était sillonnée par les jeunes mariés venus se faire photographier dans un décor considéré comme exotique et romantique.

Une économie exploitant ce décor à l'anglaise se développe d'ailleurs à Thames Town : la place de l'église, Love Square et Holiday Square sont bordés de magasins spécialisés dans la photographie de mariage, des succursales de grandes enseignes présentes dans la ville-centre de Shanghai. En 2007, la boutique Sophia[719] était la plus en vue de Thames Town. Cette enseigne taiwanaise spécialisée dans la haute couture nuptiale, implantée à Taipei, à Hong Kong et à Shanghai, dispose alors d'un magasin à Thames Town. Sophia confectionne, fabrique et distribue ses propres modèles depuis la maison-mère située à Taiwan. Pour bénéficier de ce service, les jeunes mariés s'acquittaient d'un forfait, dont les formules, incluant les costumes et la robe de mariée, la séance de maquillage et de coiffure, s'échelonnaient entre 3 000 et 10 000 yuans en 2007[720].

Depuis, la concurrence chinoise continentale s'est installée : un Shanghaien, qui ne vend pas de costumes ou de robes de mariées, mais qui s'est spécialisé dans la photographie nuptiale, dirige toutes les boutiques de photographie sur Holiday Square comme les magasins Milan[721] ou Masalili[722]. Si la boutique Sophia était orientée vers le luxe, ces nouveaux magasins facilitent l'accès à ces prises de vues sur fond d'exotisme occidental, malgré la hausse générale des prix. En 2012, la prise d'une centaine de clichés, dans 7 à 8 tenues vestimentaires différentes, et l'impression d'un album de 30 à 40 photos coûtent 3 500 à 4 000 yuans pour une prestation d'entrée de gamme, les formules milieu de gamme dépassant souvent les 10 000 yuans.

Alors que la boutique Sophia de Thames Town est aujourd'hui fermée, les boutiques d'entrée à milieu de gamme se multiplient, de même que les camionnettes aménagées venant quotidiennement du centre-ville. Thames Town peut donc être considéré comme le décor d'une pratique sociale : la photographie nuptiale.

[719] Site officiel de l'enseigne nuptiale taiwanaise SophiaRitz, http://www.sophiaritz.com, consulté le 21/07/2012.
[720] Enquête de terrain en juillet-août 2007.
[721] Site officiel du magasin Milan, http://www.milan-bride.com, consulté le 21/07/2012.
[722] Site officiel du magasin Masalili, http://www.masalili.com.cn/, consulté le 21/07/2012.

Planche 17 : Un décor approprié par l'industrie de la photographie nuptiale

Les ruelles de Thames Town, les espaces verts publics et ceux des lotissements pavillonnaires sont minutieusement entretenus (1 et 3). Ce décor exotique est approprié par l'industrie de la photographie nuptiale et ses jeunes mariés (2 et 4).

Source : C. Henriot, juin 2007.

Thames Town sert aussi régulièrement pour des prises de photos ou de courts métrages publicitaires. En 2010, Holiday Square a été agrémenté de toponymes français en vue du tournage d'un film de Jackie Chan. Le tournage a finalement été abandonné[723], mais des enseignes françaises demeurent juxtaposées à ce décor anglais.

[723] Martin MINOST, 2012. « Le quartier de Thames Town à Songjiang, Shanghai : questions d'identité et de représentations de l'Occident chez les résidants d'un quartier d'architecture européenne importée », mémoire de master 2 en anthropologie, EHESS, 101 pages.

Planche 18 : Des marqueurs urbains français de Thames Town

Holiday Square avait été agrémenté d'un mobilier urbain (1) et de toponymes français (2 et 3) pour servir de cadre à un film mettant en scène Jackie Chan. Le tournage a été annulé, mais le décor a été conservé.

Source : C. Henriot, mars 2012.

Malgré son architecture, ses imitations du mobilier urbain londonien et l'appropriation de ce cadre par les jeunes mariés et les badauds venus apprécier l'exotisme occidental, Thames Town résiste à la dysneylandisation. En effet, pour la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang, il n'est pas question de transformer Thames Town en parc à thèmes. Il s'agit d'en faire un centre urbain de petite dimension, de très haute qualité urbaine, destiné à générer une communauté de vie, à attirer des habitants et des commerces, pas les touristes. L'entrée du bourg est d'ailleurs libre et gratuite ; les bus y sont interdits de circulation et de stationnement.

Les communautés fermées

Depuis la fin des années 1990, les secteurs résidentiels clos et surveillés, fonctionnant comme des micro-territoires juxtaposés les uns aux autres, sont interprétés comme des *gated communities* chinoises[724]. Thames Town est-il une communauté fermée ?

D'après Wu Fulong qui a travaillé sur le principe d'*enclosure* des lotissements résidentiels[725] et a appliqué les différents modèles de *gated community* aux villes chinoises[726], il existe trois types de communautés fermées : les *lifestyle communities*, des lotissements relevant d'un même style de vie, les résidants s'y regroupant pour partager un même passe-temps comme le golf par exemple ; les *prestige communities*, des lotissements relevant d'une différenciation sociale, les résidants s'y regroupant pour s'élever socialement ; enfin, les *security zone communities*, lotissements sécurisés, qui reposent sur la montée du sentiment d'insécurité, les résidants se regroupant alors au sein d'un lotissement sécurisé. Si les lotissements fermés rencontrés aux États-Unis[727] sont essentiellement d'ordre sécuritaire, dans le cas chinois, Wu Fulong arrive à la conclusion que l'*enclosure* et le développement de portes de plus en plus ostentatoires sont les marqueurs spatiaux d'une communauté se regroupant au sein de lotissements résidentiels pour partager un même style de vie.

Pour aborder la question de la communauté fermée, il convient de décrire les modes de l'*enclosure* avant de s'interroger sur sa fonction. L'*enclosure* relève-t-elle d'une limite de services, apporte-t-elle une sécurité ou permet-elle de délimiter un cadre de vie de qualité ?

À Thames Town, malgré la coupure morphologique volontairement ménagée entre le bourg et le reste de la ville nouvelle, l'ensemble du quartier ne peut être considéré comme une communauté fermée. Des caméras de surveillance sont disséminées dans le quartier, l'îlot central ainsi que les lotissements. Néanmoins, le

---

[724] Guillaume GIROIR 2002. « Le phénomène des *gated communities* à Pékin ou les nouvelles citées interdites », dans Yves BOCQUET (dir.), 2002. « Les grandes villes chinoises », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 4, pp. 423-436 ; Guillaume GIROIR, 2006. « The Fontainebleau Villas (Shanghai), a golden ghetto in a Chinese garden », dans Fulong WU (dir.), 2006. *Globalization and the Chinese City*. Londres-New York, Routledge Curzon, pp. 208-225.

[725] WU Fulong, 2005. « Rediscovering the gate under market transition from work-unit compounds to commodity housing enclaves », *Housing Studies*, vol. 20, n° 2, pp. 235-254.

[726] WU Fulong, 2010. « Gated and packaged suburbia : packaging and branding Chinese suburban residential development », *Cities*, n° 27, pp. 385-396.

[727] Renaud LE GOIX, 2003. « Les *gated communities* aux Etats-Unis. Morceaux de villes ou territories à part entière [Gated communities within the city in the US: Urban neighborhoods, or territories apart?], thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 491 pages.

visiteur peut se promener librement dans le centre-bourg et ses parcs. Dans les lotissements résidentiels de Thames Town, en revanche, l'accès est restreint aux seuls résidants et à leurs invités : leurs entrées sont surveillées et contrôlées par une barrière, une guérite et un garde. Cependant, l'ensemble de ces éléments de contrôle est présent dans toutes les résidences d'un certain standing de la ville nouvelle de Songjiang, ainsi que dans la majorité d'autres résidences de Shanghai. En effet, la fermeture des îlots résidentiels fait partie intégrante du code de l'urbanisme chinois. Or, si un espace est enclos pour répondre à la loi, la contrainte morphologique ne peut être retenue pour caractériser la communauté fermée. À cette contrainte juridique s'ajoute la tradition culturelle : l'alternance mur/porte est, pour les Chinois, une façon de se représenter l'espace.

Planche 19 : Un quartier de communautés fermées ?

À Thames Town, comme dans les ensembles de résidences de Shanghai, logements sociaux compris, la vidéosurveillance est omniprésente (1). Suivant les règles d'urbanisme, les lotissements sont clos. Les entrées des résidences se signalent par une guérite et une barrière amovible afin de contrôler l'accès des véhicules (2 et 3). L'accès piétons est laissé à la discrétion du service de gestion de la résidence et de son gardien (4). La fermeture de des résidences n'est pas synonyme de *gated community*.

Source : C. Henriot, mars 2012.

L'*enclosure* morphologique et la surveillance des lieux ne permettent pas de conclure à la production d'une communauté fermée. Lorsque les critères morphologiques sont inopérants, il convient de s'attacher aux critères fonctionnels d'observation. Comment cette division en micro-territoires particulièrement différenciés, voire cloisonnés, influe-t-elle sur les liens sociaux ? La diversité morphologique des résidences s'accompagne-t-elle de disparités sociales ? Les pratiques des habitants de Thames Town sont-elle significatives de la recherche d'une mise à l'écart de la part des habitants ? Leur installation à Thames Town est-t-elle le résultat d'une ségrégation socio-spatiale ? Qui sont les habitants de ce quartier ? Pourquoi sont-ils venus s'y installer ? Quelle image s'en font-ils ? De quelles formes d'appropriation témoignent-ils ? De quelle valorisation identitaire ce quartier à l'anglaise est-il porteur ?

La population de Thames Town et ses pratiques

Les pratiques des non résidants

Parmi les personnes arpentant le quartier mais n'y résidant pas, plusieurs catégories d'usagers peuvent être distinguées ; les personnes qui s'y rendent pour leur travail ou leurs loisirs, celles qui fréquentent les commerces ou les services de Thames Town. La société de développement de la ville nouvelle favorise l'implantation de commerces et de services. Fonctionnellement, la centralité est organisée autour d'activités tertiaires : un hôtel, une galerie d'art et d'exposition, le musée d'art, le musée d'urbanisme de Thames Town, une demi-douzaine de cafés-restaurants-bars, ainsi que quelques boutiques d'habillement. La galerie d'art et le musée de l'urbanisme constituent des lieux de récréation destinés à attirer les visiteurs. L'implantation des bureaux de la société de développement et de l'administration du quartier de Fangsong montrent l'importance de ce secteur au sein de la ville nouvelle. Parmi les visiteurs, habitants de Songjiang ou touristes, certains louent des bicyclettes ou des tandems pour faire le tour du bourg ; d'autres viennent faire de la barque sur le lac ou du bateau à moteur ; d'autres enfin déambulent dans les rues pour se prendre en photo dans ce cadre exotique. Les commerces ne sont pas uniquement destinés aux visiteurs de passage. Si lors de notre première visite en 2007, il semblait difficile d'imaginer une véritable vie permanente à Thames Town, force est de constater que le bourg s'est peu à peu peuplé,

tandis que l'offre en commerces s'est étoffée. En 2012, le bureau de poste est ouvert tous les jours et un pressing s'est installé sur High Street.

Loin de vouloir développer une identité mélangeant codes britanniques et codes chinois, on observe un certain nombre de marqueurs du luxe dans les appartements témoins visités et qui renvoient à des signes extérieurs de réussite et d'appartenance à la classe moyenne. Ainsi, posséder un chien, le plus imposant possible, est un des signes distinctifs de la classe moyenne. La pratique de certains sports est également un signe d'élitisme, notamment le golf. Pour pratiquer le golf il faut se rendre à Sheshan au nord de l'arrondissement ; mais ce cercle n'est pas réservé aux seuls habitants de Thames Town. Par ailleurs, le quartier dispose d'une salle de sport, qui n'est pas uniquement ouverte à ses habitants, mais également à des résidants extérieurs. De même les cafés, les restaurants, le supermarché et le magasin d'alimentation biologique ne s'adressent pas seulement aux habitants de Thames Town, tout comme la crèche et le collège-lycée. Ainsi le rayonnement en termes de commerces et de services de Thames Town dépasse-t-il les habitants, même si les équipements ne couvrent pas l'ensemble de leurs besoins.

Témoignages d'habitants

Les petits collectifs situés au centre du bourg (Robin Appartments, Victoria Garden, Chelsea Garden et Kensington Garden) sont les résidences les plus occupées de Thames Town. Il est plutôt facile pour le quidam d'y pénétrer. Aussi, la majorité des entretiens que nous avons réalisés concernent des résidants de ces petits collectifs ou des maisons accolées, à l'exception de deux ménages habitant des maisons individuelles rencontrés sur Thames River Walk. Les onze entretiens semi-directifs[728] menés à Thames Town portent sur les stratégies de mobilités résidentielles, voire de ségrégation socio-spatiale des ménages qui sont venus s'installer à Thames Town.

Un des premiers habitants de Thames Town a emménagé en 2004, après avoir acheté sur plan en 2003 son logement dans un petit collectif de la résidence Robin Appartments. Il s'agit d'un fonctionnaire d'arrondissement ayant quitté le quartier de Yongfeng dans la vieille ville de Songjiang pour emménager à Thames Town avec sa famille dans un appartement de 120 m² (3/1/1) payé 3 500 yuans/m². Ce couple d'une quarantaine d'années est un exemple de la classe moyenne locale.

[728] Enquêtes réalisées à Thames Town en mars 2012.

Parmi les enquêtés installés à Thames Town, nous avons également rencontré des ménages de classe moyenne originaires de la ville-centre de Shanghai ou allochtones. Un couple de Shanghaiens d'une cinquantaine d'années, originaires de Minhang, a acheté un appartement duplex 8 000 yuans/m² en 2007 pour y vivre avec leur labrador. Pour se rendre à leur travail dans la ville-centre, ils se déplacent en bus dans Songjiang, puis en métro, ce qui leur prend en moyenne 1h 10 mn. Leur fille est étudiante à Shanghai, loge dans un dortoir et ne rentre à Songjiang que les week-ends pour réviser dans un « environnement spacieux, agréable et verdoyant ».

Depuis 2008, un autre couple de Shanghaiens d'une cinquantaine d'années, leur fille viennent passer les week-ends à Thames Town dans un logement duplex, qui donne sur High Street, où ils promènent leur chien Charly. D'après l'homme, ils profitent d'un plain-pied et d'un environnement agréable pour se reposer et se retrouver en famille, voire inviter des couples d'amis shanghaiens à passer avec eux un week-end « à la campagne ». L'homme apprécie tout particulièrement l'ambiance anglaise des deux ou trois bars, dans lesquels il retrouve, avec plaisir, chaque vendredi et chaque samedi soirs, quelques voisins venus comme lui passer le week-end à Songjiang. Le couple n'a pas l'intention de s'installer à Thames Town pour la retraite, car ils désirent voyager à l'étranger et acheter un appartement à proximité du logement de leur fille, dès que cette dernière se mariera, pour être en mesure de profiter du petit-enfant unique qu'ils espèrent.

Un homme discret d'une quarantaine d'années, rencontré sur Thames River Walk, déclare avoir acheté une maison individuelle en 2009 pour 16 000 yuans/m² dans l'un des lotissements pavillonnaires. Il se rend avec sa famille chaque week-end à Thames Town pour s'y reposer, tandis qu'il conserve à Xuhui son domicile principal et travaille en semaine dans la ville-centre.

Un couple de Shanghaiens a acheté une maison accolée de 220 m² (6/2/3) à Kensington Garden en 2005 pour 5 950 yuans/m². Cette maison est restée inhabitée depuis. Au printemps 2012, le couple, originaire de Putuo dans la ville-centre, commençait seulement les travaux de second œuvre pour en faire sa résidence principale à partir de 2013. L'homme, architecte de métier, est retraité depuis peu, tandis que son épouse, toujours active, travaille dans les assurances. Ils ont acheté ce pavillon en prévision de la retraite et se sont arrangés, avec deux autres couples, collègues de travail, pour acheter trois maisons mitoyennes et s'assurer ainsi de leur retraite en bon voisinage. Pour la classe moyenne shanghaienne, acheter un logement à

Thames Town permet donc d'améliorer ses conditions de vie au quotidien, de bénéficier d'une maison de campagne où passer les week-ends, mais aussi de préparer sa retraite.

Parmi les résidants allochtones rencontrés à Thames Town, un couple d'une trentaine d'années, originaire de Mongolie intérieure, résidant à Shanghai depuis 2001, et disposant d'un *hukou* non agricole de la ville-centre de Shanghai, a acheté en 2011 une maison accolée dans la résidence Kensington Garden de 220 m² (6/2/3) pour 13 000 à 14 000 yuans/m². Le couple habitait auparavant à Pudong, où il conserve un appartement, en location au moment de l'entretien, et dont il compte se séparer prochainement. L'homme dirige un centre de formation de haut niveau à Lujiazui et se rend à son travail en voiture, tandis que son épouse, architecte à Songjiang, utilise le bus. Ils ont déménagé pour se rapprocher du lieu de travail de la femme, et pour que leur enfant de 7 ans bénéficie d'un cadre de vie agréable, où il puisse jouer en plein air. Le couple ne pense pas rester à Thames Town : suivant leurs occasions professionnelles, et dès que leur fils sera en âge d'aller au collège, ils souhaitent déménager pour que l'enfant soit scolarisé dans un bon établissement à Shanghai.

Toujours à Kensington Garden, un vieux monsieur apprend à son petit-fils à faire du vélo. La fille de cet homme et son gendre, tous deux originaires de Pékin, ont acheté une maison de 220 m² (6/2/3) en 2008. Auparavant, ils résidaient dans l'arrondissement de Huangpu, dans la ville-centre de Shanghai, et ils continuent de travailler, effectuant les navettes quotidiennes en voiture. Les résidants allochtones les plus aisés choisissent de venir vivre à Thames Town pour améliorer leur cadre de vie.

Les quatre derniers ménages interrogés sont locataires de leur logement à Thames Town. Sur un banc de Thames River Walk, un couple d'une quarantaine d'années commente les tenues vestimentaires des jeunes mariés venus se faire photographier à Thames Town. L'homme est originaire du Guangdong, tandis que son épouse vient de l'Anhui. Tous deux conservent le *hukou* de leurs provinces respectives. Ils vivent depuis 2011 dans un logement de 70 m² à Robin Appartments, qu'ils louent pour 2 500 yuans/mois, tandis que l'unité de travail du mari contribue au paiement du loyer. L'homme travaille dans une entreprise de Xinqiao, à l'est de l'arrondissement de Songjiang, où il se rend en voiture. Même si l'appartement leur semble cher, ces résidants n'ont pas l'intention de déménager : ils aiment se promener dans les rues de Thames Town, le long de la Tamise, profiter des aménagements paysagers et de la distraction offerte par le va-et-vient des jeunes mariés.

Une femme d'une trentaine d'années, originaire de Pékin, promène son bébé sino-américain le long de Thames River Walk. Le mari, américain, enseigne l'anglais sur le campus universitaire de Songjiang. Le couple loue un logement à Thames Town depuis 2008, après avoir vécu dans l'hyper-centre de Shanghai à Huangpu, Luwan et Jing'an. Il loue également un autre logement pour les parents pékinois de l'épouse, tandis que le frère aîné de cette dernière a acheté un « appartement de campagne » à Thames Town, où il se rend chaque week-end pour se rapprocher de sa famille.

Dans la résidence Robin Appartments, une famille de Malaisiens est installée depuis fin 2010. Ils y louent un logement de 80 m² (2/1/1) pour 3 800 yuans/mois, ce qui, selon eux, est relativement onéreux compte tenu de la faible surface de l'appartement, mais s'explique par l'environnement architectural et végétalisé de Thames Town. Tous deux habitaient auparavant à Kuala Lumpur, où ils sont toujours propriétaires de leur appartement. Le mari est directeur d'une usine de production pharmaceutique dans la zone industrielle de Xiaokunshan, où il se rend en voiture, tandis que son épouse reste au foyer pour prendre soin de leur nouveau-né. Ce couple est le seul à déclarer fréquenter la crèche de Thames Town, tenue par des Taiwanais.

Ces trois ménages de locataires appartiennent également à la classe moyenne, mais n'ont pas les moyens ou l'envie d'acheter à Thames Town.

À Kensington Garden, une femme d'une trentaine d'années, originaire du Jiangxi, est installée depuis 5 ans à Shanghai dans l'arrondissement de Changning. Depuis le printemps 2012, elle travaille dans le commerce international dans la ville nouvelle de Songjiang et sous-loue une chambre de 20 m² pour 600 yuans/mois, dans une maison accolée de Kensington Garden. Son propriétaire est originaire du nord-est de la Chine ; il a fait aménager et décorer le logement avant de le louer pièce par pièce à des célibataires allochtones aux revenus plus modestes. Pour se rendre sur son lieu de travail situé à 5 mn, la jeune femme utilise sa motocyclette.

Planche 20 : Les habitants de Thames Town relèvent d'origines et de revenus variés

Loin de la communauté fermée et de son homogénéité sociale, Thames Town compte d'anciens habitants de Songjiang, des Shanghaiens, des migrants et des étrangers, occidentaux ou originaires d'Asie du Sud-Est. Les propriétaires appartiennent aux classes moyennes supérieure à aisée, tandis que les locataires peuvent être beaucoup moins favorisés, voire loger dans une colocation multiple.

1. Jeune retraité shanghaien ayant emménagé avec sa famille et son chien dans un pavillon accolé.
2. Couple de résidants allochtones originaires de l'Anhui et du Guangdong, louant un appartement, financé en partie par l'unité de travail du mari.
3. Pékinoise, mariée à un Américain, et leur enfant.
4. Migrante du Jiangxi louant une chambre en colocation multiple.
5. Grand-père pékinois apprenant à son petit-fils unique comment faire du vélo à Kensington Garden.

Sources : C. Henriot, mars 2012.

Ainsi le quartier de Thames Town accueille-t-il la résidence principale et la maison de campagne des ménages de classes moyennes supérieures à aisées, indifféremment locale (originaire de Songjiang), shanghaienne ou chinoise, ayant les

capacités financières d'acheter un logement dans ce secteur relativement cher. Des ménages de classe moyenne disposant de moyens plus limités et des résidants allochtones moins favorisés s'installent également à Thames Town, en location ou en sous-location, le phénomène de sous-location étant le signe d'un parc de logement inadapté aux ménages célibataires. Tous ont choisi de vivre à Thames Town pour son cadre de vie, non pour des raisons sécuritaires ou pour l'offre de services.

À côté des résidants permanents ou temporaires, d'autres usagers fréquentent le quartier pour leur travail, leurs loisirs, des services. Thames Town ne constitue donc pas un espace exclusif. Ses commerces et services sont ouverts à d'autres, mais ils ne suffisent pas pour que ses habitants vivent en autonomie, ce qui est de fait rarement le cas dans les *gated communities*, dont les services sont toujours ciblés donc limités. L'offre de service ne constitue donc pas un critère de clôture sociale.

Valorisation identitaire et appropriation des lieux par les habitants

La valorisation identitaire de la classe moyenne émergente et la curiosité de l'étranger

La morphologie urbaine du quartier et son architecture à l'anglaise s'inscrivent dans une tendance qui se développe en Chine au début des années 2000 : les ensembles résidentiels imitant des formes architecturales occidentales pour se démarquer au sein de l'offre orientée vers le milieu et le haut de gamme. En effet, le secteur de l'immobilier est devenu très concurrentiel à la fin des années 1990. Après la vague d'achats immobiliers de la fin de cette décennie, lorsque les travailleurs ont racheté à leur unité de travail le logement qu'ils louaient auparavant, les promoteurs ont du désormais susciter dans les couches moyennes et supérieures, déjà propriétaires, l'envie d'acheter un nouveau logement et d'améliorer ainsi leurs conditions de vie, voire l'envie d'acquérir une résidence secondaire. Thames Town s'inscrit effectivement dans ces créneaux : l'achat d'un second bien immobilier pour améliorer les conditions de vie du ménage, disposer d'une maison de campagne pour passer les week-ends et les fêtes en famille et entre amis, ou encore en vue de la retraite.

Les ensembles résidentiels de style européen ou nord-américain correspondent à des vitrines de la mondialisation. Ils présentent une esthétique soignée. À Thames Town, le souci de privilégier l'image s'exprime à chaque étape de la réalisation du

quartier, et permet de donner à voir le monde, à un moment où les Chinois sont encore peu autorisés à voyager à l'extérieur de la Chine pour le tourisme. Les lotissements résidentiels aux architectures exotiques et les villes nouvelles du projet « une ville, neuf bourgs » satisfont la curiosité des Chinois pour ce qui est étranger, comme l'a fait l'Exposition universelle de Shanghai de 2010.

Enfin, ces lotissements résidentiels, dont l'architecture correspond à un « emprunt volontaire »[729], sont également une façon d'attribuer une place aux étrangers et à leurs villes, un peu comme les zones économiques spéciales avaient accordé une place aux entreprises étrangères, donc à la globalisation, dans les années 1980[730]. Ces exercices de style urbanistique permettent également aux Chinois de se positionner de manière « amicale » vis-à-vis de ce qui est étranger, tout en invitant l'étranger à se positionner lui-même par rapport à la Chine[731].

L'appropriation des lieux

Les habitants de Thames Town, loin d'adopter un mode de vie à l'anglaise, ou à l'anglo-saxonne, en fréquentant les bars, les cafés et les restaurants du quartier, s'approprient l'espace par un usage différent, qui incorpore des caractéristiques typiquement chinoises. Par exemple, à l'intérieur des ensembles résidentiels, les habitants s'approprient les espaces communs en étendant sur les bancs ou sur des espaces dédiés leurs couvertures de soie, car il est en effet important pour les Chinois d'aérer chaque jour leur literie. À l'initiative du comité de résidants, ont également été aménagés au sein des résidences : des espaces dédiés à la gymnastique que pratiquent tous les jours les retraités ou des appentis destinés au stationnement des deux roues. Ainsi les espaces semi-publics au sein des résidences sont-ils appropriés par une hybridation entre modèles mondialisés et pratiques locales.

Le logement fait lui aussi l'objet d'une appropriation « chinoise » avec pour exemple, à Windsor Island, les lampions rouges et les décorations du Nouvel An chinois que les habitants accrochent à leur porte pour favoriser le bonheur dans le foyer. D'autres habitants, ouverts sur les fêtes occidentales, choisissent d'accrocher des

[729] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.
[730] Thierry SANJUAN, 2004, *op. cit.*, tome 2, pp. 17.
[731] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.

décorations de Noël, marquant aussi une forme d'appropriation entre mondialisation et pratiques locales.

Une autre forme d'appropriation du logement, non observée à Thames Town car la Société de développement l'interdit, mais largement répandue dans le secteur à l'anglaise de la ville nouvelle de Songjiang, voit la fermeture des terrasses et des balcons. Dans les logements occidentaux, les balcons sont destinés à accueillir une petite table agrémentée d'un ou deux sièges pour y prendre l'air en lisant le journal autour d'un café, tandis que, pour les Chinois, les balcons correspondent à des espaces de transition entre l'extérieur et l'intérieur du foyer, et sont souvent dévolus à la lessive et à l'étendage du linge, ce qui marque une forme d'appropriation des logements conçus par le bureau d'étude britannique Atkins.

De même, certains habitants ont laissé pousser des haies de bambou pour marquer une coupure entre leur espace privé, un jardinet, et l'espace public. Cette marque chinoise de délimitation de l'espace privé est également visible chez un couple résidant à Kensington Garden. Après avoir acheté une maison accolée en 2005, les propriétaires n'ont pas jugé nécessaire d'effectuer les travaux d'aménagement intérieur pour la louer, car eux-mêmes souhaitaient conserver en l'état ce logement pour pouvoir en disposer au moment de la retraite. En revanche, il était important à leurs yeux de planter un bibacier (*pipa*), arbre fruitier des régions chaudes qui constitue pour eux le symbole protecteur du foyer.

Planche 21 : L'appropriation de l'espace semi-public et privé de Thames Town par des usages chinois

Le linge et les couettes étendues à l'extérieur des résidences marquent une appropriation de l'espace semi-public (1), tandis qu'une haie de bambou plantée devant un jardin privatif (2), un balcon transformé en véranda (hors Thames Town) (4) et une porte décorée pour le Nouvel An chinois (3) marquent une forme d'appropriation de l'espace privé de Thames Town.

Sources : C. Henriot, mars 2011 et mars 2012.

Ainsi les espaces publics, semi-publics, les logements et les jardins sont-ils l'objet de pratiques non pas hybrides, mais détournées, où coexistent modèles architecturaux mondialisés et pratiques locales. Les habitants de Thames Town évoluent dans cet espace, mais se l'approprient en conservant leurs usages et leur identité chinoise.

La valorisation identitaire et commerciale du « Vieux Shanghai »

Enfin, en ce qui concerne l'appropriation des formes et les repères identitaires, les personnes qui ont choisi de s'installer à Thames Town ne copient pas le mode de vie à l'anglo-saxonne et ne s'y installent pas pour se sentir étrangers ou membres d'une communauté internationale, mais comme appartenant à une élite sociale. Cet environnement à l'anglaise, cet espace de cohabitation entre des images d'une culture occidentale et la culture chinoise, permet aussi aux étrangers qui résident à Thames Town de retrouver un peu de chez eux, comme nous le confient un Américain et des Malaisiens.

Dans un contexte de mondialisation, Thames Town est l'occasion pour les Shanghaiens de redécouvrir et de valoriser leur propre culture, le *Haipai*, le « style de Shanghai »[732]. Le *Haipai* est une culture hybride née d'un processus d'imitation et de réappropriation des modèles étrangers à Shanghai, qui s'est développée entre le début du XX^{e} siècle et la fin des années 1930. Elle est « l'expression de la culture commerciale et cosmopolite de la Chine moderne », « d'une culture fécondée par les croisements culturels »[733]. Désormais, on se réfère à ce style et à cette époque comme celle du « Vieux Shanghai » (*lao shanghai*).

Ce style du « Vieux Shanghai » est ainsi recréé à Thames Town, par les propriétaires de commerces, à travers des ambiances. En 2010, une galerie artistique appelée « Le vieux Shanghai » (*lao shanghai fengqing lang*) ouvre sur la perspective aménagée depuis Municipal Square vers le lac Huating. L'enseigne, d'abord seule, est, en 2011, agrémentée de bambous, puis, en 2012 d'un pousse-pousse, moyen de locomotion privilégié du temps des concessions.

Dans le cœur du bourg, le « Old Time Café », le premier café ouvert à Thames Town, en 2007, l'a été par un Shanghaien, originaire de Songjiang. Un décor de bois foncé, de banquettes en cuir, de vieilles photos en noir et blanc, et un mobilier et des objets de décoration des années 1920 et 1930 servent de cadre à ce café, qui propose des plats de riz, des pizzas, du café, mais aussi de nombreuses variétés de thés verts, de thés noirs et de tisanes. Ce décor cherche à évoquer le « Vieux Shanghai », la période où la ville était une métropole moderne et cosmopolite. C'est cette image que le propriétaire

[732] ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008, *op. cit.*, pp. 113-117.
[733] Marie-Claire BERGÈRE, 2002, *op. cit.*, pp. 255-256, et 268.

de l'établissement, originaire de Songjiang, souhaite recréer dans « le café du presque Vieux Shanghai » (*bu wanquan lao shanghai kafe*)[734].

Planche 22 : Le « Vieux Shanghai » à Thames Town

La galerie d'art chez Tao Tao, son enseigne signalant le « Vieux Shanghai » et son pousse-pousse (1).

Le café du « presque Vieux Shanghai », sa terrasse ombragée (2) et ses boiseries (3 et 4).

Source : C. Henriot, mars 2012.

En plein secteur de style anglais, cet environnement témoigne d'une référence identitaire à visée commerciale au « Vieux Shanghai ». En effet, une enquête menée par Martin Minost à l'été 2001 révèle que le propriétaire du « café du presque Vieux Shanghai »[735], qui arbore volontiers des marqueurs du « Vieux Shanghai » dans un but

[734] Enquête de terrain, réalisée à Thames Town, le 24/03/2012.
[735] Martin MINOST, 2012. « Le quartier de Thames Town à Songjiang, Shanghai : questions d'identité et de représentations de l'Occident chez les résidants d'un quartier d'architecture européenne importée », mémoire de master 2 en anthropologie, EHESS, pp. 55-56.

commercial, choisit en revanche de décorer l'appartement où il réside à Thames Town, dans un style chinois, respectueux du *fengshui*[736].

Planche 23 : Un intérieur chinois à Thames Town. La chambre à coucher *fensgshui*

Source : Martin MINOST, 2012. « Le quartier de Thames Town à Songjiang, Shanghai : questions d'identité et de représentations de l'Occident chez les résidants d'un quartier d'architecture européenne importée », mémoire de master 2 en anthropologie, EHESS, pp. 55-56. Photographies prises en juillet-août 2011.

Ainsi Thames Town, exercice de style urbanistique, souvent étudié et parfois décrié par les architectes et les urbanistes chinois et étrangers en visite à l'Université Tongji, se signale-t-il par son originalité en termes de composition paysagère pour servir de vitrine promotionnelle à la ville nouvelle de Songjiang. Construit entre 2003 et 2006, ce quartier, qui nous semblait désert en 2007 lors de notre première visite, est désormais habité, doté de commerces et de bureaux, notamment ceux de la Société de

[736] Le *fengshui* est un art taoïste chinois recherchant à harmoniser l'énergie environnementale d'un lieu. Cette pratique permet de favoriser la bonne santé de ses occupants, leur bien-être et leur prospérité.

développement de la ville nouvelle et du gouvernement du quartier de Fangsong, ce qui crée une impression de vie et une centralité secondaire au sein de la ville nouvelle.

Thames Town ne correspond pas *stricto sensu* à une communauté fermée ou à un regroupement de communautés fermées sécuritaires ou de service. L'*enclosure* répond aux règles d'urbanisme chinoises ; sa mise en œuvre demeure plutôt discrète en se limitant à une barrière, une guérite et un gardien. L'usage des espaces publics et semi-publics de Thames Town et les services qui y sont proposés, notamment les bars et cafés, ne sont pas réservés aux habitants du quartier, mais sont ouverts aux visiteurs. Toutefois, la valorisation identitaire et immobilière des quartiers pavillonnaires souligne l'existence de pratiques distinctives à la fois à l'échelle du quartier et de chaque résidence.

Venir s'installer à Thames Town relève d'une stratégie de mobilité résidentielle visant à bénéficier, avant tout, d'un cadre de vie à connotation exotique et à dimension humaine, sans nécessairement vouloir recréer une homogénéité sociale au sein du bourg. En effet, les habitants de Thames Town que nous avons rencontrés sont indifféremment originaires de Songjiang, Shanghaiens, résidants allochtones ou étrangers, et appartiennent aux classes moyennes supérieures à aisées, mais aussi à la petite classe moyenne, voire aux catégories populaires. La différenciation sociale observée ne renvoie pas systématiquement à une segmentation du parc de logements selon des types différents, puisque des colocations de résidants allochtones et des formes de densification sont observées dans des opérations bénéficiant d'un certain standing, comme à Kensington Garden. À Thames Town on observe un éventail social, une mixité de fait, qui n'a rien à voir avec l'exclusivisme social de certains lotissements de Shanghai, qui sont de véritables communautés fermées, comme les ensembles pavillonnaires de Sheshan, situés au nord de l'arrondissement de Songjiang. Cette mixité se réalise dans un contexte paradoxal, où on constate à la fois une sous-occupation (une part importante de résidences vacantes ou en attente) et certaines formes de division (les propriétaires profitent d'une forte demande de logement de la part de résidants allochtones relativement qualifiés). Or il y a peu de petits logements pour célibataires, ou personnes vivant seules, dans la ville nouvelle ; et une offre d'emplois importante, d'où l'existence d'un marché de la colocation aux prix relativement élevés, voire de la colocation multiple.

Cette création urbaine donne à voir le monde et son exotisme aux Chinois, pour répondre à la curiosité d'une classe moyenne émergente qui ne pouvait il y a dix ans

encore voyager à l'étranger, mais aussi pour répondre à l'exigence de marketing urbain (*chengshi yingxiao*) d'un marché de l'immobilier résidentiel devenu très concurrentiel à la fin des années 1990. La réalisation d'un quartier à l'architecture empruntée permet également, dans une mondialisation proprement chinoise, d'accorder une place bien définie à l'étranger, à ses formes urbaines et à ses codes culturels. Loin d'un mélange, d'une assimilation, d'une hybridation, cette mise en présence de signes culturels différents se traduit par une juxtaposition des cultures occidentale et chinoise. Dans cet environnement exotique, les habitants et les usagers du quartier éprouvent le besoin de réaffirmer leur propre identité et se tournent alors vers le *Haipai* du temps des concessions, ce qui est aujourd'hui appelé « le Vieux Shanghai », pour des visées commerciales, tandis qu'ils se réfèrent au *fengshui* et adoptent des marqueurs chinois traditionnels dans les espaces privés intimes. L'exercice de style s'apparente alors à un emboîtement du « Vieux Shanghai » dans le « vrai anglais ».

Globalement, l'arrondissement de Songjiang offre une image représentative des recompositions territoriales et sociales des nouvelles périphéries urbaines de Shanghai. La construction des villes nouvelles et des nouveaux quartiers résidentiels est favorisée par l'anticipation foncière et la spéculation immobilière, accélérée par l'imbrication des intérêts des gouvernements locaux (arrondissements, quartiers et bourgs), de leurs structures opérationnelles d'aménagement (la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang), et des intérêts des promoteurs privés.

La planification municipale introduit une division sociale des nouvelles périphéries urbaines, qui superposent fragmentation spatiale et ségrégation sociale dans un contexte de cohabitation de différents groupes sociaux conduisant à une relative mixité à l'échelle de la ville nouvelle de Songjiang.

La construction de nouveaux quartiers résidentiels dont les modèles architecturaux sont importés, comme le secteur à l'anglaise de Thames Town, loin de favoriser l'hybridation des formes urbaines, juxtapose des architectures étrangères à l'urbanisme des villes nouvelles chinoises s'appuyant lui aussi sur des modèles importés. Toutefois, les habitants de ces nouveaux quartiers « exotiques » évoluent dans ce cadre en conservant leurs usages et leur identité chinoise.

Conclusion

Entre la fin du XIX^{e} siècle et les années 1930, Shanghai est devenue une métropole mondiale, capitaliste et cosmopolite, incarnée par un paysage urbain moderne. Après une éclipse durant la seconde moitié du XX^{e} siècle, la municipalité connaît une croissance rapide de sa population ; elle comptait 11 millions d'habitants en 1978, 13,3 millions d'habitants en 1990, 16 millions d'habitants en 2000 et près de 23,5 millions d'habitants résidants en 2011[737]. Cette croissance illustre le modèle de transition urbaine suivi par la Chine depuis 1978, caractérisé par une urbanisation retardée jusqu'au début des années 1990, et accélérée à partir des années 2000.

Notre recherche visait à saisir les processus d'urbanisation, de production urbaine et de recompositions socio-spatiales de Shanghai, à partir de ses périphéries urbaines et de ses villes nouvelles. Elle interrogeait ainsi la tension entre l'urbanisation, les recompositions territoriales et sociales, et les pratiques d'aménagement et d'urbanisme, tout en appréciant ce qui relevait de la planification chinoise et de ses modèles, et ce qui relevait des initiatives proprement shanghaiennes. L'angle adopté déclinait les processus selon une approche scalaire transversale, combinée à une approche chronologique.

À Shanghai, la croissance récente est à mettre en relation avec la relance des réformes en 1992, qui désigne la municipalité pour servir de laboratoire à l'ouverture, à la réintroduction de l'économie de marché et aux réformes urbaines qui modifient profondément le paysage des arrondissements centraux. Le cas de Shanghai illustre ainsi les tendances de la transition urbaine de la Chine, tandis que la municipalité accueille les premiers projets immobiliers pilotes, qui serviront ensuite de modèles aux réformes urbaines sur l'ensemble du territoire chinois. À partir des années 2000, les recompositions territoriales et urbaines de Shanghai tendent vers l'affirmation d'une métropole mondialisée. La Municipalité entend relever le défi de la modernisation de ses tissus, de l'intégration de ses territoires à une dynamique de développement municipal et de son insertion sur la scène internationale, pour devenir une métropole émergente, une ville d'importance mondiale, intégrée à la globalisation.

---

[737] *Shanghai Statistical Yearbook*, 2012, tableau 2-1, http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje12.htm?d1=2012tjnje/E0201.htm, consulté le 09/11/2012.

La transition urbaine chinoise et l'émergence de certains territoires métropolitains

Étudier la trajectoire urbaine de la Chine et les spécificités de Shanghai au regard de son insertion accélérée dans la globalisation nous a permis de mettre l'accent sur deux processus : la métropolisation et la croissance des périphéries urbaines.

La trajectoire urbaine de la Chine se signale par une urbanisation retardée, par des politiques d'industrialisation accompagnées d'une extension urbaine limitée, qui redessinent les périphéries, tandis que les centres urbains restent peu transformés, jusqu'à la fin des années 1980. Pendant ce temps, Shanghai connaît une éclipse de près d'un demi-siècle, car les dirigeants politiques d'alors se méfient des élites shanghaiennes, de leur bourgeoisie entrepreneuriale et du passé capitaliste de la ville. Pourtant, les capacités de production industrielle de Shanghai génèrent d'importantes richesses, que l'État central confisque durant plusieurs décennies, pour les redistribuer vers les provinces de l'intérieur. Shanghai présente alors une trajectoire particulière, celle d'une très grande ville chinoise, force de production industrielle, écartée du pouvoir et réduite au silence jusqu'à la fin des années 1980, avant d'être intégrée à une politique d'ouverture et d'aménagement régional, pour incarner une métropole capable de moderniser son paysage et ses infrastructures urbaines dans les années 1990, puis de concilier ouverture, cosmopolitisme et modernité chinoise au début des années 2000.

La croissance se focalise sur des territoires émergents, qui intègrent la Chine à la globalisation au début des années 1980, telles les zones économiques spéciales, les zones de développement économique et technologique, puis les deltas qui accueillent les capitaux étrangers. Plus de 10 ans après l'ouverture, Shanghai sert d'exemple à la relance des réformes, en accueillant les premiers ajustements du système d'attribution du logement en 1991, puis l'ouverture progressive du marché de l'immobilier résidentiel à partir de 1994. Ces réformes sont ensuite généralisées à l'ensemble du territoire chinois, qui connaît une urbanisation rapide et accélérée à la fin des années 1990. Un modèle urbain chinois, invariablement aménagé dans l'ensemble des municipalités chinoises, articule désormais autour de centres urbains renouvelés, de vastes îlots, délimités par une trame orthogonale de larges avenues, et des périphéries polycentriques dont la croissance est orientée vers des villes nouvelles de redéploiement fonctionnel. Shanghai illustre ainsi la trajectoire urbaine chinoise, son retard, puis l'accélération de son urbanisation, l'émergence de ces territoires et leur métropolisation.

L'aménagement des périphéries de Shanghai rend compte à la fois de la production urbaine chinoise, fortement marquée par des modèles déclinés dans l'ensemble du pays, et de la trajectoire particulière de Shanghai au sein de ces modèles. Pour répondre aux besoins urgents en termes de logement et de reconstruction de l'après-guerre, les autorités aménagent d'abord les « nouveaux villages » sur les sites des bidonvilles et en proche périphérie de la ville de Shanghai. Avec l'accroissement de son périmètre administratif, la Municipalité dispose de suffisamment de réserves foncières pour planifier un redéploiement de ses activités industrielles, auparavant disséminées dans la ville. Le programme de villes-satellites de 1959 planifie l'aménagement de satellites industriels spécialisés, tandis que les « nouveaux villages », ensemble d'immeubles de 3 à 5 étages, sont construits en appui des villes-satellites et des secteurs productifs. Ces villes-satellites assurent l'essentiel de la production depuis la fin des années 1950 ; elles connaissent une seconde phase d'expansion dans les années 1980, alors que Shanghai reste en marge de l'ouverture. À partir de 1992, avec le redressement de Shanghai, le paysage urbain et les infrastructures de la ville-centre sont modernisées. À la fin des années 1990, portés par les projets de renouvellement urbain et les premières opérations de promotion immobilière, de nouveaux secteurs construits en proche périphérie accueillent les populations repoussées hors du centre-ville de Shanghai. Au début des années 2000, la municipalité est en mesure de mobiliser l'ensemble de son territoire, pour opérer un redéploiement fonctionnel polycentrique orienté vers des villes nouvelles, situées en proche banlieue puis en banlieue plus lointaine. Ces nouveaux secteurs ouverts à l'urbanisation polarisent le développement urbain et renouvellent la production urbaine de Shanghai.

La fabrique urbaine de Shanghai, entre circulation de modèles et affirmation d'acteurs locaux et régionaux

Analyser la production urbaine de Shanghai permet de mettre en évidence la circulation des modèles urbains, leur appropriation, voire leur hybridation, et l'affirmation d'acteurs locaux et régionaux, porteurs de ce développement accéléré.

Du début du XX^{e} siècle jusqu'à la fin des années 1930, la production urbaine est influencée par l'ouverture de Shanghai aux grandes puissances occidentales, qui façonnent le paysage de la ville, comme en témoignent le Bund et sa façade portuaire,

les artères commerciales de la rue de Nankin et de l'avenue Joffre, les courées de la concession française, ses équipements modernes et ses espaces de loisirs.

Dans les années 1950, l'économie de la République populaire de Chine est influencée par les relations diplomatiques sino-soviétiques. L'aménagement urbain est planifié par des « experts » soviétiques, qui diffusent alors le modèle de villes-satellites de desserrement autour des grandes villes, afin de rationnaliser et d'améliorer la production industrielle. Les villes-satellites de Shanghai illustrent parfaitement cette circulation de modèles urbains, et leur appropriation par les dirigeants de la municipalité, qui souhaitent faire des bourgs sur canaux du Jiangnan des pôles de croissance industrielle. Lors d'une première phase de planification, les périphéries rurales nouvellement agrégées à Shanghai sont intégrées *via* des logiques de ravitaillement alimentaire et de production industrielle organisées dans des villes-satellites dédiées. Dans les années 1980, la seconde phase de développement des villes-satellites s'inscrit dans la même logique : un redéploiement industriel non articulé à un redéploiement important de la population.

Au début des années 1990, le redressement de Shanghai, avec le lancement du projet urbain de Pudong, marque l'ouverture de la production urbaine shanghaienne à de nouveaux acteurs. Elle accueille ainsi les premiers projets de coopération internationale. Sous l'impulsion des bailleurs de fonds internationaux comme la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, mais aussi des bureaux d'études internationaux comme l'IAURIF, les infrastructures de la ville se modernisent selon des normes internationales, avec l'adoption de méthodes de planification fonctionnaliste et techniciste, ce qui se traduit à travers la réorganisation des services techniques.

À la fin des années 1990, les responsables de la planification de la municipalité de Shanghai projettent l'articulation d'opérations de renouvellement urbain en centre-ville avec le lancement d'opérations de développement urbain en périphérie. Ces nouveaux quartiers périphériques doivent constituer des pôles multifonctionnels secondaires, à l'échelle de la municipalité, et favorisent un desserrement de la population concentrée dans les arrondissements urbains de l'hyper-centre. La ville nouvelle de desserrement, pensée en tant qu'outil opérationnel de planification urbaine, porteur de l'émergence de polarités secondaires en périphérie de très grandes villes comme Shanghai, traduit alors l'arrivée en Chine des modèles de villes nouvelles londoniennes et franciliennes. Ces modèles urbains atteignent Shanghai après avoir transité par Hong Kong ou Singapour. Dans les périphéries de Shanghai, les anciennes

villes-satellites se prêtent désormais aux objectifs quantitatifs et plurifonctionnels des nouveaux programmes d'aménagement urbain. Le projet urbain de Shanghai, planifié par le schéma directeur de 1999-2020, prévoit la construction de villes nouvelles de redéploiement polycentrique multifonctionnelles dans les périphéries. De nouveaux quartiers sont aménagés de manière adjacente aux anciennes villes-satellites et à leurs manufactures. Ces villes nouvelles correspondent à des zones à urbaniser en priorité pour accueillir le desserrement résidentiel. Les gouvernements d'arrondissement, nouveaux acteurs influents de la planification urbaine, sont chargés de la mise en œuvre opérationnelle de ces projets. Ils créent des sociétés de développement, assumant à la fois le rôle de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, qui monnaient le foncier, captent le profit de cette monétarisation, celui de la hausse de la valeur foncière, puis financent la viabilisation des parcelles et la construction des infrastructures publiques. L'affirmation de ces acteurs locaux dans l'urbanisme de planification et l'urbanisme opérationnel, dans l'aménagement et la promotion, leur permet de capter à leur avantage les opérations de valorisation et d'anticipation du foncier comme de l'immobilier. Par ailleurs, le fait que la Municipalité de Shanghai planifie l'aménagement d'une ville nouvelle, en déléguant sa mise en œuvre à l'arrondissement de banlieue, est également un effet de l'affirmation de ces nouveaux acteurs dans la planification territoriale. La métropolisation des périphéries urbaines de Shanghai est ainsi accélérée par l'imbrication de la planification stratégique, portée par les sociétés de développement, la Municipalité et les gouvernements d'arrondissements, et de l'urbanisation processuelle portée par les promoteurs et dopée par les effets d'anticipation. Les villes nouvelles constituent un réceptacle privilégié de ce redéploiement métropolitain.

Il existe ainsi une opposition entre le phasage financier contraignant les aménagements en France et le phasage technique contraignant les nouveaux quartiers construits en Chine. Le développement urbain de Shanghai, et l'accélération de sa métropolisation, est financé par la monétarisation du foncier rural et le dégagement d'une rente foncière, accélérée par la faible contrainte budgétaire, et par un processus de concertation limité. Il convient de souligner que le financement du développement urbain *via* une spéculation sur la hausse de la valeur foncière, dans une zone de fortes densités humaines, apparaît peu durable, d'autant que ce système encourage la concurrence entre les différents territoires de la municipalité, à travers le développement de projets-vitrine.

Par ailleurs, Shanghai illustre le récent glissement sémantique et paradigmatique de la ville nouvelle vers la ville durable. Les objectifs des villes nouvelles en périphérie de Shanghai se doivent désormais d'être qualitatifs, et non plus uniquement quantitatifs. L'apparition du concept de durabilité dans le discours sur l'urbain, tant au niveau de l'État central qu'au niveau de la Municipalité, montre que l'État chinois et la métropole de Shanghai, qui organise l'Exposition universelle de 2010 sur le thème « Better city, better life », entendent se positionner sur la scène internationale. Au-delà de l'affichage institutionnel, initialement véhiculé par les institutions locales et nationales, se structurent désormais des laboratoires de recherche, des agences publiques et des groupes d'influence dans les milieux de l'environnement et du développement urbain durable, ainsi qu'un corpus de normes liées à l'écoconstruction, à la maîtrise de la consommation de l'énergie, à la préservation de l'environnement, et à la lutte contre le changement climatique. Ces acteurs peuvent indifféremment être publics, issus de partenariats public-privé, ou privés.

Parallèlement, les grandes communautés résidentielles de logements sociaux, projetées à partir de 2009 en périphérie de Shanghai, répondent désormais à un besoin quantitatif d'urbanisation à faible coût, rendu plus aigu par l'anticipation foncière et la spéculation immobilière. Si les villes nouvelles sont des projets portés par les arrondissements et développés par leurs sociétés de développement, les grandes communautés résidentielles sont elles aussi de vastes opérations immobilières, qui, loin de s'inscrire dans les schémas directeurs des villes nouvelles, sont portés par la municipalité en contrepoint pour accueillir les populations rejetées par le centre-ville vers des satellites résidentiels.

À l'échelle micro-locale, la circulation du modèle urbain de la communauté fermée fait également débat ; il articule des problématiques tenant à la fois de la production urbaine, des recompositions territoriales et des ségrégations sociales, puisqu'elles sont liées à l'émergence de classes moyennes à aisées, qui s'approprient les formes consacrées de l'architecture de sociétés émergentes comme les communautés résidentielles fermées, les centres commerciaux ou, à une autre échelle, les centres de fitness.

Ainsi les périphéries urbaines juxtaposent-elles autour d'anciens bourgs sur canaux du Jiangnan, des villes-satellites mono-industrielles, des zones industrielles ou d'activités en pleine recomposition ou en développement, de nouveaux quartiers résidentiels, des zones d'enseignement universitaire et de recherche, et des villes

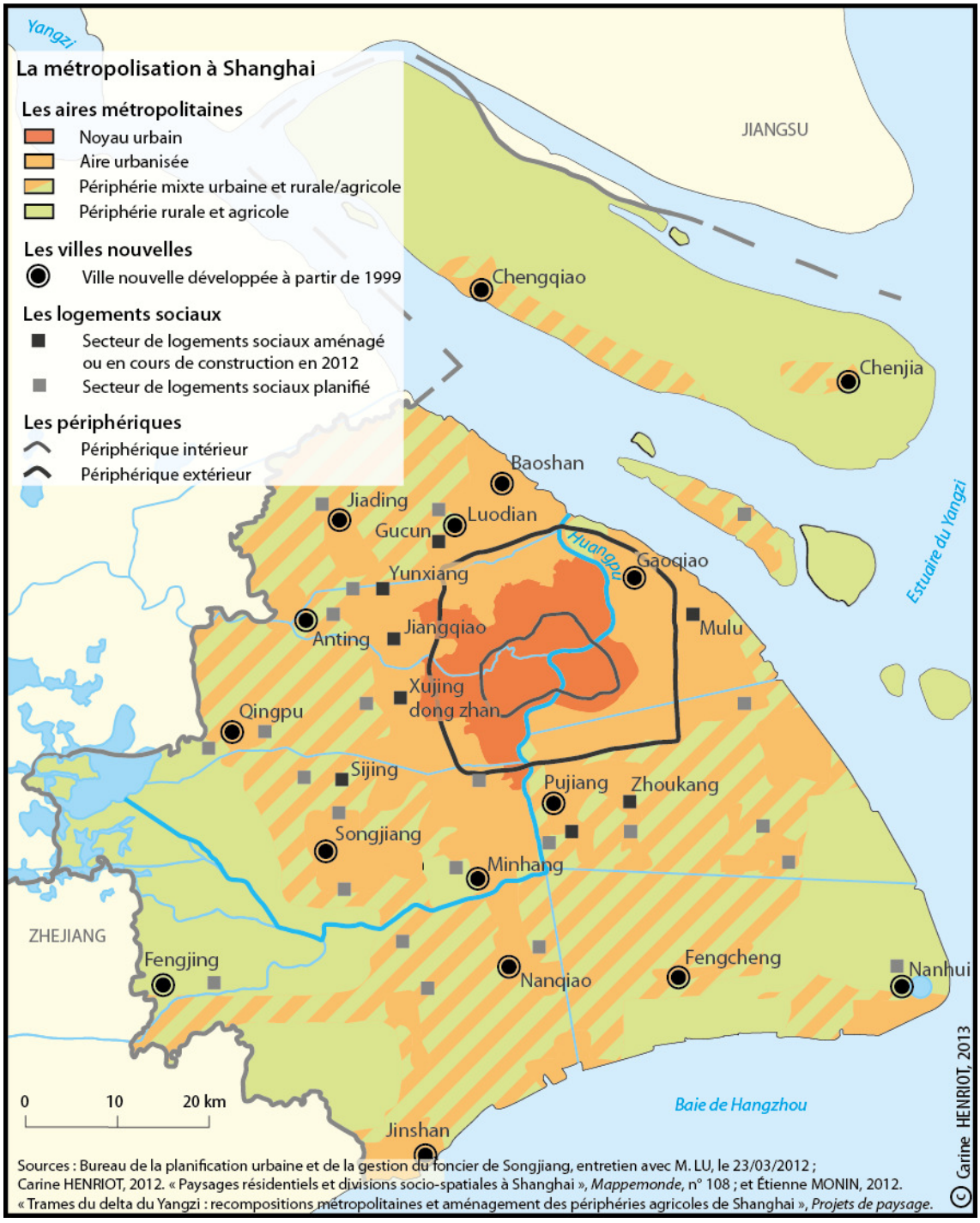
nouvelles, elles aussi de différentes générations. Le tout est inégalement articulé à la ville-centre, mais fonctionne en système au sein de la municipalité, et constitue un exemple des recompositions socio-spatiales à l'œuvre dans les grandes villes chinoises.

Recompositions territoriales, production d'inégalités et de ségrégations sociales

La métropolisation de Shanghai entraîne des recompositions territoriales, qui s'accompagnent de l'accroissement des inégalités et des ségrégations sociales, dont les périphéries urbaines sont particulièrement représentatives.

Le desserrement résidentiel introduit une division sociale au sein des nouveaux quartiers urbains : une macro-ségrégation des périphéries urbaines, qui se superpose à une micro-ségrégation sociale. Les grands ensembles de logements sociaux ne sont jamais planifiés dans le périmètre des villes nouvelles. Les populations solvables choisissent de devenir propriétaires de leur logement dans les villes nouvelles, ou d'y acquérir un logement ayant fonction de placement financier, tandis que les Shanghaiens des classes populaires sont déplacés de la ville-centre vers les grands ensembles de logements sociaux, lors d'opérations de renouvellement urbain. Ces inégalités et ségrégations sociales se déclinent également à l'échelle micro-locale, avec une fragmentation spatiale entre nouveaux quartiers et villages alentour, entre les différents types d'habitat (grands collectifs/pavillonnaire), entre les formes d'habitat « normales » (opérations immobilières classiques) et les formes d'habitat « marginales » (préfabriqués destinés à loger les migrants du bâtiment). La ségrégation sociale s'enferme dans la diversité de standing des résidences, signalé par le degré de monumentalisme d'une porte, un aménagement paysager plus ou moins recherché, la présence ou non d'aires de jeux pour enfants, mais aussi à travers le taux d'occupation des résidences, où peuvent cohabiter dans un même appartement plusieurs familles, au sein de colocations multiples. Ainsi les paysages résidentiels aménagés en périphérie de Shanghai relèvent-ils d'une macro-ségrégation planifiée par les autorités municipales : villes nouvelles et logements sociaux. Dans la ville nouvelle de Songjiang et à Thames Town, il n'y a pas coïncidence entre statuts sociaux et segments résidentiels, mais un processus de micro-ségrégations liées au marché de l'immobilier (type d'habitat, standing, colocation) dans un contexte de mixité à l'échelle de la ville.

Carte 46 : Métropolisation, villes nouvelles et logements sociaux, vers une ségrégation socio-spatiale des nouveaux quartiers périphériques



La métropolisation de Shanghai se traduit également par la structuration d'une classe moyenne chinoise, qui s'inscrit dans le marché du travail métropolitain, élabore de nouvelles stratégies de mobilités résidentielles, et pratique de nouveaux modes de consommation et de divertissement. Cette classe moyenne accède à la propriété dans les villes nouvelles de Shanghai et se rend à Thames Town ou à Sheshan pour se distraire le

week-end. Elle est éduquée et suit désormais les enseignements en droit, en comptabilité, en langues étrangères, ou en arts visuels, dispensés par les universités de Shanghai, sur leurs campus déconcentrés en banlieue. Cette nouvelle classe moyenne est d'extraction urbaine ou rurale : elle provient de l'ancienne ville-satellite de Songjiang, des campagnes alentour, de la ville-centre de Shanghai, voire de toute la Chine. Dépassant le dualisme ville/campagne, cette frange de la population, urbaine comme rurale, est à même de capter les bénéfices du retour à l'économie de marché, de sa croissance, de son développement urbain, d'améliorer ses conditions de vie, et d'accéder à un confort matériel et immatériel.

Le pendant de l'émergence d'une classe moyenne réside dans le développement de classes populaires, laissés-pour-compte. Après quinze années d'ouverture du marché de l'immobilier, l'ensemble des Shanghaiens ne sont pas devenus propriétaires de leur logement. Les pouvoirs publics doivent répondre aux besoins quantitatifs de logements, et satisfaire les exigences qualitatives des Shanghaiens en termes de logement bon marché, de confort et de garanties sociales, pour assurer la paix sociale. Désormais, la difficulté consiste, pour eux, à permettre aux populations les plus défavorisées d'accéder à la propriété, alors même que le parc immobilier connaît une augmentation significative des prix, et qu'il est de plus en plus difficile d'acheter un logement à un prix abordable, à Shanghai comme dans les très grandes villes chinoises.

C'est une limite lourde de conséquences : les déplacés du centre-ville n'ont pas les moyens de s'installer dans les villes nouvelles. Ces dernières, secteurs ouverts à l'urbanisation par les arrondissements, sont destinés à accueillir les classes solvables de la population, pas les déplacés du centre-ville. Aussi, de grandes communautés résidentielles satellites sont construites pour faire face à ces transferts de population et de densité de l'hyper-centre vers la périphérie. Ces grandes communautés résidentielles accueillent, également, depuis 2012, les premiers logements sociaux destinés aux Shanghaiens résidant dans les colocations multiples de la ville-centre. Cependant, les populations allochtones restent exclues de ces politiques d'accès au logement social.

Ainsi la ville nouvelle de Songjiang planifie-t-elle la construction d'un vaste parc résidentiel orienté vers la classe moyenne et les populations aisées, c'est-à-dire vers les catégories solvables de la population. Elle est peuplée dans un premier temps par les populations rurales délogées par la viabilisation des secteurs agricoles ouverts à l'urbanisation dans le quartier de Fangsong, ainsi que par desserrement de l'ancien bourg de Songjiang et par exode rural en provenance des campagnes environnantes.

Dans un second temps, encouragés par la construction de la ligne de métro n° 9, Shanghaiens et résidants allochtones, qu'ils soient cols blancs, cols bleus, migrants, retraités ou en villégiature s'installent dans la ville nouvelle de Songjiang, même si cette tendance reste concurrencée par l'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation dans le nord-est de l'arrondissement, en continuité avec le débordement urbain de la ville-centre. La ville nouvelle n'accueille pas les déplacés du centre-ville de Shanghai et les logements sociaux à prix abordable qui sont relégués au sein de la grande communauté résidentielle de Xinkai, satellite résidentiel, dépourvu de commerce et de services de proximité. La ville nouvelle accueille, quant à elle, les classes moyennes émergentes aux revenus diversifiés, et, dans les interstices de la ville, les résidants les moins favorisés : colocation multiple, sous-location de logements sociaux ou d'appartements livrés bruts laissés vacants, locaux préfabriqués temporaires… Les populations déplacées, dans certains cas, bénéficient du droit au relogement, ce qui améliore leurs conditions de logement et de prise en charge médicale, mais surtout leur permet d'entrer sur le marché de l'immobilier résidentiel en acquérant un ou plusieurs logements. En 2012, dans le quartier de Fangsong, qui correspond au périmètre de la ville nouvelle de Songjiang défini en 2002, un habitant sur dix est un paysan exproprié qui cultivait les terres du quartier, trois habitants sur dix proviennent du desserrement de l'ancien bourg de Songjiang, trois habitants sur dix de l'exode rural de l'arrondissement de Songjiang et trois sur dix sont des Shanghaiens venus d'autres arrondissements et des résidants allochtones.

Par son développement accéléré et l'ouverture progressive de nouveaux secteurs à l'urbanisation, la ville nouvelle de Songjiang est ainsi intéressante en tant qu'objet d'étude, car elle permet de tracer une trajectoire des recompositions territoriales et sociales des milieux ruraux et suburbains de Shanghai, celle des déplacements de population, ainsi que celle des ségrégations socio-spatiales des périphéries urbaines de la métropole.

Les dynamiques observées à Songjiang et dans les périphéries urbaines de Shanghai sont représentatives des principaux moteurs de la croissance urbaine en périphérie des très grandes villes chinoises, et de la mise en place de nouveaux outils d'aménagement. La croissance urbaine accélérée par l'entrée dans la globalisation de la métropole shanghaienne et le fort besoin en logements sont à corréler avec les opérations de renouvellement urbain en centre-ville qui induisent un report de

population et de densités vers la périphérie, ses villes nouvelles et ses grands ensembles de logements sociaux, les stratégies d'anticipation des gouvernements locaux et des promoteurs privés, et l'émergence d'une classe moyenne désireuse d'accéder à la propriété et d'améliorer ses conditions de vie.

En un peu plus d'une décennie, il s'est mis en place à Shanghai une filière de production urbaine efficace, capable de résorber la crise de surpeuplement accumulée, de loger les nouveaux arrivants et de suivre le rythme soutenu de la croissance. Cependant, malgré la mise en place de mesures de régulations, le système de production urbaine s'emballe, pousse à la concurrence entre arrondissements, donc aux extensions non maîtrisées, à la congestion, à la spéculation foncière et immobilière, soit au gaspillage de terres agricoles et à la non durabilité. Cette production immobilière tend ainsi à s'enfermer dans un cercle vicieux : les arrondissements doivent poursuivre la vente aux enchères de droits à construire pour financer leurs nouvelles infrastructures, et se maintenir dans la course à la modernité et au développement urbain. Enfin, cet emballement de la spéculation dépasse désormais les limites municipales pour intégrer, par des logiques de concurrences territoriales, les collectivités territoriales adjacentes au système métropolitain shanghaien.

Annexes

Questionnaire

Bonjour. Je m'appelle Carine Henriot (韩琳). J'effectue actuellement des recherches sur le développement urbain de Shanghai dans le cadre d'un doctorat de géographie, à l'université Paris1 Panthéon-Sorbonne, en partenariat avec l'université normale de l'Est de Shanghai. Je vous remercie de m'accorder quelques minutes pour répondre à ce questionnaire.

I. Logement

1. Habitez-vous dans l'arrondissement de Songjiang ?
□ Oui ⟶ Question 2
□ Non ⟶ Question 3

2. À Songjiang, vous habitez :

□ Zhongshan	□ Yongfeng	□ Yueyang
□ Fangsong	□ Shihudang	□ Sheshan
□ Jiuting	□ Sijing	□ Dongjing
□ Xiaokunshan	□ Chedun	□ Xinqiao
□ Maogang	□ Xinbang	□ Yexie

⟶ Question 4

3. Dans quel arrondissement de Shanghai, habitez-vous ?

□ Yangpu	□ Hongkou	□ Zhabei
□ Putuo	□ Huangpu	□ Jing'an
□ Changning	□ Luwan	□ Xuhui
□ Chongming	□ Pudong	□ Baoshan
□ Jiading	□ Minhang	□ Qingpu
□ Jinshan	□ Fengxian	

4. Quelle est la surface de votre logement ? _____ m²

5. Comment s'organise votre logement ?
____Chambre(s)/ _____Salon(s)/ ___Salle(s) de bain

6. Actuellement êtes-vous :
□ Propriétaire ⟶ Question 7
□ Locataire ⟶ Question 9

7. Combien avez-vous acheté ce logement ?
_____ RMB

8. Êtes-vous propriétaires d'autres logements ? Combien ?

9. Comment avez-vous obtenu votre logement actuel?
□ Sur le marché du logement
□ Par votre entreprise
□ Par le Bureau du logement
□ Par une société de déplacement
□ Autre : _____

10. Pourquoi avez-vous choisi ce quartier ?
□ Connaissance antérieure des lieux
□ Proximité de votre famille ou d'amis
□ Proximité de votre travail
□ Type de logement
□ Qualité et confort du logement (qualité archi)
□ Coût du logement
□ Proximité d'écoles et hôpitaux de qualité
□ Proximité d'un centre commercial
□ Accessibilité des transports
□ Cadre de vie pratique (simplifie le quotidien)
□ Cadre de vie (qualité de l'env. résidentiel)
□ Environnement sécurisé
□ Autre : _____

11. Dans quel(s) quartier(s) avez-vous cherché un logement ? Pourquoi ?
_____
_____

12. Quel(s) quartier(s) avez-vous évité ? Pourquoi ?
_____
_____
_____

13. En quelle année avez-vous emménagé dans votre logement actuel ?_____

14. Habitiez-vous le même bourg ou quartier ?
□ Oui ⟶ Question 18
□ Non ⟶ Question 15

15. Habitiez-vous déjà dans l'arrondissement de Songjiang ?
□ Oui ⟶ Question 16
□ Non ⟶ Question 17

16. A Songjiang, vous habitiez :

□ Zhongshan	□ Yongfeng	□ Yueyang
□ Fangsong	□ Shihudang	□ Sheshan
□ Jiuting	□ Sijing	□ Dongjing
□ Xiaokunshan	□ Chedun	□ Xinqiao
□ Maogang	□ Xinbang	□ Yexie

17. Dans quel arrondissement de Shanghai habitiez-vous ?

□ Yangpu	□ Hongkou	□ Zhabei
□ Putuo	□ Huangpu	□ Jing'An
□ Changning	□ Luwan	□ Xuhui
□ Chongming	□ Pudong	□ Baoshan
□ Jiading	□ Minhang	□ Qingpu
□ Jinshan	□ Fengxian	

18. En quelle année aviez-vous emménagé dans ce précédent logement ?_____

19. Étiez-vous : □ Propriétaire □ Locataire

20. Par rapport à votre ancien quartier, vous trouvez que votre quartier actuel est :

□ Bien mieux □ Mieux □ Le même
□ Moins bien □ Beaucoup moins bien
Pourquoi ?_____

21. Par rapport à votre ancien appartement, vous trouvez que votre appartement actuel est :

□ Bien mieux □ Mieux □ Le même
□ Moins bien □ Beaucoup moins bien
Pourquoi ?_____

22. Pourquoi avez-vous déménagé ? (choix multiples)

□ Changement de la composition de la famille
(mariage, naissance, décès, accueil d'un parent)
□ Vous rapprocher de votre lieu de travail
□ Vous rapprocher de vos parents ou amis
□ Devenir propriétaire car vous étiez locataire
□ Avoir un logement plus grand plus moderne
□ Améliorer l'environnement de votre résidence
□ Vous avez été déplacé
□ Autre : _____

23. Avez-vous choisi :

□ De toucher une indemnité de déplacement
□ D'être relogé
□ D'être relogé et de toucher une indemnité de déplacement

24. Avez-vous envie de déménager ?

□ Oui □ Non
Pourquoi ?_____

25. Où aimeriez-vous emménager ? _____
_____
Pourquoi ?_____

II. Transports et mobilités

26. Où se situe votre lieu de travail ?
□ A côté de votre domicile (dans le même bourg ou quartier)
□ Dans l'arrondissement de Songjiang
□ Autre : _____

27. Combien de temps mettez pour vous rendre sur votre lieu de travail ?
_____ heure(s) _____ minutes

28. Comment allez-vous travailler ?

□ A pied	□ En vélo	□ En vélo en libre service
□ En voiture	□ En métro	□ En vélo/ moto électrique
□ En taxi	□ En bus	□ Avec la navette de l'université

29. Si vous utilisez les transports en commun, combien devez-vous faire de changements ?_____

30. Si vous n'utilisez pas les services en commun, quelle en est la raison ?_____

31. Quel est votre avis sur les transports en commun de votre quartier ? Êtes-vous :
□ Tout à fait satisfait □ Plutôt satisfait
□ Plutôt pas satisfait □ Pas du tout satisfait

32. Quels sont les avantages des transports en commun de votre quartier (choix multiples)?
□ Le quartier est bien desservi
□ La fréquence des passages est assez élevée
□ Les rames sont confortables
□ Le trajet est rapide
□ Les transports en commun sont bon marché

33. Quels sont les points faibles des transports en commun de votre quartier ? (choix multiples)
□ Le quartier est mal desservi
□ Le service n'est pas de qualité
□ La fréquence des passages est insuffisante
□ Les rames ne sont pas confortables
□ Les rames sont surchargées

34. Quel est votre avis sur les transports en commun pour vous rendre au centre de Shanghai et dans les autres arrondissements ? Êtes-vous :
□ Tout à fait satisfait □ Plutôt satisfait
□ Plutôt pas satisfait □ Pas du tout satisfait

35. Quels sont les avantages des transports en commun pour vous rendre au centre de Shanghai et dans les autres arrondissements (choix multiples)?
□ Songjiang est bien desservi
□ La fréquence des passages est assez élevée
□ Les rames sont confortables
□ Le trajet est rapide
□ Les transports en commun sont bon marché

36. Quels sont les points faibles des transports en commun pour vous rendre au centre de Shanghai et dans les autres arrondissements ? (choix multiples)
□ Songjiang est mal desservi
□ Le service est de mauvaise qualité
□ La fréquence des passages est insuffisante
□ Les rames ne sont pas confortables
□ Les rames sont surchargées
□ Le prix est trop cher
□ Le trajet est trop long
□ Il faut changer de ligne ou de moyen de transport

37. Utilisez-vous la ligne de métro 9 pour vous rendre au centre de Shanghai ?
□ Oui
□ Non
Pourquoi ?_____

III. Représentations de la ville nouvelle

38. Pour vous, qu'évoque une « ville nouvelle » ?
(choix multiples)
□ Une ville moderne
□ Une ville propre et calme
□ Une ville verte
□ Un meilleur cadre de vie
□ Une architecture étrangère
□ Des logements modernes
□ Des appartements
□ Des villas
□ Une ville pour les riches
□ Une ville pour la classe moyenne
□ Une ville pour la classe populaire
□ Une ville pour les pauvres
□ Une ville pour les migrants
□ Une ville pour les déplacés
□ Une ville dotée de toutes ses fonctions et activités
□ Une ville autonome
□ Une ville appartenant à l'étalement urbain
□ Une ville avec des industries à hautes technologies
□ Une ville de vieilles industries manufacturières
□ Une ville dortoir (ses habitants y ont leur logement)
□ Une ville fantôme (les seuls usagers y travaillent, vide le soir et le WE, manque de vie)

□ Une ville bien connectée et desservie par les transports
□ Une ville éloignée du centre-ville de Shanghai (endroit reculé)
□ Une ville pour les loisirs
□ Une ville peu animée
□ Des écoles et hôpitaux de qualité
□ Des centres commerciaux
□ Autre : _____

IV Données personnelles

39. Âge : □ 18-30 ans □ 30-40 ans □ 40-50 ans
□ 50-60 ans □ 60 ans et plus

40. Sexe : □ Femme □ Homme

41. Statut matrimonial :
□ Célibataire □ Marié(e)
□ Divorcé(e) □ Veuf(ve)

42. De combien de personnes se compose votre foyer ?
_____

43. Avez-vous un ou plusieurs enfants qui habitent chez vous ?
□ Oui □ Non

44. **Quel type de *hukou* possédez-vous ?**
□ *Hukou* urbain de la ville centre de Shanghai
□ *Hukou* urbain de l'arrondissement de Songjiang
□ *Hukou* rural de la municipalité de Shanghai
□ Autre _____

45. Êtes-vous :
□ Actif □ Retraité
□ A la recherche d'un emploi
□ Autre _____

46. L'entreprise dans laquelle vous travaillez est une :
□ Entreprise d'État
□ Institution ou organe du gouvernement
□ Entreprise privée
□ Entreprise à capitaux étrangers
□ Autre _____

47. Niveau d'études :
□ École primaire □ Collège □ Lycée
□ Grande spécialité □ Licence □ Master □ Doctorat

MERCI de votre aide !

调查问卷

您好，我是韩琳，一名来自法国巴黎一大地理系的博士生。目前，本人正与华东师范大学合作进行一项关于新城居民住房和出行的调查。此调查不会涉及您的姓名及隐私。希望大家帮助我完成这份问卷，非常感谢！

一、住房

1. 您现在住房位于松江区吗 ？

☐ 是 ⟶ 请回答 2
☐ 否 ⟶ 请直接去 3

2. 在松江区您现在住房位于：

☐ 中山街道 ☐ 永丰街道 ☐ 岳阳街道
☐ 方松街道 ☐ 石湖荡镇 ☐ 佘山镇
☐ 九亭镇 ☐ 泗泾镇 ☐ 洞泾镇
☐ 小昆山镇 ☐ 车墩镇 ☐ 新桥镇
☐ 泖港镇 ☐ 新浜镇 ☐ 叶榭镇

⟶ 请直接去 4

3. 您现在住房位于什么区？

☐ 杨浦区 ☐ 虹口区 ☐ 闸北区
☐ 普陀区 ☐ 黄浦区 ☐ 静安区
☐ 长宁区 ☐ 卢湾区 ☐ 徐汇区
☐ 崇明县 ☐ 浦东新区 ☐ 宝山区
☐ 嘉定区 ☐ 闵行区 ☐ 青浦区
☐ 金山区 ☐ 奉贤区

4. 您现在住房建筑面积多大？ _____平方米

5. 您现在住房有几室几厅几卫 ？

___室/ ____厅/ ___卫

6. 现在您是 ：

☐ 业主 ⟶ 请回答 7
☐ 租客 ⟶ 请直接去 9

7. 您花了多少钱买您现在的住房？

_____ 元

8. 您名下还有别的住房吗？有几处？ _____

9. 您如何获得现在的住房的？

☐ 自行买入或租赁
☐ 工作单位分配
☐ 政府动迁
☐ 动迁公司，动迁代理公司
☐ 其他 ：_____

10. 您迁到这个小区原因是（可多选）：

☐ 熟悉本区
☐ 离家庭或朋友近
☐ 离工作地点近
☐ 房型较好
☐ 建筑品质
☐ 房价优惠
☐ 靠近好学校、好医院
☐ 靠近商业中心
☐ 交通方便
☐ 生活便利
☐ 小区环境较好
☐ 治安、保安较好
☐ 其他 ：_____

11. 您在选择现在的住房之前考虑过相邻的区/镇/街道/地区吗？为什么？

_____
_____
_____

12. 您从未考虑过的有哪些区/镇/街道/地区呢？ 为什么？

_____
_____
_____

13. 您何年迁住到现在的住房?_____ **年**

14. 您的原住房位于现住房一样的镇/街道？

☐ 是 ⟶ 请直接去 18
☐ 否 ⟶ 请回答 15

15. 您的原住房位于松江区吗 ？

☐ 是 ⟶ 请回答 16
☐ 否 ⟶ 请直接去 17

16. 在松江区您的原住房位于：

☐ 中山街道 ☐ 永丰街道 ☐ 岳阳街道
☐ 方松街道 ☐ 石湖荡镇 ☐ 佘山镇
☐ 九亭镇 ☐ 泗泾镇 ☐ 洞泾镇
☐ 小昆山镇 ☐ 车墩镇 ☐ 新桥镇
☐ 泖港镇 ☐ 新浜镇 ☐ 叶榭镇

17. 您的原住房位于什么区？

☐ 杨浦区 ☐ 虹口区 ☐ 闸北区
☐ 普陀区 ☐ 黄浦区 ☐ 静安区
☐ 长宁区 ☐ 卢湾区 ☐ 徐汇区
☐ 崇明县 ☐ 浦东新区 ☐ 宝山区
☐ 嘉定区 ☐ 闵行区 ☐ 青浦区
☐ 金山区 ☐ 奉贤区

18. 您何年入住原来的住房? _____ 年

19. 当时您是 : ☐ 业主 ☐ 房客

20. 您认为现在的居住地点与以前的居住地点相比:
☐ 好得多 ☐ 好一点 ☐一样
☐ 差一点 ☐ 差得多
原因: _____

21. 您认为现在的房子与以前的房子相比 :
☐ 好得多 ☐ 好一点 ☐一样
☐ 差一点 ☐ 差得多
原因: _____

22. 您迁居的主要原因是（可多选）:
☐ 家庭原因（结婚、生孩子、父母迁入、亲人变故）
☐ 工作调动或为了更靠近工作地点
☐ 为了更靠近家庭或朋友
☐ 想拥有自己的住房（自购房，不想租房）
☐ 想有更大和更现代的房屋
☐ 想有更好社区环境 ⟶ 请直接去 24
☐ 规划性动迁 ⟶ 请回答 23
☐ 其他 : _____

23. 您选了 :
☐ 获得拆迁赔偿金
☐ 迁住至拆迁安置房
☐ 迁住至拆迁安置房也获得拆迁赔偿金

24. 您目前是否打算搬家 ?
☐ 是 ☐ 否
原因: _____
_____

25. 假如您有机会搬家，您希望搬到那里 ?
_____
原因: _____
_____

二、出行交通

26. 您的工作地点:
☐ 靠近您的居住地（同一街道或镇）
☐ 松江区的其他镇或街道
☐ 其他区_____

27. 您上班需要多长时间?
_____ 小时 _____ 分钟

28. 您选择什么交通方式上班 （多选）?
☐ 步行 ☐ 自行车 ☐ 公共自行车
☐ 私家车 ☐ 地铁 ☐ 电瓶车或摩托车
☐ 出租车 ☐ 公共汽车 ☐ 班车

29. 如果您搭乘公共交通工具上班，需要换乘
_____次

30. 如果您不选择搭乘公共交通工具上班，原因是:
_____

31. 您对松江区内的公共交通系统总体有什么看法 ?
☐ 很满意 ☐ 比较满意
☐ 不太满意 ☐ 很不满意

32. 您觉得松江区内的公共交通系统的有哪些优点（可多选）?
☐ 公交网络覆盖大部分地区，方便乘搭
☐ 班次较多
☐ 车辆较新
☐ 运行速度较快
☐ 价格便宜

33. 您觉得松江区内的公共交通系统的有哪些不足（可多选）?
☐ 线路、站点设置不合理
☐ 服务质量较差
☐ 班次较少
☐ 车辆较差
☐ 车厢拥挤

34. 您对松江区域中心城同其他区县之间的公共交通连接线有什么看法 ?
☐ 很满意 ☐ 比较满意
☐ 不太满意 ☐ 很不满意

35. 这些公共交通连接线有什么优点（可多选）?
☐ 搭乘方便
☐ 班次较多
☐ 车辆较新
☐ 运行速度较快
☐ 价格便宜

36. 这些公共交通连接线有什么不足（可多选）?
☐ 线路、站点数量不足，设置不合理
☐ 服务质量较差
☐ 班次较少
☐ 车辆较差
☐ 车厢拥挤
☐ 价格太贵
☐ 时间太长
☐ 换乘次数太多

37. 您会选择乘坐 9 号线去中心城区吗?
☐ 是 ☐ 否
为什么 ? _____

三、关于新城

38. 您对“新城”这个概念的理解是（多选）：

☐ 现代城市
☐ 干净和安静的城市
☐ 绿色城市
☐ 环境良好
☐ 外国建筑
☐ 现代住房
☐ 公寓
☐ 别墅
☐ 有钱人的城市
☐ 中产阶级的城市
☐ 普通人的城市
☐ 穷人的城市
☐ 民工的城市
☐ 动迁户的城市
☐ 功能完整的城市
☐ 独立的城市
☐ 中心城区延伸的部分
☐ 高科技园区
☐ 制造业园区
☐ “卧城”（只有居住功能，缺少就业机会）
☐ “空城”（只有产业，缺少居住功能）
☐ 交通枢纽城市
☐ 远离中心城的城市（“偏远”地区）
☐ 休闲城市
☐ 不够生活化的城市
☐ 学校和医院又多又好
☐ 商业中心多
☐ 其他 ：_____

四、个人信息

39. 年龄 ： ☐ 18-30 岁 ☐ 30-40 岁
☐ 40-50 岁 ☐ 50-60 岁 ☐ 60 岁以上

40. 性别 ： ☐ 女 ☐ 男

41. 婚否： ☐未婚 ☐ 已婚
☐ 离婚 ☐ 丧偶

42. 您的现住房里现在住有几个人 ？_____

43. 您的现住房里是否有孩子居住 ？
☐ 是 ☐ 否

44. 您是什么户口?
☐ 上海城区非农户口
☐上海松江区非农户口
☐ 上海农业户口
☐ 外地户口
☐ 其他 ：_____

45. 您当前就业情况 ：
☐ 就业 ☐ 退休 ☐失业
☐ 其他 ：_____

46. 您的工作单位是 ：
☐ 国有企业 ☐ 事业单位 ☐ 私营企业
☐ 外资企业 ☐ 其他 ：_____

47. 您的学历 ： ☐ 小学 ☐ 初中 ☐ 高中
☐ 大专 ☐ 本科 ☐ 硕士 ☐ 博士

非常感谢！

Lexique chinois-français de la ville

La ville

- 城市 une ville (*chengshi*)
- 城镇 un bourg (*chengzhen*)
- 区 une zone, un secteur (*qu*)
- 建成区 la surface urbanisée, l'espace urbanisé (*jianchengqu*)
- 城市圈 une agglomération, une aire urbaine (*chengshiquan*）
- 城市群 une région urbaine (*chengshiqun*)
- 国际性大都市 une métropole (*guojixingdushi*)
- 大都市 une mégapole (*dadushi*)
- 中心城, 市中心 le centre-ville (*zhongxincheng*, *shizhongxin*)
- 主城区 la ville-centre [morphologique] (*zhuchengqu*)
- 市区 la ville-centre [administrative] (*shiqu*)
- 老城 la vieille ville (*laocheng*)
- 古城 la ville historique (*gucheng*)
- 近郊 la proche banlieue (*jinjiao*)
- 远郊 la banlieue lointaine, la périphérie éloignée (*yuanjiao*)
- 中心 un centre, une centralité, un pôle (*zhongxin*)
- 中心镇 le bourg-centre administratif (*zhongxin zhen*)
- 副中心 un pôle secondaire (*fuzhongxin*)
- 发展中心 un pôle de développement (*fazhan zhongxin*)
- 发展轴 un axe de développement (*fazhan zhou*)
- 新村 un « nouveau village », une ville neuve, une cité ouvrière (*xincun*)
- 卫星城 une ville-satellite (*weixing cheng*)
- 新城 une ville nouvelle (*xincheng*)
- 单位 l'unité de travail (*danwei*)
- 社会 la société, social (*shehui*)
- 农业 l'agriculture (*nongye*)
- 工业 l'industrie (*gongye*)
- 技术经济开发区 une zone de développement économique et technologique (*jishu jijing kaifaqu*)
- 高技术, 高科技 les nouvelles technologies (*gaojishu*, *gaokeji*)
- 高科技园区, 高新技园产业开发区 la zone industrielle de nouvelles technologies (*gaokeji yuanqu*, *gaoxin jishu chanye kaifaqu*)
- 商业 le commerce (*shangye*)
- 基础设施 les infrastructures (*jichu sheshi*)
- 城市基础设施 les infrastructures urbaines (*chengshi jichu sheshi*)
- 城乡 ville et campagne (*chengxiang*)
- 农村 la campagne (*nongcun*)
- 生活环境 un cadre de vie (*shenghuo huanjing*)
- 环境 l'environnement (*huanjing*)
- 生态 l'écologie (*shengtai*)
- 绿地 un espace vert (*lüdi*)

- 绿地隔离, 环城绿化地带 une ceinture verte (*lüdi geli*, *huancheng lühua didai*)
- 绿色城市 une ville verte (*lüse chengshi*)
- 生态城市 une ville écologique (*shengtai chengshi*)
- 可持续城市 une ville durable (*kechixu chengshi*)
- 低碳城市 une ville bas-carbone (*ditan chengshi*)
- 卧城 une ville dortoir (*wocheng*)
- 空城 une « ville fantôme » (*kongcheng*)

Les phénomènes spatiaux
- 城镇化, 城市化 l'urbanisation (chengzhenhua, chengshihua)
- 城镇现代化 la modernisation urbaine (*chengzhen xiandaihua*)
- 城镇发展 la croissance urbaine, le développement urbain (*chengzhen fazhan*)
- 旧城改造 le renouvellement urbain *(jiucheng gaizao*)
- 城市重改建 la rénovation urbaine (*chengshi chongjian*)
- 郊区化 l'extension des banlieues, la croissance urbaine périphérique (*jiaoquhua*)
- 近郊区化 la suburbanisation (*jin jiaoquhua*)
- 远郊区化 la périurbanisation (*yuan jiaoquhua*)
- 城市扩张 l'étalement urbain (*chengshikuozhang*)
- 扩散, 外迁 le desserrement (*kuosan, waiqian*)
- 人口外迁 le desserrement de la population (*renkou waiqian*)
- 住宅扩散 le desserrement résidentiel (*zhuzhai kuosan*)
- 人口搬迁 la mobilité résidentielle (*renkou banqian*)
- 疏散 le redéploiement (*shusan*)
- 城镇疏散建设 le redéploiement urbain (*chengzhen shusan jianshe*)
- 城镇布局 l'organisation urbaine (*chengzhen buju*)
- 多中心, 多极化 le polycentrisme (*duozhongxin*, *duojihua*)
- 城镇体系 le système urbain, l'armature urbaine (*chengzhen tixi*)
- 城镇一体化 l'intégration urbaine (*chengzhen yitihua*)
- 城乡一体化 l'intégration des espaces urbains et ruraux (*chengxiang yitihua*)
- 可持续发展 le développement durable (*kechixu fazhan*)
- 可持续城市化 l'urbanisation durable (*kechixu chengshihua*)
- 社会等级分隔 la ségrégation sociale (*shehui dengji fenge*)

La production urbaine
- 五年计划 un plan quinquennal (*wunian jihua*)
- 五年规划 un programme d'action quinquennal [terminologie remplaçant le plan quinquennal depuis 2006] (*wunian guihua*)
- 设计 un dessin, un plan (*sheji*)
- 计划 un plan, un projet, un programme (*jihua*)
- 规划 un plan, un programme, la planification (*guihua*)
- 总体规划 un schéma directeur (*zongti guihua*)
- 控制性编制单元规划 un plan de contrôle de l'urbanisme détaillé (*kongzhi xing bianzhi danyuan guihua*)
- 控制性详细规划 un plan de régulation (*kongzhi xing xiangxi guihua*)
- 项目管理 la gestion de projet (*xiangmu guanli*)

- 土地利用计划 la carte de zonage (tudi liyong jihua)
- 方针 la politique (*fangzhen*)
- 土地征用 l'expropriation foncière (*tudi zhengyong*)
- 住宅征用 l'expropriation du logement (*zhuzhai zhengyong*)
- 迁出 le délogement (*qianchu*)
- 房屋拆迁 le délogement et la démolition (*fangwu chaiqian*)
- 农民市民化 le changement de statut lié à la transformation du *hukou* rural en *hukou* urbain (*nongmin shiminhua*)
- 转让, 出让 le transfert, la cession des droits d'usage du sol (*zhuanrang*, *churang*)
- 国际招标通告 un appel d'offre international (*guoji zhaobiao tonggao*)
- 城市投资开发公司 une société de développement et d'investissement urbain SARL (*chengshi touzi kaifa gongsi*)
- 新城规划委员会 le comité de gestion de la ville nouvelle (*xincheng guanli weiyuanhui*)
- 新城开发公司 la société de développement de la ville nouvelle (*xincheng kaifa gongsi*)
- 基础开发 l'aménagement initial [viabilisation des terrains] (*jichu kaifa*)
- 城市营销 le marketing urbain (*chengshi yingxiao*)

L'immobilier
- 房产 l'immobilier (*fangchan*)
- 地产 le foncier (*dichan*)
- 房地产 l'immobilier et le foncier (*fangdichan*)
- 住宅制度改革 la réforme du système du logement (*zhuzhai zhidu gaige*)
- 房地产市 le marché de l'immobilier (loushi 楼市, *fangdichan shi*)
- 住宅房地产 l'immobilier résidentiel (*zhuzhai fangdizhan*)
- 二手房 l'immobilier d'occasion (*ershoufang*)
- 房产商 un promoteur immobilier spécialisé dans le résidentiel (*fangchanshang*)
- 开发商 un promoteur-investisseur (*kaifashang*)
- 建设商 un promoteur-opérateur (*jianshefang*)
- 房产中介 un agent immobilier (*fangchan zhongjie*)
- 房屋中介 un agent dans l'immobilier résidentiel (*fangwu zhongjie*)
- 物业管理 le service de gestion du bâti (*wuye guanli*)
- 炒房 spéculer dans l'immobilier (*chaofang*)
- 被寻租 la recherche d'une rente (*beixunzu*)
- 楼市泡沫, 房地产泡沫 une bulle immobilière (*loushi paomo*, *fangdichan paomo*)
- 房地产泡沫破裂, 楼市泡沫破裂 l'éclatement de la bulle immobilière (*fangdichan paomo polie*, *loushi paomo polie*)

Le logement
- 住宅 l'habitat (*zhuzha*i)
- 住房 le logement (*zhufang*)
- 国家分房 un logement attribué par l'État (*guojia fenfang*)
- 租赁公房 un logement public locatif [attribué par l'État] (*zulin gongfang*)
- 福利分房 un logement de bien-être [logement social pendant le système d'attribution du logement] (*fuli fenfang*)

- 售后公房 un logement public racheté [à l'État] (*shouhou gongfang*)
- 商品房 un logement accessible par le biais du marché (*shangpin fang*)
- 社会住房 un logement social [à l'extérieur de Chine] *(shehui zhufang*)
- 动迁安置房 un logement pour délogé-déplacé (*dongqian anzhi fang*)
- 就地安置房 un logement pour délogé-relogé sur place (*jiudi anzhi fang*)
- 保障性住房, 保障房, 社会保险房 un logement garanti [logement social depuis la réouverture du marché de l'immobilier] (*baozhang xing zhufang*, *baozhangfang*, *shehui baoxianfang*)
- 经济适用房, 经适房 un logement à prix abordable (*jingji shiyong fang, jingshifang*)
- 限价房 un logement à prix limité (*xianjiafang*)
- 廉价租赁房, 廉租房, 廉价出租房 un logement locatif à faible coût [HLM] (*lianjia zulin fang*, *lianzufang*, *lianjia chuzu fang*)
- 公共租赁房, 公租房 un logement locatif public [accessible par l'entreprise] (*gonggong zulinfang, gongzufang*)
- 共有产权保障性住房–经济适用房 un logement social à prix abordable et à propriété mixte (*gongyou chanquan baozhang xing zhufang – jingji shiyong fang*)
- 大型居住社区 une « grande communauté résidentielle » [une opération mixte de grands ensembles de logements sociaux et de logements destinés au marché] (*daxing juzhu shequ*)
- 合作建房 une coopérative d'habitation participative (*hezuo jian fang*)
- 建筑物, 楼 un bâtiment (*jianzhuwu*, *lou*)
- 住宅楼 un bâtiment résidentiel (*zhuzhailou*)
- 公寓 un immeuble d'appartements (*gongyu*)
- 别墅 une maison, le pavillonnaire (*bieshu*)
- 高层建筑 des grands collectifs (*gaoceng jianzhu*)
- 超高层建筑 des très grands collectifs (*chao gaoceng jianzhu*)
- 多层建筑 des collectifs de moyenne dimension (*duoceng jianzhu*)
- 老公房 des « vieux bâtiments publics » (*laogong fang*)
- 低层建筑 des petits collectifs [R+2] (*diceng jianzhu*)
- 联排别墅, 联体别墅 du pavillonnaire accolé (*lianpai bieshu*, *lianti bieshu*)
- 双拼别墅 du pavillonnaire mitoyen (*shuangpin bieshu*)
- 独栋别墅, 独幢别墅 du pavillonnaire individuel, une maison individuelle (*dudong bieshu*, *duzhuang bieshu*)
- 豪华别墅 du pavillonnaire luxueux (*haohua bieshu*)
- 复式公寓 un appartement duplex (*fushi gongyu*)
- 空置房 un logement vacant (*kongzhifang*)
- 群组房 une « colocation surpeuplée » (*qunzufang*)
- 毛坯房 un logement sans les finitions (*maopeifang*)
- 装修房 un logement avec finitions et équipements (*zhuangxiufang*)

Les transports

- 交通 les transports (*jiaotong*)
- 地铁 le métro (*ditie*)
- 公共汽车 le bus (*gonggong qiche*)
- 汽车站 la gare routière (*qichezhan*)
- 长途巴士站 la gare routière longue-distance (*changtu bashi zhan*)

- 公共自行车 le vélo en libre-service (*gonggong zixingche*)
- 交通枢纽 une plateforme de transports intermodale (*jiaotong shuniu*)
- 综合交通网络 un réseau de transport intégré (*zonghe jiaotong wangluo*)

Les collectivités territoriales
- 市 la municipalité (*shi*)
- 区 l'arrondissement (*qu*)
- 县 le district (*xian*)
- 街道 le quartier (*jiedao*)
- 镇 le bourg (*zhen*)
- 居民委员会 le comité de résidants (*jumin weiyuanhui*)
- 村民委员会 le comité de villageois (*cunmin weiyuanhui*)

La population
- 人口 la population (*renkou*)
- 人口密度 la densité de population (*renkou midu*)
- 人口稠密 densément peuplé (*renkou choumi*)
- 户口 l'enregistrement de la résidence (*hukou*)
- 农业人口 la population agricole (*nongye renkou*)
- 非农业人口, 非农人口 la population non-agricole (*feinongye renkou*, *feinong renkou*)
- 城镇人口 la population urbaine (*chengzhen renkou*)
- 市镇总人口 la population totale des cités et des bourgs (*shizhen zong renkou*)
- 非农业城镇人口 la population non agricole des cités et des bourgs (*feinongye chengzhen hukou*)
- 常住人口 la population résidante (*changzhu renkou*)
- 全市常住人口 la population résidante de toute la municipalité (*quanshi changzhu renkou*)
- 户籍人口 la population enregistrée [dont le hukou est enregistré] (*huji renkou*)
- 本地人口 la population locale [considérée comme autochtone par rapport à une collectivité territoriale donnée] (*bendi renkou*)
- 本市户籍人口, 本市人口 la population locale de la municipalité enregistrée (*benshi huji renkou*, *benshi renkou*)
- 本区户籍人口, 本区人口 la population locale de l'arrondissement enregistrée (*benqu huji renkou*, *benqu renkou*)
- 本地人 un habitant local (*bendiren*)
- 常住外来人口, 外来人口 la population résidante allochtone [considérée comme allochtone par rapport à une collectivité territoriale donnée] (*changzhu wailai renkou, wailai renkou*)
- 非本市户籍人口 la population enregistrée allochtone [ne disposant pas d'un hukou de la municipalité] (*feibenshi huji renkou*)
- 民工 un « paysan-ouvrier », un migrant (*mingong*)
- 征地农民 un paysan sans terre (*zhengdi nongmin*)
- 夹心层 La classe sandwitch [population qui ne peut prétendre au logement social garanti, mais n'a pas non plus les moyens de se loger sur le marché de l'immobilier] (*jiaxin ceng*)

Lexique français-chinois de la ville

La ville

- Une ville (*chengshi* 城市)
- Un bourg (*chengzhen* 城镇)
- Une zone, un secteur (*qu* 区)
- La surface urbanisée, espace urbanisé (*jianchengqu* 建成区)
- Une agglomération, une aire urbaine (*chengshiquan* 城市圈）
- Une région urbaine (*chengshiqun* 城市群)
- Une métropole (*guojixingdushi* 国际性大都市)
- Une mégapole (*dadushi* 大都市)
- Le centre-ville (*zhongxincheng* 中心城, *shizhongxin* 市中心)
- La ville-centre [morphologique] (*zhuchengqu* 主城区)
- La ville-centre [administrative] (*shiqu* 市区)
- La vieille ville (*laocheng* 老城)
- La ville historique (*gucheng* 古城)
- La proche banlieue (*jinjiao* 近郊)
- La banlieue lointaine, la périphérie éloignée (*yuanjiao* 远郊)
- Un centre, une centralité, un pôle (*zhongxin* 中心)
- Le bourg-centre administratif (*zhongxin zhen* 中心镇)
- Un pôle secondaire (*fuzhongxin* 副中心)
- Un pôle de développement (*fazhan zhongxin* 发展中心)
- Un axe de développement (*fazhan zhou* 发展轴)
- Un « nouveau village », une ville neuve, une cité ouvrière (*xincun* 新村)
- Une ville-satellite (*weixing cheng* 卫星城)
- Une ville nouvelle (*xincheng* 新城)
- L'unité de travail (*danwei* 单位)
- La société, social (*shehui* 社会)
- L'agriculture (*nongye* 农业)
- L'industrie (*gongye* 工业)
- Une zone de développement économique et technologique (*jishu jijing kaifaqu* 技术经济开发区）
- Les nouvelles technologies (*gaojishu* 高技术, *gaokeji* 高科技）
- La zone industrielle de nouvelles technologies (*gaokeji yuanqu* 高科技园区, *gaoxin jishu chanye kaifaqu* 高新技园产业开发区)
- Le commerce (*shangye* 商业)
- Les infrastructures (*jichu sheshi* 基础设施)
- Les infrastructures urbaines (*chengshi jichu sheshi* 城市基础设施)
- Ville et campagne (*chengxiang* 城乡)
- La campagne (*nongcun* 农村)
- Un cadre de vie (*shenghuo huanjing* 生活环境)
- L'environnement (*huanjing* 环境)
- L'écologie (*shengtai* 生态)
- Un espace vert (*lüdi* 绿地)

- Une ceinture verte (*lüdi geli* 绿地隔离, *huancheng lühua didai* 环城绿化地带)
- Une ville verte (*lüse chengshi* 绿色城市)
- Une ville écologique (*shengtai chengshi* 生态城市)
- Une ville durable (*kechixu chengshi* 可持续城市)
- Une ville bas-carbone (*ditan chengshi* 低碳城市)
- Une ville dortoir (*wocheng* 卧城)
- Une « ville fantôme » (*kongcheng* 空城)

Les phénomènes spatiaux
- L'urbanisation (chengzhenhua 城镇化, chengshihua 城市化)
- La modernisation urbaine (*chengzhen xiandaihua* 城镇现代化)
- La croissance urbaine, le développement urbain (*chengzhen fazhan* 城镇发展)
- Le renouvellement urbain *(jiucheng gaizao* 旧城改造)
- La rénovation urbaine (*chengshi chongjian* 城市重改建)
- L'extension des banlieues, la croissance urbaine périphérique (*jiaoquhua* 郊区化)
- La suburbanisation (*jin jiaoquhua* 近郊区化)
- La périurbanisation (*yuan jiaoquhua* 远郊区化)
- L'étalement urbain (*chengshikuozhang* 城市扩张)
- Le desserrement (*kuosan* 扩散 *waiqian* 外迁)
- Le desserrement de la population (*renkou waiqian* 人口外迁)
- Le deserrement résidentiel (*zhuzhai kuosan* 住宅扩散)
- La mobilité résidentielle (*renkou banqian* 人口搬迁)
- Le redéploiement (*shusan* 疏散)
- Le redéploiement urbain (*chengzhen shusan jianshe* 城镇疏散建设)
- L'organisation urbaine (*chengzhen buju* 城镇布局)
- Le polycentrisme (*duozhongxin* 多中心， *duojihua* 多极化）
- Le système urbain, l'armature urbaine (*chengzhen tixi* 城镇体系)
- L'intégration urbaine (*chengzhen yitihua* 城镇一体化)
- L'intégration des espaces urbains et ruraux (*chengxiang yitihua* 城乡一体化)
- Le développement durable (*kechixu fazhan* 可持续发展)
- L'urbanisation durable (*kechixu chengshihua* 可持续城市化)
- La ségrégation sociale (*shehui dengji fenge* 社会等级分隔)

La production urbaine
- Un plan quinquennal (*wunian jihua* 五年计划)
- Un programme d'action quinquennal (*wunian guihua* 五年规划) [terminologie remplaçant le plan quinquennal depuis 2006]
- Un dessin, un plan (*sheji* 设计)
- Un plan, un projet, un programme (*jihua* 计划)
- Un plan, un programme, la planification (*guihua* 规划)
- Un schéma directeur (*zongti guihua* 总体规划)
- Un plan de contrôle de l'urbanisme détaillé (*kongzhi xing bianzhi danyuan guihua* 控制性编制单元规划)
- Un plan de régulation (*kongzhi xing xiangxi guihua* 控制性详细规划)
- La gestion de projet (*xiangmu guanli* 项目管理)

- La carte de zonage (tudi liyong jihua 土地利用计划)
- La politique (*fangzhen* 方针)
- L'expropriation foncière (*tudi zhengyong* 土地征用)
- L'expropriation du logement (*zhuzhai zhengyong* 住宅征用)
- Le délogement (*qianchu* 迁出)
- Le délogement et la démolition (*fangwu chaiqian* 房屋拆迁)
- Le changement de statut lié à la transformation du *hukou* rural en *hukou* urbain (*nongmin shiminhua* 农民市民化)
- Le transfert, la cession des droits d'usage du sol (*zhuanrang* 转让， *churang* 出让)
- Un appel d'offre international (*guoji zhaobiao tonggao* 国际招标通告)
- Une société de développement et d'investissement urbain SARL (*chengshi touzi kaifa gongsi* 城市投资开发公司)
- Le comité de gestion de la ville nouvelle (*xincheng guanli weiyuanhui* 新城规划委员会)
- La société de développement de la ville nouvelle (*xincheng kaifa gongsi* 新城开发公司)
- L'aménagement initial [viabilisation des terrains] (*jichu kaifa* 基础开发)
- Le marketing urbain (*chengshi yingxiao* 城市营销)

L'immobilier
- L'immobilier (*fangchan* 房产)
- Le foncier (*dichan* 地产)
- L'immobilier et le foncier (*fangdichan* 房地产)
- La réforme du système du logement (*zhuzhai zhidu gaige* 住宅制度改革)
- Le marché de l'immobilier (loushi 楼市, *fangdichan shi* 房地产市)
- L'immobilier résidentiel (*zhuzhai fangdizhan* 住宅房地产)
- L'immobilier d'occasion (*ershoufang* 二手房)
- Un promoteur immobilier spécialisé dans le résidentiel (*fangchanshang* 房产商)
- Un promoteur-investisseur (*kaifashang* 开发商)
- Un promoteur-opérateur (*jianshefang* 建设商)
- Un agent immobilier (*fangchan zhongjie* 房产中介)
- Un agent dans l'immobilier résidentiel (*fangwu zhongjie* 房屋中介)
- Le service de gestion du bâti (*wuye guanli* 物业管理)
- Spéculer dans l'immobilier (*chaofang* 炒房)
- La recherche d'une rente (*beixunzu* 被寻租)
- Une bulle immobilière (*loushi paomo* 楼市泡沫，*fangdichan paomo* 房地产泡沫)
- L'éclatement de la bulle immobilière (*fangdichan paomo polie* 房地产泡沫破裂, *loushi paomo polie* 楼市泡沫破裂)

Le logement
- L'habitat (*zhuzha*i 住宅)
- Le logement (*zhufang* 住房)
- Un logement attribué par l'État (*guojia fenfang* 国家分房)
- Un logement public locatif [attribué par l'État] (*zulin gongfang* 租赁公房)
- Un logement de bien-être [logement social pendant le système d'attribution du logement] (*fuli fenfang* 福利分房)
- Un logement public racheté [à l'État] (*shouhou gongfang* 售后公房)

- Un logement accessible par le biais du marché (*shangpin fang* 商品房)
- Un logement social [à l'extérieur de Chine] *(shehui zhufang* 社会住房)
- Un logement pour délogé-déplacé (*dongqian anzhi fang* 动迁安置房)
- Un logement pour délogé-relogé sur place (*jiudi anzhi fang* 就地安置房)
- Un logement garanti [logement social depuis la réouverture du marché de l'immobilier] (*baozhang xing zhufang* 保障性住房 - *baozhangfang* 保障房, *shehui baoxianfang* 社会保险房)
- Un logement à prix abordable (*jingji shiyong fang* 经济适用房 – *jingshifang* 经适房)
- Un logement à prix limité (*xianjiafang* 限价房)
- Un logement locatif à faible coût [HLM] (*lianjia zulin fang* 廉价租赁房- *lianzufang* 廉租房, *lianjia chuzu fang* 廉价出租房)
- Un logement locatif public [accessible par l'entreprise] (*gonggong zulinfang* 公共租赁房- *gongzufang* 公租房)
- Un logement social à prix abordable et à propriété mixte (*gongyou chanquan baozhang xing zhufang – jingji shiyong fang* 共有产权保障性住房–经济适用房)
- Une « grande communauté résidentielle » [une opération mixte de grands ensembles de logements sociaux et de logements destinés au marché] (*daxing juzhu shequ* 大型居住社区)
- Une coopérative d'habitation participative (*hezuo jian fang* 合作建房)
- Un bâtiment (*jianzhuwu* 建筑物, *lou* 楼)
- Un bâtiment résidentiel (*zhuzhailou* 住宅楼)
- Un immeuble d'appartements (*gongyu* 公寓)
- Une maison, le pavillonnaire (*bieshu* 别墅)
- Des grands collectifs (*gaoceng jianzhu* 高层建筑)
- Des très grands collectifs (*chao gaoceng jianzhu* 超高层建筑)
- Des collectifs de moyenne dimension (*duoceng jianzhu* 多层建筑)
- Des « vieux bâtiments publics » (*laogong fang* 老公房)
- Des petits collectifs R+2 (*diceng jianzhu* 低层建筑)
- Du pavillonnaire accolé (*lianpai bieshu* 联排别墅, *lianti bieshu* 联体别墅)
- Du pavillonnaire mitoyen (*shuangpin bieshu* 双拼别墅)
- Du pavillonnaire individuel, une maison individuelle (*dudong bieshu* 独栋别墅, *duzhuang bieshu* 独幢别墅)
- Du pavillonnaire luxueux (*haohua bieshu* 豪华别墅)
- Un appartement duplex (*fushi gongyu* 复式公寓)
- Un logement vacant (*kongzhifang* 空置房)
- Une « colocation surpeuplée » (*qunzufang* 群组房)
- Un logement sans les finitions (*maopeifang* 毛坯房)
- Un logement avec finitions et équipements (*zhuangxiufang* 装修房)

Les transports

- Les transports (*jiaotong* 交通)
- Le métro (*ditie* 地铁)
- Le bus (*gonggong qiche* 公共汽车)
- La gare routière (*qichezhan* 汽车站)
- La gare routière longue-distance (*changtu bashi zhan* 长途巴士站)

- Le vélo en libre-service (*gonggong zixingche* 公共自行车)
- Une plateforme de transports intermodale (*jiaotong shuniu* 交通枢纽)
- Un réseau de transport intégré (*zonghe jiaotong wangluo* 综合交通网络)

Les collectivités territoriales
- La municipalité (*shi* 市)
- L'arrondissement (*qu* 区)
- Le district (*xian* 县)
- Le quartier (*jiedao* 街道)
- Le bourg (*zhen* 镇)
- Le comité de résidants (*jumin weiyuanhui* 居民委员会)
- Le comité de villageois (*cunmin weiyuanhui* 村民委员会)

La population
- La population (*renkou* 人口)
- La densité de population (*renkou midu* 人口密度)
- Densément peuplé (*renkou choumi* 人口稠密)
- L'enregistrement de la résidence (*hukou* 户口)
- La population agricole (*nongye renkou* 农业人口)
- La population non-agricole (*feinongye renkou* 非农业人口 - *feinong renkou* 非农人口)
- La population totale des cités et des bourgs (*shizhen zong renkou* 市镇总人口)
- La population non agricole des cités et des bourgs (*feinongye chengzhen renkou* 非农业城镇人口)
- La population urbaine (*chengzhen renkou* 城镇人口)
- La population résidante (*changzhu renkou* 常住人口)
- La population résidante de toute la municipalité (*quanshi changzhu renkou* 全市常住人口)
- La population enregistrée [dont le hukou est enregistré] (*huji renkou* 户籍人口)
- La population locale enregistrée [considérée comme autochtone par rapport à une collectivité territoriale donnée] (*bendi renkou* 本地人口)
- La population locale de la municipalité enregistrée (*benshi huji renkou* 本市户籍人口
- *benshi renkou* 本市人口)
- La population locale de l'arrondissement enregistrée (*benqu huji renkou* 本区户籍人口 - *benqu renkou* 本区人口)
- Un habitant local (*bendiren* 本地人)
- La population résidante allochtone [considérée comme allochtone par rapport à une collectivité territoriale donnée] (*changzhu wailai renkou* 常住外来人口 - *wailai renkou* 外来人口)
- La population enregistrée allochtone [ne disposant pas d'un hukou de la municipalité] (*feibenshi huji renkou* 非本市户籍人口)
- Un « paysan-ouvrier », un migrant (*mingong* 民工)
- Un paysan sans terre (*zhengdi nongmin* 征地农民)
- La classe sandwitch [population qui ne peut prétendre au logement social garanti, mais n'a pas non plus les moyens de se loger sur le marché de l'immobilier] (*jiaxin ceng* 夹心层)

Sources et références bibliographiques

Bibliographie

ALBRECHT David, 2012. « Éléments de compréhension sur la production de la ville à Shanghai ». Note rédigée à la demande de l'École d'architecture de Paris-Belleville, 21 pages.

ANTIER Gilles, 1989. « Villes nouvelles, extérieur nuage ». *Cahiers de l'IAURIF*, n° 87-88, pp. 139-145.

ANTIER Gilles, 2002. « Les politiques urbaines de Shanghai. Pouvoir politique et espace métropolitain en Chine entre 1949 et 2001 », *La Géographie*, n° 1507/132, 19 pages.

ANTIER Gilles et Gérard ABADIA, 1987. « La longue marche de Shanghai ». *Cahiers de l'IAURIF*, n° 81, pp. 49-58.

ASCHER François, 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes.* Paris, Odile Jacob, 350 pages.

ASCHER François, 2003. « Métropolisation » dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT (dir.), 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin, pp. 612-615.

ATTANÉ Isabelle, 2005. « La Chine : quelles politiques démographiques ? », *Critique internationale*, n° 29, pp. 49-62.

Banque asiatique de développement, 2010. « Sustainable Urban Development in the People's Republic of China. Eco-City Development – a New and Sustainable Way forward ? », *Urban Innovations and Best Practices*, novembre 2010, 8 pages. http://www.adb.org/documents/urban-development/urbandev-prc-nov2010-ecocity.pdf, consulté le 21/11/2011.

Banque mondiale, 2009. *Sino-Singapore Tianjin Eco-City : A Case Study of an Emerging Eco-City in China.* Rapport d'assistance technique, 142 pages. http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2011/01/17/000333037_20110117011432/Rendered/PDF/590120WP0P114811REPORT0FINAL1EN1WEB.pdf, consulté le 21/12/2011.

Banque mondiale, 2012. « Sustainable Low-Carbon City Development in China ». Rapport rédigé par Axel BAEUMLER, Ede IJJASZ-VASQUEZ et Shomik MEHNDIRATTA, 590 pages.

BAUD Pascal, Serge BOURGEAT et Catherine BRAS, 1997. *Dictionnaire de géographie*. Paris, Hatier, collection Initial, 2e édition (1ère édition, 1995), p. 476.

BAUDON Laurence, 2002. « Mutations de l'espace urbain a Shanghai : une mégapole entre ville globale et culture locale », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, vol. 79, n° 4, pp. 375-388.

BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, 1997. *Géographie urbaine.* Paris, Armand Colin, pp. 258-260.

BECKER Jasper, 1996. *Hungry Ghosts: Mao's Secret Famine*. New York, Free Press, 352 pages.

BERGER Martine, *et al.,* 2012. « Les évolutions récentes de la division sociale de l'espace dans deux villes globales du Sud, Shanghai et Le Cap ». Colloque Périsud « Dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds », Paris, 27-29/02/2012.

BERGÈRE Marie-Claire, 1985. « Chine : de la révolution à la réforme », *Débat*, n° 35, p. 157.

BERGÈRE Marie-Claire, 2000. *La Chine de 1949 à nos jours.* Paris, Armand Colin, 3e édition, 382 pages.

BERGÈRE Marie-Claire, 2002. *Histoire de Shanghai*. Paris, Fayard, 520 pages.

BERGÈRE Marie-Claire, 2005. « Le développement urbain de Shanghai, un "remake" ? », *Vingtième Siècle*, n° 85, pp. 46-47.

BERROIR Sandrine, Nadine CATTAN et Thérèse SAINT-JULIEN, 2005a. « La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien : l'exemple de la polarisation liée à l'emploi », *Espaces et sociétés* no 119, pp. 113-133. http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2005-1-page-113.htm, consulté le 15/02/2011.

BERROIR Sandrine, Nadine CATTAN et Thérèse SAINT-JULIEN, 2005b. « La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien : l'exemple de la polarisation liée aux universités », *Espaces et sociétés* no 119, pp. 80-150, http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/polycentrisme2_cle5d1dbf.pdf, consulté le 15/02/2011.

BEST Rob, 2010. « Epoch of Belief : Dongtan », http://robswatsonadventure.blogspot.fr/2010/11/tale-of-four-cities-chapter-1.html, consulté le 08/05/2012.

BILLARD Gérald *et al.*, 2005. « Riverside, anatomie d'une ville nouvelle chinoise », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 98, pp. 159-166.

BLANC François, 2011. « Le projet Bilinwan : 5 ans de coopération franco-chinoise dans les économies d'énergie dans le bâtiment », *Lettre de Shanghai*, http://www.ambafrance-cn.org/Le-projet-Bilinwan-5-ans-de-cooperation-franco-chinoise-dans-les-economies-d-energie-dans-le.html, consulté le 09/12/2012.

BOCQUET Yves (dir.), 2002. « Les grandes villes chinoises », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, vol. 79, n° 4, pp. 371-373.

CABESTAN Jean-Pierre, 2006. « Réformes et ouverture », dans Thierry SANJUAN (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine*. Paris, Armand Colin, p. 214.

CAGNARDI Augusto, 2003. « Un'avventura affascinante : Pujiang », *Urbanistica*, n° 122, pp. 63-74.

CAO Chunxia, 2009. « Chengxiang tongchou beijing xia chongqingshi jinjiaoqu xiao chengzhen guihua de tantao : shanghai "yi cheng jiu zhen" jianshe dui chongqing de qishi » [Le contexte de la planification de petits bourgs intégrant l'urbain et le rural dans la proche banlieue de Chongqing : éclairage apporté par la construction des "une ville, neuf bourgs" de Shanghai »]. *Chengshi fazhan yanjiu* [Études du développement urbain], vol. 16, n° 2, p. 59.

CAO Shu, 1994. « Shanghai 1292-1992 : processus de formation de la ville dans ses relations aux facteurs économiques et politiques ». Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 320 pages.

CHALINE Claude, 1985, réed. 1996. *Les villes nouvelles dans le monde*. Paris, PUF, n° 2231, 127 pages.

CHAN Kam-Wing, 1994. *Cities with invisible walls: Reinterpreting urbanization in post-1949 China.* Oxford, New-York, Hong Kong, Oxford University Press, IX-193 pages.

CHAN Kam-Wing, 2007. « Misconceptions and complexities in the study of China's cities : definitions, statistics, and implications », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 48, n° 4, pp. 383-412. http://courses.washington.edu/chinageo /ChanCityDefinitionsEGE2007.pdf, consulté le 11/11/2011.

CHAN Kam-Wing, 2009. « Urbanization in China. What is the true urban population of China ? Which is the largest city in China ? ». http://faculty.washington.edu/ kwchan/Chan-urban.pdf, consulté le 11 /11/2011.

CHAN Kam-Wing, 2010. « Fundamentals of China's urbanization and policy », *The China Review*, vol. 10, n° 1, p. 79. http://faculty.washington.edu/kwchan/Chan-Fundamentals-CR2010.pdf, consulté le 11/11/2011.

CHAN Kam-Wing et HU Ying, 2003. « Urbanization in China in the 1990s : new definition, different series, and revised trends », *The China Review*, vol. 3, n° 2, pp. 49-71. http://courses.washington.edu/chinageo/Chan-Hu-urbanization.pdf, consulté le 11/11/2011.

CHEN Guo, 2012. « Housing the urban poor in post-reform China : Some empirical evidence from the city of Nanjing ». *Cities*, n° 29, pp. 252-263.

CHEN Qunmin *et al.*, 2010. « Shanghai xincheng jianshe : huigu, fenxi yu zhanwang » [The construction of Shanghai new cities : review, analysis and prospect], *Chenshi guihua xuekan* [Cahier d'urbanisme], vol. 5, n° 190, pp. 79-86.

CHEN Yingfang, 2008. Chapitre 2 « Chaînes d'intérêts et absorption des migrants en ville » et chapitre 7 « Les mouvements de protestation des classes moyennes », dans Jean-Louis ROCCA (dir.), *La société chinoise vue par ses sociologues*. Paris, Presses de Sciences Po, 300 pages.

CHEN Yingfang, 2009, « Légitimité, rationalité et stratégies politiques : les fondements du "miracle urbain chinois" » (traduction de Gilles Guiheux et Olivier Marichalar), *Terrains et Travaux*, n° 16, pp. 97-136.

CHENG Anne, 1997. *Histoire de la pensée chinoise*. Paris, Seuil, p. 650.

China Statistical Yearbook, 2010. Pékin, China Statistics Press, pp. 95 et 120.

CHOAY, Françoise, 2005. « Urbanisme » dans Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, 2005. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, 3e édition (1ère édition, 1996), pp. 911-914.

CHOW C.K., 1991. « New towns development in Hong Kong », dans Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991, « From garden city to urban reconstruction : new towns in perspective », actes du colloque de Etgham, Den Haag, INTA/AIVN Press, avril 1991, pp. 45-165.

Chreod Ltd., 2005. « Case study Shanghai : fiscal systems and sub-national growth ». Rapport final du projet pour la Banque Mondiale sur les systèmes financiers et la croissance sub-nationale, http://www.passlivelihoods.org.uk/site_files%5Cfiles%5Creports%5Cproject_id_251%5CCase%20Study%20Shanghai%20-%20Fiscal%20Systems%20and%20Sub-National%20Growth_WB0269D.pdf, consulté le 30/09/2007.

CIMINI Antonia et Nicolas SRIDI, 2006. « Dongtan, ville écologique », *Sciences et avenir*, n° 718, pp. 64-68, http://www.sciencesetavenir.fr/magazine/p718/articles/a325393.html,ID a325393, consulté le 16/10/2011.

CLAUDE Viviane, 2005. « Le contexte initial des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles (EPAVN) ». Actes du colloque du 13/04/2005, « Quels apports des villes nouvelles dans les pratiques professionnelles de l'aménagement aujourd'hui ? », Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, pp. 9-13.

Colliers International Shanghai, 2010. « Shanghai Research Bulletin », Knowledge update, http://www.colliers.com, mis en ligne le 19/06/2010 et consulté le 31/08/2011, 4 pages.

COMBAL-WEISS Victor, 2009. « Les collectivités locales en Chine ». Rapport réalisé pour la Mission économique de Pékin, 113 pages.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987. « Notre avenir à tous, rapport Brundtland ». http://www.wikilivres.info/wiki/Rapport_Brundtland, consulté le 20/11/2011.

DAGORN René-Yves, 2003. « Métropole, mégalopole », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT (dir.), 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin. pp. 609-612.

DELL Johannes et Albert SPEER, 2002. « Anting New Town, Shanghai. Europäische Planungsprinzipien in Asiens Boomtown », *Trialog 75, Planen und Bauen in der Dritten Welt*, n° 4, Dossier *New Settlements*, pp. 17-20.

DEN HARTOG Harry, 2010 (dir.). *Shanghai new towns : searching for community and identity in a sprawling metropolis*. Rotterdam, 010 Publishers, pp. 82-192.

DEVISME Laurent, 2003. « Urbanisme », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT (dir.), 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin, p. 944.

DONG Nannan et Stefanie RUFF, 2007. « Managing urban growth in Shanghai. Decentralized urban growth forms a polycentric regional network », *Topos, The international review of landscape architecture and urban design*, *European landscape magazine*, n° 58, pp. 32-35.

ESPON (European Spatial Planning Observation Network), 2005. « Critical dictionary of polycentricity », *ESPON 1.1.1, Potentials for polycentric development in Europe.* Annex Report A, http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/648/file_1174/fr-1.1.1_revised-full.pdf, consulté le 31/10/2007.

ESPON-INTERACT, 2006. *Polycentric urban development and urban-rural relationship.* http://www.espon.eu/main/Menu_Publications/Menu_ESPON2006Publications/synthesisreportesponinteract.html, consulté le 15/12/2011.

ETTEINGER Bernard, 1992. « Yi Zhuang : un projet de ville nouvelle dans la région de Beijing ». Rapport de mission du 15-28/05/1992, réalisé pour l'IAURIF, 41 pages.

FEI Xiaotong, *et al.* 1986. *Small towns in China : functions, problems & prospects.* Pékin, New World Press, 374 pages

FERRIER Jean-Paul, 2000. « De l'urbain au post-urbain : théorie géographique de la métropolisation et prospective pour une habitation durable des territoires », dans Jean-Pierre PAULET, 2000. *Les très grandes villes dans le monde*. Paris, Cned-Sédes, pp. 165-214.

FERRIER Jean-Paul, 2001. « Pour une théorie (géographique) de la métropolisation », *Cahier de la métropolisation, enjeux et définition de la métropolisation*, n° 1, pp. 41-51.

FOUCHIER Vincent, 1999. « La politique des villes nouvelles (1965-2000) ». Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises. http://www.villes-nouvelles.developpement-durable.gouv.fr/base/presg/P1_Intro/Intro.html, consulté le 20/11/2009.

FRIEDMANN John, 2006. « Four theses in the study of China's urbanization », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 30, n° 2, pp. 440-451.

FUNG, Ka-Iu, 1981a. « The spatial development of Shanghai », dans Christopher HOWE, 1981. *Shanghai. Revolution and development in an Asian metropolis*. Cambridge, Cambridge University Press, pp. 269-300.

FUNG Ka-Iu, 1981b. « Satellite town development in the Shanghai city region », *Town Planning review*, vol. 52, n° 1, pp. 26-46.

FUNK K.I., 1996. « Satellite towns : development and contributions », dans YEUNG Yue-man et SUNG Yun-wing, (dir.), 1996. *Transformation and modernization under China's Open Policy*, Hong Kong, The Chinese University Press, pp. 321-340.

GAUBATZ Piper, 1999. « China's urban transformation : patterns and processes of morphological change in Beijing, Shanghai and Guangzhou », *Urban Studies*, vol. 36, n° 9, pp. 1495-1521.

GED Françoise, 2000. *Shanghai.* Paris, Institut français d'architecture, 64 pages.

GÉLÉZEAU Valérie, 2003. *Séoul, ville géante, cités radieuses*. Paris, Cnrs Éditions, XII-291 pages.

GÉLÉZEAU Valérie, 2011. *Séoul.* Paris, Autrement, 88 pages.

GENTELLE Pierre, 2001. « Mondialisation, métropolisation, puissance dans la construction du territoire en Chine continentale », *Historiens et géographe*, n° 374, pp. 379-384.

GIROIR Guillaume, 1999. « Processus de développement et dynamiques régionales en Chine », dans Jean-Pierre LARIVIÈRE (dir.), 1999. *La Chine et les Chinois de la diaspora*. Paris, Cned-Sédes, pp. 155-244.

GIROIR Guillaume 2002. « Le phénomène des *gated communities* à Pékin ou les nouvelles citées interdites », dans Yves BOCQUET (dir.), « Les grandes villes chinoises », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 4, pp. 423-436.

GIROIR Guillaume, 2006. « The Fontainebleau Villas (Shanghai), a golden ghetto in a Chinese garden », dans Fulong WU (dir.), 2006. *Globalization and the Chinese City*. Londres-New York, Routledge Curzon, pp. 208-225.

GOLDBLUM Charles, 2010. « Dynamiques urbaines et métropolisation en Asie du Sud-est ; une perspective à partir de Bangkok et de Singapour », *Annales de Géographie*, n° 671-672, pp. 177-179.

GRANGEREAU Philippe, 2010. « Avec ses éco-villes, la Chine joue aux échecs », *Libération*, 17/05/2010, http://www.liberation.fr/terre/0101635793-avec-ses-ecovilles-la-chine-joue-aux-echecs, consulté le 16/10/2011.

GUIVELLIC Benoît, 2010. « Mais où est passée l'éco-ville modèle de Dongtan ? », *Aujourd'hui la Chine*, 16/02/2010, http://chine.aujourdhuilemonde.com/ mais-ou-est-passee-leco-ville-modele-de-dongtan, consulté le 16/10/2011.

HAERINGER Philippe (dir.), 2002. « La refondation mégapolitaine, tome 1, l'Eurasie post-communiste : Moscou, Shanghai, Hong Kong », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n° 36, 327 pages.

HENRIOT Carine, 2007. « Les périphéries urbaines d'une métropole émergente chinoise : extension urbaine et intégration spatiale. Le cas de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai ». Mémoire de seconde année de master de géographie, Université Paris IV Paris-Sorbonne, 142 pages.

HENRIOT Carine, 2008a. « Le développement immobilier à Shanghai et sa région ». Étude de marché, réalisée pour la Mission économique de Shanghai. Paris, Missions économiques éditions, 125 pages.

HENRIOT Carine, 2008b. « Le second-œuvre en Chine ». Étude de marché, réalisée pour la Mission économique de Shanghai. Paris, Missions économiques éditions, 215 pages.

HENRIOT Carine, 2011. « Shanghai. Les périphéries urbaines d'une métropole émergente, le cas de la ville nouvelle de Songjiang », *Grafigéo*, n° 35, 107 pages.

HENRIOT Carine, 2012a. « Développement immobilier et redéploiement résidentiel à Shanghai », communication présentée au colloque international « Perisud : dynamiques territoriales à la périphérie des métropoles des Suds », organisé par les laboratoires Prodig et Ladyss, 27-29/02/2012, Paris. 10 pages [Actes du colloque en cours de publication].

HENRIOT Carine, 2012b. « Paysages résidentiels et divisions socio-spatiales à Shanghai », *Mappemonde*, n° 108. Présentation du 2e prix du concours de posters scientifiques, 23e Festival international de géographie de Saint-Dié-des-Vosges. http://mappemonde.mgm.fr/num36/fig12/fig12405.html, consulté le 28/08/2013.

HENRIOT Carine, 2012c. « Les logements sociaux à Shanghai ». Journée d'études Jeunes chercheurs du Réseau Recherche Habitat-Logement (REHAL), Lyon, 22/11/2012 [Actes du colloque en cours de publication].

HENRIOT Carine, 2013a. « Logement social : les gagnants et les perdants d'un système de plus en plus diversifié », *China Analysis*, n° 42, pp. 13-17. http://www.centreasia.eu/sites/default/files/publications_pdf/china_analysis_no_42.pdf, consulté le 28/08/2013.

HENRIOT Carine, 2013b. « Aménager le périurbain chinois : villes nouvelles et partenariats public-privé », *URBIA Les cahiers du développement urbain durable*, hors série n° 1, pp. 207-222. Actes du colloque international « Penser et produire la ville au XXI^e siècle », organisé par l'Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et en urbanisme (APERAU), Lausanne, 06-07/06/2012.

HENRIOT Christian, 1991. « Shanghai 1927-1937. Élites locales et modernisation dans la Chine nationaliste »Thèse de doctorat en histoire, Paris, EHESS, 342 pages.

HENRIOT Christian, 2002. « Urbanisation et métropolisation en Chine. Le cas de Shanghai », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n° 36, pp. 157-160.

HENRIOT Christian et ZHENG Zu'an, 1999. *Atlas de Shanghai. Espaces et représentations de 1849 à nos jours.* Paris, CNRS Éditions, 184 pages.

HENRY Michel, 1984. « Pékin, Shanghai et la région Île-de-France, un début d'échange d'informations », *Cahiers de l'IAURIF*, n° 73, pp. 65-70.

HOA Léon, 1981. *Reconstruire la Chine, trente ans d'urbanisme, 1949-1979*. Paris, Le Moniteur, pp. 63-65.

HOOK Brian, 1998 (dir.). *Shanghai and the Yangze delta river : a city reborn*. Hong Kong-Oxford, Oxford University Press, 188 pages.

HOWARD Ebenezer, 1898, rééed. 1998. *Les cités-jardins de demain, Garden cities of tomorrow*. Paris, Sens Tonka, 213 pages.

HOWE Christopher, 1968. « The supply and administration of urban housing in mainland China. The case of Shanghai », *The China Quaterly*, n° 33, pp. 73-97.

HOWE Christopher, 1981. *Shanghai. Revolution and development in an Asian metropolis*. Cambridge, Cambridge University Press, XVII-444 pages.

HUANG Baorong *et al.*, 2008. « Construction of an eco-island : a case study of Chongming Island, China », *Ocean and Coastal Management*, n° 51, p. 576.

HUANG Jing, 2005. « Tou shi Songjiang xincheng guihua tese yujian she chuang xin » [Perspective of planning feature and innovation in Songjiang new city], *Ideal space*, n° 6, pp. 42-47.

JIANG Dahe, 2011. « China, from eco-city to eco-civilization », UNEP-Tongji Institute of Environment for Sustainable Development, Tongji University, Présentation PPT, 53 pages. http://unep-iesd.tongji.edu.cn/themes/51/userfiles/download/2011/6/13/7j4fkyutbgrqwbo.pdf, mis en ligne le 13/06/2011 et consulté le 17/10/2011.

JULIENNE Pierre, 2012. « La Chine, la Tour Eiffel, ses châteaux et ses moulins! », *Géo*, n° 401, pp. 46-59.

IAURIF, 1983. « 40 ans de planification en région d'Île-de-France », *Les Cahiers de l'IAURIF*, n° 70, pp. 11-52.

KIRKBY Richard J.R., 1987. « A review of satellite town policies in the People's Republic of China. The experience of Shanghai », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 205-230.

LANGELLIER Jean-Pierre et Brice PEDROLETTI, 2006. « La première ville écologique sera chinoise », *Le Monde*, 16/04/2006, http://www.lemonde.fr, ID 941615, consulté le 16/10/2011.

LARIVIÈRE Jean-Pierre (dir.), 1999. *La Chine et les Chinois de la diaspora*. Paris, Cned-Sédes, 295 pages.

LAURANS Valérie, 1999. « Sens et refonte de l'espace habité en Chine. De la maison à cour traditionnelle au pavillon périurbain, l'évolution de l'habitat des bourgs sur canaux du Jiangnan ». Mémoire de DEA en géographie, Université Aix-Marseille III.

LAURANS Valérie, 2001. « Logement et confort à Shanghai. L'exemple de Wanli, ensemble résidentiel modèle », *Perspectives chinoises*, n° 68, pp. 37-46.

LAURANS Valérie, 2004. « L'expérience de Shanghai dans le champ des études urbaines. Un aperçu de la recherche shanghaienne sur la ville au tournant du XXI^{e} siècle », étude réalisée pour l'Ambassade de France à Pékin.

LAURANS Valérie, 2008. « Chroniques du confort à Shanghai : Nouvelle donne et jeu social du bien-être dans l'habitat de 1996 à 2005 ». Thèse de doctorat en géographie, Université Paul Cézanne-Aix- Marseille III, 518 pages.

LEE Tae-Il, 1987. « New town planning and development in Korea », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-east Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 109-125.

LE GOIX Renaud, 2003. « Les *gated communities* aux Etats-Unis. Morceaux de villes ou territories à part entière » [Gated communities within the city in the US: Urban neighborhoods, or territories apart?]. Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 491 pages.

LE GOIX Renaud et Éric CHARMES. « Des utopies urbaines aux villes nouvelles aux XIX^{e} et XX^{e} siècles », dans Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX (dir.), 2011. *Atlas des villes durables. Écologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?,* Paris, Autrement, pp. 20-21.

LÉVY Jacques, 1996. « Territoires et réseaux », dans Thierry PAQUOT (dir.), 1996. *Le monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Bruxelles, Complexe, p. 375.

LÉVY Jacques et Michel LUSSAULT, 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin, 1033 pages.

LEWIS Arthur, 1954. « Economic development with unlimited supply of labour », *The Manchester School of Economic and Social Studies*, vol. 47, n° 3, pp. 139-191.

LI L.H., 2011. « The dynamics of the Shanghai land market – An intra city analysis », *Cities*, n° 28, pp. 372-380.

LI Xin, 1991. « Problèmes posés par les villes satellites de Shanghai ». Mémoire de DEA en aménagement et urbanisme, Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII Val de Marne, Créteil, 47 pages.

LI Ye, YE Jianhong, CHEN Xiaohong, Mohamed AABDEL-HATYPE et CEN Min, 2010. « Transportation characteristics change under rapid urban expansion : a case study of Shanghai », *Chinese Geographical Science*, vol. 20, n° 6, pp. 554-561.

LIN George et Dennis WEI, 2002. « China's restless urban landscapes : new challenges for theoretical reconstruction », *Environment and Planning A*, vol. 34, n° 9, pp. 1535-1536.

LIU Yang, 2011. « Shanghai : villes nouvelles et inspirations étrangères », dans Clément-Noël DOUADY (dir.) 2011. *EuroOrient*, n° 33-34, pp. 101-120.

LOGAN John R. (dir.), 2002. *The new Chinese city : globalization and market reform*. New York, Blackwell, XVI-294 pages.

LORRAIN Dominique, 2011. « Shanghai ou une modernisation publique », dans Dominique LORRAIN (dir.), 2011. *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris, Les Presses de Science Po, pp. 53-138.

LORRAIN Dominique (dir.), 2011. *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris, Les Presses de Science Po, 408 pages.

LUSSAULT Michel, 2003, « Coprésence », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT, 2003 (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, pp. 211-213.

LUSSAULT Michel, 2003. « Géographie urbaine », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT, 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* Paris, Belin, p. 957.

MA Laurence J.C., 2002. « Urban transformation in China, 1949-2000 : a review and research agenda », *Environment and planning A,* vol. 34, n° 9, pp. 1545-1569.

MA Laurence J.C., 2005a. « Privatization of rural industry and de facto urbanization from below in Southern Jiangsu, China », *Geoforum*, n° 36, pp. 761-777.

MA Laurence J.C., 2005b. « Urban administrative restructuring changing scale relations and local economic development in China », *Political geography*, n° 24, pp. 477-497.

MADISSON Angus, 2007. « Chinese economic performance in the long run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD ». Paris, OCDE, 200 pages.

MERLIN Pierre, 1969, rééd. 1972. *Les Villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement.* Paris, Presses universitaires de France, 381 pages.

MERLIN Pierre, 1969, rééd. 1972. « L'urbanisme en région de Londres et les villes nouvelles », dans Pierre MERLIN, 1969, rééd. 1972. *Les villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement.* Paris, Presses universitaires de France, pp. 11-82.

MERLIN Pierre, 1996. « Ville nouvelle » dans Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, 1996. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, pp. 847-850.

MERLIN Pierre, 2009. *L'exode urbain*. Paris, La Documentation française, 170 pages.

MERLIN Pierre et Michel SUDARSKIS, 1991. « From Garden City to Urban Reconstruction : New Towns in Perspective ». Actes du colloque de Etgham, Den Haag, INTA/AIVN Press, 448 pages.

MERLIN Pierre, 1991. « Les villes nouvelles d'URSS », dans Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991. « From garden city to urban reconstruction : New Towns in Perspective ». Actes du colloque de Etgham, Den Haag, INTA/AIVN Press, pp. 89-99.

MINOST Martin, 2012. « Le quartier de Thames Town à Songjiang, Shanghai : questions d'identité et de représentations de l'Occident chez les résidants d'un quartier d'architecture européenne importée ». Mémoire de master 2 en anthropologie, EHESS, 101 pages.

MONGRUÉ Pierre, 2010. « Premières indications sur le XII[e] plan quinquennal chinois », *Bulletin économique de Chine*, n° 30, Pékin, Publications des Services économiques, pp. 2-4. http://www.ambafrance-cn.org/Premieres-indications-sur-le-12e-plan-quinquennal-chinois.html, consulté le 15/02/2011.

MONIN Étienne, 2012. « Trames du delta du Yangzi : recompositions métropolitaines et aménagement des périphéries agricoles de Shanghai, Chine », *Projets de paysage*. http://www.projetsdepaysage.fr/fr/trames_du_delta_du_yangzi_recompositions_metropolitaines_et_amenagement_des_peripheries_agricoles_de_shanghai_chine, publié le 18/09/2012.

MURPHY R., 1976. « Chinese urbanization under Mao », *Urban Affairs Annual Reviews*, vol. 11, p. 324.

NAGAMINE Haruo, 1987. « New town development in Japan : an experience of muddling throught », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 170-204.

National Bureau of Statistics of China, 2011. « Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census[1] (No. 1) », http://www.stats.gov.cn/English/newsandcomingevents/t20110428_402722244.htm, chiffres du 01/11/2010, publiés le 28/04/2011 et consultés le 11/11/2011

National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development », http://www.stats.gov.cn/english/newsandcomingevents/t20120222_402786587.htm, consulté le 13/09/2012.

NEUVILLE Robert, 2010. « Dongtan, ville verte, ville fantôme », *L'Express*, Dossier spécial « Le prodige Shanghai », n° 3068, 22/04/2010, p. 64, http://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/dongtan-ville-verte-ville-fantome_887952.html, consulté le 16/10/2011.

NING, Yuemin, 2009. « Shanghai shi chengshi zongti guihua jieshao » [Introduction au schéma directeur et à l'aménagement urbain de Shanghai], Présentation PPT, 38 pages

NING Yuemin et YAN Zhongmin, 1995. « The changing industrial and spatial structure in Shanghai », *Urban Geography*, vol. 16, n° 7, pp. 577-594.

NYE Joseph, 1990. *Bound to Lead: The Changing Nature of American Power*. New York, Basic Books, 336 pages.

OCDE, 2009. *Urban trends and policy in China*, OECD Regional Development Working Papers 2009/1. Rapport rédigé par Kamal-Chaoui LAMIA, Edward LEMAN et Rufei ZHANG. Paris, OECD publishing, p. 7. http://www.oecd.org/dataoecd/ 28/21/42607972.pdf, consulté le 08/11/2010.

OHNET Jean-Marc, 2003. « Connexité », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT, 2003 (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, pp. 198-199.

ORVILLE (D') Hans, 2009. « Creating eco-cities : an urban contribution to climate change action and a green society », Forum « Moving Towards a Green Economy and Green Jobs », organisé par l'UNESCO, 21/08/2009, Guiyang. http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=46333&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, consulté le 15/02/2011.

P.C., 2003. « Urbanisation », dans Pierre MERLIN et Françoise CHOAY, 2003. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement,* pp. 910-911. Paris, PUF (1ère édition, 1996).

PAN Haixiao, 2006. « Shanghai from dense mono-center to organic poly-center urban expansion », http://www.megapole.org/Shanghai-Urban-Expansion-from.html, 22 pages, consulté le 19/09/2011.

PANNELL Clifton, 2002. « China's continuing urban transition », *Environment and Planning A,* vol. 34, n° 9, pp. 1571-1589.

PAQUOT Thierry (dir.), 1996. *Le monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Bruxelles, Complexe, p. 375.

PAQUOT Thierry, 2005. « Ebenezer Howard et la cité-jardin », *Urbanisme*, no 343, pp. 80-85.

PAULET Jean-Pierre, 2000. *Les très grandes villes dans le monde*. Paris, Cned-Sédes, pp. 165-214.

PETIT Olivier, 2002. L'influence des villes nouvelles françaises en Asie, dans leur rapport avec les idées, les entreprises et les hommes de l'art français. Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, La Défense, ISTED « Villes en développement », non publié, 115 pages.

PHILIPS David et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, XII-257 pages.

PIERRAT Jean-Jacques et Carine HENRIOT, 2010. « La ville nouvelle de Lingang », *Lettre de Shanghai*. http://www.ambafrance-cn.org/La-ville-nouvelle-de-LinGang.html, mis en ligne le 13/02/2010, consulté le 13/09/2011.

POW Choon-Piew, 2007. « Securing the "civilized" enclaves : Gated communities and the moral geographies of exclusion in (post-) socialist Shanghai », *Urban Studies*, vol. 44, n° 8, pp. 1539-1558.

PUN K.S., 1987. « New towns and urban renewal in Hong Kong », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New Towns in East and South-east Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 41-58.

REGISTER Richard, 1987. *Ecocity Berkeley: building cities for a healthy future*. Berkeley, North Atlantic Books, pp. 3-7.

REYNOLDS Bruce, 1981. « Changes in the standard of living of Shanghai industrial workers, 1930-1973 », dans Christopher HOWE, 1981. *Shanghai. revolution and development in an Asian metropolis*. Londres, Contemporary China Institute Publications, pp. 222-240.

ROCCA Jean-Louis (dir.), 2008. *La société chinoise vue par ses sociologues*. Paris, Presses de Sciences Po, 300 pages.

ROUX Alain, 2007. *La Chine au XX^e siècle*. Paris, Armand Colin, (1ère édition, 1998), p. 102.

SAMSOEN Nicolas, 2009 (interview de). « Dongtan, l'éco-cité chinoise fantôme », *Terra Eco*, 15 juillet 2009, http://www.terraeco.net/L-eco-cite-chinoise-etait-elle-une,1380.html, consulté le 16/10/2011.

SANJUAN Thierry, 1996. « Qu'est-ce qu'une population urbaine en Chine ? L'exemple du delta de la rivière des Perles (province du Guangdong) », *Géographie et cultures*, n° 19, pp. 33-49.

SANJUAN Thierry, 1997. *À l'Ombre de Hong Kong. Le delta de la rivière des Perles.* Paris, L'Harmattan, 313 pages.

SANJUAN, Thierry, 2000. *La Chine. Territoire et société*. Paris, Hachette, 189 pages.

SANJUAN Thierry, 2001. « Pékin, Shanghai, Hong Kong. Trois destins de villes dans l'espace chinois », *Hérodote*, n° 101, pp. 158-159.

SANJUAN Thierry, 2004. *La Chine en recomposition : pouvoirs territoriaux, dynamiques urbaines et globalisation*. Habilitation à diriger des recherches en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 3 tomes : 75, 229, 233 pages.

SANJUAN Thierry (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine*. Paris, Armand Colin, 320 pages.

SANJUAN Thierry, 2007. *Atlas de la Chine. Les mutations accélérées*. Paris, Autrement, 80 pages.

SANJUAN Thierry, 2009. *Atlas de Shanghai.* Paris, Autrement, 88 pages.

SANJUAN Thierry, avec la participation de Pierre TROLLIET, 2010. *La Chine et le monde chinois. Une géopolitique des territoires*. Paris, Armand Colin, 384 pages.

SASSENS Saskia, 1996. *La Ville globale*. Paris, Édition Descartes, (1ère édition, 1991), 530 pages.

SHEN Jie, 2012. « Suburban development in Shanghai : a case in Songjiang ». Thèse de doctorat en géographie, Université de Cardiff, School of City and Regional Planning, XIV-248 pages. http://orca.cf.ac.uk/23846/1/2012ShenJphd.pdf, consulté le 17/12/2012.

SHEN Jie et WU Fulong, 2012. « Restless urban landscapes in China : a case study of three projects in Shanghai », *Journal of Urban Affairs*, vol. 34, n° 3, pp. 231-345.

SHEN Lin et JU Lixin, 2004. « Shanghai jiaoquhua de xin taishi yu dadushi qu de jianshe » [Les nouvelles tendances de la suburbanisation/ périurbanisation et la construction d'une aire métropolitaine à Shanghai], *Chengshi guanli zhiye jishu xueyuan xuebao* [Journal of Shanghai Polytechnic College of Urban Management Shanghai], vol. 3, n °13, N. R..

SIRMAI Viktoria, 1991. « New towns in Hungary », dans Pierre MERLIN et Michel SUDARSKIS, 1991. « From garden city to urban reconstruction : New Towns in Perspective », actes du colloque de Etgham, Den Haag, INTA/AIVN Press, pp. 101-108.

SIT Victor F.S. (dir.), 1988. *Chinese cities. The growth of the metropolis since 1949.* Oxford university press, Hong Kong, XVI-239 pages.

SUN Jiwei et Deke ERH, 2007. *Discover Qingpu : Shanghai's vibrant new township.* Hong Kong, Old China Hand Press, 223 pages.

SUN Zhe, 2011. « Marché du logement et construction d'une société de propriétaires à Shanghai », présentation réalisée dans le cadre du séminaire des doctorants du Centre d'études chinoises modernes et contemporaines (CECMC) à l'EHESS, Paris, le 14/06/2011, 14 pages.

TA Van-Bao, 2010. « Les systèmes de vélo en libre-service : le cas de Shanghai ». Mémoire de diplôme d'ingénieur, ENTPE et Université Tongji. 161 pages.

TA Van-Bao, 2010. « Gestion et développement des vélos en libre-service, le cas de du réseau de Minhang à Shanghai », communication internationale avec publication des actes dans le cadre du forum « Transports à haut niveau de service » THNS, le 12/09/2010, à l'Université Tongji de Shanghai, Présentation PPT, 22 pages.

THIARD Philippe et Martine BERGER, 2006. « Le polycentrisme de l'aire métropolitaine de Paris : rhétorique de la planification territoriale ou organisation "métapolitaine" de l'espace ? », *Territoires en mouvement*, n°2, pp. 3-4.

THIBAULT Serge, 2003. « Système », dans Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT, 2003 (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin, pp. 884-886.

THIREAU Isabelle, 2006. « Enregistrement de la résidence », dans Thierry SANJUAN (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine.* Paris, Armand Colin, pp. 89-91.

THIREAU Isabelle, 2010. « Entre le local et le national : migration et citoyenneté après les réformes de Deng Xiaoping », dans Yves CHEVRIER *et al.*, 2010, *Citadins et citoyens dans la Chine du XX^e siècle.* Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, pp. 541-578.

THOMPSON R., 1974. « Containing the City », *Architectural Design,* p. 152.

THOMPSON Warren, 1929. « Population », *American Sociological Review*, vol. 34, n° 6, pp. 959-975.

VADELORGE Loïc, 2005. *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'État et des collectivités territoriales (1960-2005).* Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises. Paris, Le Manuscrit, 402 pages.

VEYRET Yvette et Renaud LE GOIX, 2011. « Qu'est-ce qu'une ville durable ? », dans Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX (dir.), *Atlas des villes durables, Écologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?*, Paris, Autrement, pp. 6-7.

VEYRET Yvette et Renaud LE GOIX, 2011. « L'émergence de la ville durable en Europe », dans Yvette VEYRET et Renaud LE GOIX (dir.), *Atlas des villes durables, Écologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?*, Paris, Autrement, pp. 10-13.

VITOUX Marie, 2010. « La mobilité résidentielle de la classe moyenne à la périphérie de Shanghai –l'exemple de Minhang ». Mémoire de master 1 recherche en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 122-XI pages.

WACKERMANN Gabriel, 2000. *Géographie urbaine*. Paris, Ellipses, 239 pages.

WANG Zhenliang (dir.), 2003. *Zhongguo xincheng guihua dianfan : shanghai songjiang xincheng guihua sheji guoji jingbiao* [Un modèle de planification d'une ville nouvelle en Chine : le concours international pour la planification de la ville nouvelle de Songjiang à Shanghai]. Shanghai, Tongji daxue chubanshe, 269 pages.

WANG Zhenliang, 2004. « Shanghaishi Songjiang xincheng kuayueshi fazhan zhong de guihua juece chuangxin yu lansuo » [Comment la ville nouvelle de Songjiang franchit le cap du développement : politique d'innovation et de développement urbain], *Urban Planning Forum*, n° 150, pp. 29-33.

WANG Zhijun, 2007. « Shanghai "yi cheng jiu zhen" kongjian jiegou ji xingtai leixing yanjiu » [Morphologie et structure spatiale des « une ville, neuf bourgs » de Shanghai]. Thèse de doctorat en architecture et en urbanisme, Université de Tongji, Shanghai, 272 pages.

WANG Zhijun et LI Zhenyu, 2006. « "Yi cheng, jiu zhen", duijiaoqu xinchengzhen de qishi », [Éclaircissements sur les bourgs nouveaux de banlieue du programme "une ville, neuf bourgs"], *Jianzhu xuebao* [Architectural Journal], n° 7, pp. 8-11.

WASHBURN Dan, 2006. « Perhaps we should not be surprised Thames town is full of fakes », *Shanghaiist*. http://www.shanghaiist.com/archives/2006/09/08/how_many_shangh.php, mis en ligne le 08/09/2006, consulté le 23/07/2012.

WATTS Jonathan, 2004. « Shanghai surprise… a new town in a ye olde English style », *Guardian*. http://www.guardian.co.uk/china/story/0,7369,1229455,00.html#article_continue, mis en ligne le 02/06/2004, consulté le 23/07/2012.

WEI Wu, 2012. « 2011 nian songjiang fang dichan shichang yun hang fenxi » [Analyse du marché de l'immobilier de Songjiang en 2011]. Données publiées par Songjiangqu tongji ju [Bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang] le 06/02/2012, http://www.stats-sh.gov.cn/fxbg/201202/238640.html, consulté le 14/06/2012.

WU Fulong, 2002a. « Real estate development and the transformation of urban space in Chinese transitional economy : with special reference to Shanghai », dans John R. LOGAN (dir.), 2002. *The new Chinese city : globalization and market reform*. New York, Blackwell, pp. 151-166.

WU Fulong, 2002b. « Sociospatial differentiation in urban China: evidence from Shanghai's real estate markets », *Environment and Planning A*, n° 34, pp. 1591-1615.

WU Fulong (dir.), 2006. *Globalization and the Chinese city*. Londres-New York, Routledge Curzon, 272 pages.

WU Fulong, 2005. « Rediscovering the gate under market transition from work-unit compounds to commodity housing enclaves », *Housing Studies*, vol. 20, n° 2, pp. 235-254.

WU Fulong, 2010. « Gated and packaged suburbia : packaging and branding Chinese suburban residential development », *Cities*, n° 27, pp. 385-396.

WU Wei, 2009. « Luchaogang-Lingang New city ». Présentation effectuée dans le cadre du « Sino-German Forum for Sustainable Urban Development », co-organisé par l'Université Tongji et l'Institut Goethe, Université normale de la Chine de l'Est, Shanghai, 19/09/2009.

WU Weiping, 2002. « Temporary migrants in Shanghai : housing and settlement patterns », dans John R. LOGAN (dir.), 2002. *The new Chinese city : globalization and market reform*. New York, Blackwell, pp. 212-226.

WU Weiping, 2005. « Migrant settlement and spatial transformation in urban China : the case of Shanghai ». 3e symposium des recherches urbaines de la Banque mondiale, Brazilia, 4-6 avril 2005, 34 pages.

XU Angela et Ellen JIA, 2010. « Satellite cities, a priority, major says », *Shanghai daily*, 29/01/2010.

YAN Zhongmin, 1988. « Shanghai : the growth and shifting emphasis of China's largest city », dans Victor F.S. SIT (dir.), 1988. *Chinese cities. The growth of the metropolis since 1949.* Hong Kong, Oxford university press, pp. 94-127.

YANITSKY Oleg, 1983. « Towards an eco-city : problems of integrating knowledge with practice », *International Social Sciences Journal*, XXXIV, Unesco, n° 93, pp. 469-480.

YE Jianhong, 2011. *Low-carbon eco-city in China.* Présenté le 23/02/2011, PPT, 42 pages. http://www.china.cupa.pdx.edu/archives/Low-Carbon_Eco-City.pdf, consulté le 21/12/2011.

YEH Anthony, 1987. « Spatial impacts of new town development in Hong Kong », dans David PHILIPS et Anthony YEH (dir.), 1987. *New towns in East and South-East Asia*. Hong Kong, Oxford University Press, pp. 59-81.

YIN Jie *et al.*, 2011. « Monitoring urban expansion and land use/land cover changes of Shanghai metropolitan area during the transitional economy (1979-2009) in China », *Environ Monit Assess,* pp. 613-615.

YU Sijia et LUO Zong 2009. « Shanghai jiaoqu xincheng de guihua yu sikao » [Planification et réflexions sur les villes nouvelles de la banlieue de Shanghai], *Chengshi guihua xuekan*, vol. 3, n° 181, pp. 13-19.

YU Sijia, 2010. « Shanghaishi chengshi zongti guihua de yanjin yu shijian » [Évolution et pratique des schémas directeurs de la municipalité de Shanghai]. Présentation réalisée au Pavillon du futur, par le Directeur de l'Institut d'urbanisme et de design de Shanghai, dans le cadre de la semaine francilienne à l'exposition universelle, 15/07/2010, PPT, 38 pages.

ZANG Ming, 2012. « Dongtan shengtai cheng ruhe bimian "kongcheng" ganga » [La ville écologique de Dongtan ou comment éviter le phénomène de ville fantôme], *Dongfang zaobao* [Journal de l'Est], du 20/02/2012, http://www.dfdaily.com/html/21/2012/2/20/745991.shtml.

ZHANG Kai, 2010. « Droit au délogement et protection du patrimoine : Xiangyuan Lu et Gujia Lu, deux projets de rénovation dans la vieille ville de Shanghai (2003-2009) ». Thèse de doctorat en sociologie, EHESS, 478 pages.

ZHANG Leyin, 2003. « Economic development in Shanghai and the role of the state », *Urban Studies*, vol. 40, n° 8, pp. 1549-1572.

ZHAO Yeqin, 2008. « Construction des espaces urbains et rénovation d'un quartier de Shanghai : la problématique de la migration et du changement social ». Thèse de doctorat en sociologie, ENS Cachan et ECNU, Paris et Shanghai, 421 pages.

ZHOU Ming et SHENG Jilin, 2011. « Songjiang renkou fazhan de biandong tezheng yanjiu - Songjiangqu di liu ci renkou pucha zhuanti fenxizhi yi » [Évolution des caractéristiques démographiques de l'arrondissement de Songjiang : analyse thématique du 6e recensement dans l'arrondissement de Songjiang], Données publiées par le Songjiang qu tongji ju songjiang diaocha dui [L'équipe d'enquêteurs du bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang], http://tjj.songjiang.gov.cn:8081/fxbg/tjfx/3059.html, consulté le 14/06/2012.

ZHOU Minghao et XUE Qiaoli, 2008. « Tazhe celue : Shanghai "yi cheng jiu zhen" zihua zhiyuan, guonei chengshi » [La stratégie de l'altérité : origine du projet "une ville, neuf bourg"], G*uoji chengshi guihua* [Urbanisme international], vol. 23, n° 2, pp. 113-117.

ZHU Yuhong, 2006. « Urbanisation et urbanisme des petites villes en Chine ». Thèse de doctorat en géographie-aménagement, Université Toulouse II-Le Mirail, 543 pages.

ZHUO Jian, 2004a. « Mobilité urbaine en Chine : enjeux et problématiques. Le cas de Shanghai et d'autres grandes métropoles ». Communication présentée à la conférence Muta, Mont Tremblant, Canada, p. 5, http://latts.cnrs.fr/site/tele/rep1/JianZHUO%20MUTA2004.pdf, consulté le 08/02/2012.

ZHUO Jian, 2006, « Centre commercial », dans Thierry SANJUAN (dir.), 2006. *Dictionnaire de la Chine contemporaine*. Paris, Armand Colin, pp. 34-35.

ZHUO Jian, 2007. « Vers un aménagement de l'espace-temps : enjeux et mobilités de la prise en compte des vitesses de déplacements dans la planification urbaine ». Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, École nationale des Ponts et Chaussées, 430 pages.

ZOU Wei, 2003. « Les métamorphoses des entreprises rurales », *Perspectives chinoises*, n° 79, p. 18-31.

Documents de planification

Municipalité de Shanghai

Da shanghai jihua [Schéma directeur du Grand Shanghai], 1931.

Da shanghai dushi jihua [Schéma directeur de la métropole du Grand Shanghai], 1946.

Da shanghai dushi jihua [Schéma directeur de la métropole du Grand Shanghai], 1949.

Shanghaishi zongti guihua [Schéma directeur de la municipalité de Shanghai], 1953.

Shanghai chengshi zongti guihua caotu [Plan d'urbanisme de la ville de Shanghai], 1959.

Shanghaiqu yu guihua shiyi caotu [Plan d'aménagement de la région de Shanghai], 1959.

Shanghaishi chengshi zongti guihua [Plan d'aménagement de la municipalité de Shanghai], 1986.

Shanghaishi zhongxincheng zongti guihua [Plan d'urbanisme du centre-ville de Shanghai], 1986.

Shanghaishi pudong xinqu zongti guihua [Schéma directeur du nouvel arrondissement de banlieue de Pudong], 1992.

Shanghaishi chengshi zongti guihua [Plan d'aménagement de la municipalité de Shanghai], 1999.

Shanghaishi zhongxincheng zongti guihua [Plan d'urbanisme du centre-ville de Shanghai], 1999.

Shanghaishi renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2001. *Guangyu shanghaishi cujin chengzhen fazhan de shidian yijian* [Document d'orientation « Propositions pour développer les bourgs de la municipalité de Shanghai »].

Shanghaishi renmin zhengfu [Shanghai Municipal Government], 2001. *Shanghai city master plan (1999-2020).* Shanghai, Shanghai renmin chubanshe.

Shanghaishi renmin zhengfu [Gouvernement municipal de Shanghai], 2002. *Shanghai Metropolitan Transport White Paper*. Shanghai, Shanghai renmin chubanshe.

Shanghaishi renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2003. *Shanghaishi chengshi jinqi jianshe guihua (2003-2007)* [Le plan de construction urbaine à court terme de Shanghai (2003-2007).

Shanghaishi renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2004. *Guan yu jieshi tui jin « san ge jizhong » jia kuai shanghai jiaoqu fazhan de guihua gangyao* [Document d'orientation pour la mise en œuvre des « trois grandes concentrations » et le développement des banlieues de Shanghai].

Shanghaishi renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2006. *Shanghaishi guomin jingji he shuohue fazhan di shi yi ge wu nian guihua gangyao* [Document d'orientations économiques et sociales majeures du XI^{e} programme d'action quinquennal pour la municipalité de Shanghai], 2006.

Shanghaishi renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2011. « Shi'erwu guihua yu fazhan : rang chengshi shengtai gengjia qingxin yiren » [Douzième programme d'action et de développement quinquennal : rendre l'environnement de la ville plus propre et plus plaisant], http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node25307/node25455/node25474/node25481/u21ai481990.html.

Shanghaishi renmin zhengfu, [Gouvernement municipal de Shanghai], 2012. Présentation du XII[e] programme d'action quinquennal de la municipalité de Shanghai, http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/node25307/node25455/index.html.

Shanghaishi tongji chengshi guihua sheji yan jiu yuan [Institut d'urbanisme de Tongji à Shanghai], 2011. « Shi'èrwu shanghai jiaoqu xincheng guihua » [Planification des villes nouvelles du XII[e] programme d'action quinquennal de Shanghai].

Shanghaishi chengshi jiaotong guanli ju [Bureau des transports urbains de la municipalité de Shanghai], 2007, « Shanghaishi chengshi jiaotong "shi yi wu" fazhan guihua » [XI[e] programme d'action quinquennal pour le développement des transports urbains de la municipalité de Shanghai].

Shanghaishi zhufang baozhang he fangwu guanli ju [Bureau du logement de la municipalité de Shanghai], 2009. « Shanghai shi renmin zhengfu guanyu yinfa "shanghaishi jingji shiyong zhufang guanli shixing banfa" de tongzhi » [Publication par le gouvernement municipal de Shanghai du « Programme pilote des logements à prix abordable de la municipalité de Shanghai], http://www.shfg.gov.cn/fgdoc/fgylz/200910/t20091023_323986.htm.

Arrondissement et ville nouvelle de Songjiang

Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement de l'arrondissement de Songjiang], 2001. *Shanghaishi Songjiang xincheng zongti guihua 2001-2020 nian* [Plans d'ensemble de la ville nouvelle de Songjiang pour 2001-2020]. Shanghai, Shanghai renmin chubanshe.

Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], 2002. *Songjiang master plan (2002)*. Shanghai, Shanghai renmin chubanshe.

Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], 2004a. *Songjiang regional plan (2004-2020).* Shanghai, Shanghai renmin chubanshe.

Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], 2004b. *Shanghaishi Songjiangqu yu guihua gangyao (2004-2020)* [Résumé du plan d'aménagement de l'arrondissement de Songjiang à Shanghai].

Songjiangqu renmin zhengfu [Gouvernement d'arrondissement de Songjiang], 2010. Shanghaishi Songjiang xincheng zongti guihua 2010-2020 [Schéma directeur de la ville nouvelle de Songjiang 2010-2020].

Statistiques

Statistiques à l'échelle de la Chine

Angus MADISSON, 2007, *Chinese Economic Performance in the Long Run, second edition, revised and updated, 960-2030 AD*. Paris, OCDE, 200 pages. http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/product/4107091e.pdf.

National Bureau of Statistics of China, 2011. « Communiqué of the National Bureau of Statistics of People's Republic of China on Major Figures of the 2010 Population Census[1] (No. 1) », http://www.stats.gov.cn/English/newsandcomingevents/t20110428_402722244.htm, chiffres du 01/11/2010.

National Bureau of Statistics of China, 2012. « Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2011 National Economic and Social Development », http://www.stats.gov.cn/english/newsandcomingevents/t20120222_402786587.htm.

Statistiques à l'échelle de la municipalité de Shanghai

Les annuaires statistiques de Shanghai de 2000 à 2012 sont publiés en libre accès sur le site officiel du bureau de statistiques de Shanghai, http://www.stats-sh.gov.cn

Shanghai tongji nianji 2000 [Annuaire statistique de Shanghai 2000], http://www.stats-sh.gov.cn/data/toTjnj.xhtml?y=2000.

Shanghai Statistical Yearbook, 2011, http://www.stats-sh.gov.cn/data/toTjnj.xhtml?y=2011e.

Shanghai Statistical Yearbook, 2012., http://www.stats-sh.gov.cn/data/toTjnj.xhtml?y=2012e.

Statistiques à l'échelle de l'arrondissement de Songjiang

Statistiques des 5e et 6e recensements de l'arrondissement de Songjiang, à Shanghai.

Songjiangqu tongji ju [Bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang], 2011. « Songjiang renkou fazhan de biandong tezheng yanjiu - Songjiangqu di liu ci renkou pucha zhuanti fenxizhi yi » [Évolution des caractéristiques démographiques de l'arrondissement de Songjiang : analyse thématique du 6e recensement dans l'arrondissement de Songjiang], enquêtes réalisées par ZHOU Ming et SHENG Jilin, http://tjj.songjiang.gov.cn:8081/fxbg/tjfx/3059.html.

Songjiangqu tongji ju [Bureau des statistiques de l'arrondissement de Songjiang], 2012. « 2011 nian songjiang fang dichan shichang yun hang fenxi » [Analyse du marché de l'immobilier de Songjiang en 2011], analyse effectuée par WEI Wu, http://www.stats-sh.gov.cn/fxbg/201202/238640.html.

Cartes

Virtual Sanghai, http://www.virtualshanghai.net/Map. Cartes historiques de la ville et de la municipalité de Shanghai.

Shanghaishi cehui ju [Bureau de cartographie de la municipalité de Shanghai], 2006. *Songjiang qu luyou jiaotong tu* [Carte touristique et des transports de l'arrondissement de Songjiang]. Shanghai, Shanghai kexue jishu chubanshe.

Shanghaishi cehui ju [Bureau de cartographie de la municipalité de Shanghai], 2007. *Shanghai chengshi jiaotong tu* [Carte de la ville et des transports de Shanghai]. Shanghai, Shanghai kexue jishu chubanshe.

Shanghaishi cehui yuan [Institut de cartographie de la municipalité de Shanghai], 2011. *Shanghai jielu jiaotong guanli xinxi tu* [Carte routière de Shanghai]. Shanghai, Shanghai renmin chushe chubanshe.

Shanghaishi cehui yuan [Institut de cartographie de la municipalité de Shanghai], 2011. *Shanghai fenqu ditu* [Cartes des arrondissements de Shanghai]. Shanghai, Shanghai renmin chushe chubanshe :

- *Huangpuqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Huangpu].
- *Luwanqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Luwan].
- *Jing'anqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Jing'an].
- *Xuhuiqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Xuhui].
- *Changningqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Changning].
- *Putuoqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Putuo].
- *Zhabeiqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Zhabei].
- *Hongkouqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Hongkou].
- *Yangpuqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Yangpu].
- *Pudongqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Pudong].
- *Baoshanqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Pudong].
- *Jiadingqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Jiading].
- *Qingpuqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Qingpu].
- *Songjiangqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Songjiang].
- *Minhangqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Minhang].
- *Jinshanqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Jinshan].
- *Fengxianqu ditu* [Carte de l'arrondissement de Fengxian].
- *Chongmingxian ditu* [Carte du district de Chongming].

Google Earth, 2002-2012.

Images SPOT 1991, 2009, 2010.

Carte interactive 3D de Shanghai (bâti et transports en commun aériens) http://sh.edushi.com/

Institutions et sociétés

Ministères et conseils nationaux

La Commission nationale pour le développement et les réformes (*guojia fazhan he gaige weiyuanhui* ou *National Development and Reform Commission*, NDRC), http://www.ndrc.gov.cn/ et http://en.ndrc.gov.cn/.

Le ministère du Logement et du développement urbain et rural (z*hufang he chengxiang jianshe bu* ou *Ministry of Housing and Urban-Rural Development*, MOHURD) : http://www.mohurd.gov.cn/.

Le site officiel du ministère des Ressources et du sol (*guotu ziyuan bu* ou *Ministry of Land Ressources*, MLR), http://www.mlr.gov.cn/, et de ses missions, http://www.mlr.gov.cn/mlrenglish/about/mission/.

Le ministère de la Protection environnementale (*huanjing baohu bu* ou *Ministry of Environment Protection*, MEP) : http://www.mep.gov.cn/ et http://english.mep.gov.cn/.

Le ministère des Sciences et technologies, (*kexue jishu bu* ou *Ministry of Sciences and Technology*, MOST), http://www.most.gov.cn/ et http://www.most.gov.cn/eng/, consultés le 19/05/2012.

Le conseil national de l'éco-contruction (*zhongguo kechixu jianzhu dahui* ou *China Green Building Council*), http://www.greenbuildingchina.com/en/index.php.

La municipalité de Shanghai

La municipalité de Shanghai (*shanghaishi renmin zhenfu*), http://www.shanghai.gov.cn.

La Commission municipale pour le développement et les réformes de Shanghai (*shanghaishi fazhan he gaige weiyuanhui*), http://fgw.sh.gov.cn/.

Le Bureau municipal de la planification urbaine et des ressources foncières de Shanghai (*shanghaishi guihua he guotu ziyuan guanli ju*), http://www.shgtj.gov.cn.

La Commission municipale de la construction urbaine et rurale et des transports de Shanghai (*shanghaishi chengxiang jianshe he jiaotong weiyuanhui)*, http://www.shjjw.gov.cn/gb/jsjt2009/node13/index.html.

Le Bureau municipal du logement de Shanghai (*in extenso* Bureau municipal de la défense et de la sécurité du logement, *shanghaishi zhufang baozhang he fangwu guanli ju*), http://www.shfg.gov.cn.

Le Bureau municipal de l'aménagement paysager (*in extenso* Bureau de la végétalisation et de l'apparence urbaine, *shanghaishi lühua he shirong guanli ju*), http://lhsr.sh.gov.cn/.

L'Institut de recherche dans le bâtiment (s*hanghaishi jianzhu kexue yan jiu yuan (jituan) youxian gongsi* ; *Shanghai Research Institute of Building Sciences* ou SRIBS), http://www.jk.sh.cn/.

Le Shanghai Green Building Council (*shanghaishi lüse jianzhu cujin hui*), http://www.shgbc.com.

L'arrondissement de Songjiang

Structures institutionnelles de l'arrondissement de Songjiang, http://xxgk.songjiang.gov.cn/website/pages/intro_215.htm?channel=215

La Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang (*shanghai songjiang xincheng jianshe fazhan youxian gongsi*), http://newcity.net.cn/.

Atkins, Schéma directeur du bourg de Thames Town, http://www.atkinsdesign.com/html/projects_masterplanning_thames.htm.

Le groupe Chengtou, en charge du projet de Xinkai, http://web.chengtou.com/default.aspx.

Les sociétés de transports

La société China railway, http://www.chnrailway.com/news/20101220/1220185492.shtm.

La Société de d'investissement et de développement de la construction du réseau ferroviaire de Chengtong (*shanghai chengtong guidao jiaotong touzi kaifa jianshe youxian gongsi*), http://shsongjiang.11467.com/13588.

La Société municipale Shentong (*shanghai shentong jituan youxian gongsi*), le groupe Shentong de Shanghai http://www.shmetro.com/.

La société « Shanghai Metro » (*shanghai ditie*) opérateur du réseau à Shanghai, *http://www.shmetro.com/.*

Schéma interactif du réseau de métro ; correspondances ; horaires, http://www.exploreshanghai.com/metro/

Pour consulter les horaires de service de la ligne de métro n° 9 : http://www.shmetro.com/node155/node158/201004/con103692.htm.

Le groupe de vélo en libre service Forever Bicycle (*chengshi zulin che*), http://www.chinarmb.com/.

L'exposition universelle de Shanghai 2010

L'exposition universelle Shanghai 2010 (*shanghai 2010 nian shibuhui*), http://www.expo2010.cn/.

Entretiens

Chercheurs

NING Yuemin, professeur à l'Université normale de Chine de l'Est et directeur du Centre sur les villes chinoises modernes, plusieurs entretiens entre 2008 et 2011 dans le cadre de l'ANR Périsud.

PAN Haixiao, professeur au Collège d'architecture et d'urbanisme de l'université Tongji à Shanghai, en juin 2007.

ZHUO Jian, entretien réalisé le 26/05/2011, dans le cadre de la mission ANR Périsud en 2011 à Shanghai. ZHUO Jian est maître de conférences au Collège d'architecture et d'urbanisme de l'Université Tongji à Shanghai et spécialiste de l'articulation urbanisme, transports et mobilités.

Responsables institutionnels

Anonyme, chef de projet dans la Société de développement et d'investissement immobilier de Xinkai, filiale du groupe immobilier de Chengtou ; entretien réalisé le 28/03/2012 à Songjiang.

Anonymes, responsables des comités de résidants des phases 1 et 2 de l'opération immobilière et des employés des sociétés de gestion et d'entretien de la phase 3, entretiens réalisés le 28/03/2012 à Songjiang.

CAO Shu, directeur de la société de développement de la ville nouvelle de Qingpu, entretien réalisé le 24/06/2010 à Qingpu.

DING Xiang, employée aux ressources humaines de la Société de développement de la ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 21/03/2012 à Songjiang.

HUANG Jing, employée, Bureau de la planification et du foncier de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 04/06/2007 à Songjiang.

LU, responsable de la planification urbaine, en charge des logements sociaux, Bureau de la planification et du foncier de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 23/03/2012 à Songjiang.

PAN Du, chargé de la promotion des activités pour la Société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011, dans le cadre de la mission Périsud 2011 à Jiading.

SHEN Fusheng, responsable des inspections et des ressources humaines pour le sous-bureau de l'aménagement paysager du réseau ferroviaire de l'arrondissement de Songjiang ; entretien réalisé le 16/03/2012 à Songjiang.

XU Yida, directeur de la société de développement de la ville nouvelle de Jiading ; entretien réalisé le 31/05/2011, dans le cadre de la mission Périsud 2011 à Jiading.

YANG Jianrong, directeur adjoint du Département de l'innovation technologique du SRIBS ; entretien réalisé le 04/03/2011 à Shanghai.

ZHANG Jiehong, directrice de la communication du quartier de Fangsong, entretien réalisé le 21/03/2012 à Songjiang.

Professionnels

Antoine DAVAL, chargé de développement urbain durable et environnement pour Artelia Chine, ex-Sogreah, à Pékin, entretien réalisé le 23/12/2010 à Shanghai et Pékin.

Anthony MCKAY, urbaniste britannique, consultant senior pour ATKINS, en charge du projet de ville nouvelle de Songjiang ; entretien réalisé le 11/03/2011 à Shanghai.

Marie-Perrine PLAÇAIS, architecte-urbaniste française au Studio 6 de l'Institut d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Tongji ; entretien réalisé le 24/04/2007 à Shanghai.

WANG Qiao, ingénieure en génie civil pour Jacques Ferrier architectures, entretiens réalisés en février 2010 à Shanghai.

ZHANG Rufei, consultant chez Chreod, bureau d'études en aménagement urbain ; entretien réalisé le 04/06/2011 à Shanghai dans le cadre de la mission Périsud 2011 à Shanghai.

ZHANG Yangfei, urbaniste, entretiens réalisés en août 2010 à Shanghai.

Agents immobiliers

HAO Yaogun, agent de vente de l'agence immobilière Shanghai Jiangzheng, à Pujiang ; entretien réalisé le 26/02/2011.

HE Xu, agent de vente de l'agence immobilière Tianqing, à Anting ; entretien réalisé le 11/04/2011.

HONG Lihua, agent de vente du bureau de promotion immobilière de Windsor Island à Thames Town ; entretien réalisé le 29/04/2007.

LIU Yatao, agent de vente du bureau de promotion immobilière de la Holland Village (*Nedelan xinzhen*), http://www.hollandvillage.com.cn, à Gaoqiao ; entretien réalisé le 19/02/2011.

PAN Chen, responsable du bureau de promotion immobilière de la résidence Rich Gate, (*meilan hu gao'erfu bieshu*), www.richgategolf.com, pour le promoteur SRE, www.sre.com.cn ; entretien réalisé le 20/02/2011.

SUN Fanqing, agent de vente du promoteur immobilier OCT Oversea Chinese Town, www.oct-sh.com à Pujiang ; entretien réalisé le 26/02/2011.

XU Yufen, agent de vente responsable de l'accueil client de « Boee Scenary Coast » ; entretien réalisé le 12/03/2011.

ZHU Lingling, responsable de l'accueil touristique de « l'heureux foyer de pêcheurs », Chenjia ; entretien réalisé le 12/03/2011

Enquêtes auprès des habitants et des usagers de Songjiang

30 professeurs de français langue étrangère, enseignant à l'Université des langues étrangères de Shanghai, campus de Songjiang, en février-mars 2011.

110 foyers répartis dans quatre zones distinctes de l'arrondissement de Songjiang, une urbanisation ancienne et trois secteurs nouvellement urbanisés, dont 87 foyers dans la ville nouvelle de Songjiang, c'est-à-dire dans le quartier de Fangsong ; 8 foyers dans la vieille ville de Songjiang, dans le quartier de Yueyang ; 7 foyers dans le bourg de Jiuting, dans une zone suburbaine correspondant au débordement urbain de la ville-centre de Shanghai ; et 8 foyers dans le bourg de Sijing à Xinkai, dans un secteur de logements sociaux de la municipalité, accueillant une population venue de la ville-centre de Shanghai dans les logements pour déplacés et dans les premiers logements sociaux à prix abordables. Enquête réalisée en mars 2012.

Tables des illustrations

Tables des tableaux

Tableau 1 : L'évolution de la structure du produit intérieur brut en 1890, 1913 et 1933 35
Tableau 2 : L'évolution du taux d'urbanisation entre 1949 et 1957..... 37
Tableau 3 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 1958 et 1961 40
Tableau 4 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 1962 et 1978 43
Tableau 5 : L'évolution de la structure du produit intérieur brut et de l'emploi entre 1952 et 1978..... 43
Tableau 6 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 1978 et 1992 49
Tableau 7 : L'évolution du taux d'urbanisation de la Chine entre 1992 et 1999..... 53
Tableau 8 : L'évolution du taux d'urbanisation en Chine entre 2000 et 2011 56
Tableau 9 : Les villes-satellites et les implantations industrielles satellites de Shanghai selon différents auteurs 115
Tableau 10 : La spécialisation monofonctionnelle des sept villes-satellites de Shanghai 118
Tableau 11 : L'évolution du taux de natalité dans la municipalité de Shanghai entre 1978 et 1985..... 126
Tableau 12 : Les caractéristiques des villes-satellites de Shanghai en 1990 128
Tableau 13 : La requalification des statuts des districts ruraux en arrondissement de banlieue entre 1988 et 2001..... 133
Tableau 14 : Superficie et population des divisions administratives composant la municipalité de Shanghai en 2011 135
Tableau 15 : L'évolution des surfaces urbanisées à Shanghai entre 1979 et 2009..... 142
Tableau 16 : La population de la municipalité de Shanghai en 2011 159
Tableau 17 : L'évolution par arrondissement de la population résidant à Shanghai entre 1999 et 2010 160
Tableau 18 : L'évolution des usages en termes de mobilité quotidienne à Shanghai en 1986, 1995 et 2004163
Tableau 19 : La construction des infrastructures de transport voyageurs à Shanghai 163
Tableau 20 : Les schémas directeurs du projet « une ville, neuf bourgs » 179
Tableau 21 : L'intégration par le réseau ferré léger des villes nouvelles de Shanghai..... 188
Tableau 22 : Les prix de l'immobilier résidentiel des nouveaux bourgs du projet « une ville, neuf bourgs »209
Tableau 23 : Les prix de vente de la résidence « le bord de mer pittoresque » par type de construction.... 232
Tableau 24 : Les projets de « grandes communautés résidentielles » dans l'arrondissement de Songjiang 260
Tableau 25 : Le prix de construction des logements à Shanghai en 2012 263
Tableau 26 : Typologie résidentielle et prix d'achat dans la ville nouvelle de Songjiang 283
Tableau 27 : Les tendances de l'immobilier résidentiel dans l'arrondissement de Songjiang en 2011..... 289
Tableau 28 : La structure de la population dans l'arrondissement de Songjiang en 2012 289
Tableau 29 : L'évolution de la population résidante, shanghaienne et allochtone entre les 5e et 6e recensements dans l'arrondissement de Songjiang (2000-2010) 293
Tableau 30 : La fréquentation des stations de métro de la ligne n° 9 dans l'arrondissement de Songjiang 315

Table des graphiques

Graphique 1 : L'évolution des populations urbaine et rurale de la Chine entre 1949 et 2011..... 33
Graphique 2 : La transition urbaine chinoise entre 1949 et 1978..... 44
Graphique 3 : La transition urbaine chinoise entre 1978 et 2011..... 57
Graphique 4 : La transition urbaine chinoise entre 1949 et 2011..... 61
Graphique 5 : La répartition de la production industrielle à Shanghai entre 1949 et 1975 119
Graphique 6 : Les surfaces bâties à Shanghai entre 1978 et 2011..... 140
Graphique 7 : La répartition par secteur d'activité à Shanghai entre 1978 et 2011..... 146
Graphique 8 : La structure du produit intérieur brut des technologies à haute valeur ajoutée à Shanghai en 2011..... 147
Graphique 9 : Les investissements dans l'immobilier résidentiel dans la municipalité de Shanghai entre 1978 et 2010..... 156
Graphique 10 : Surface résidentielle construite et surface habitable moyenne à Shanghai entre 1978 et 2010..... 157
Graphique 11 : L'évolution de la population enregistrée et résidante entre 1978 et 2011..... 159
Graphique 12 : La croissance relative de la population résidante totale, de la population shanghaienne et des populations non shanghaiennes entre 2000 et 2010..... 297

Graphique 13 : La croissance par effectifs de la population résidante totale, de la population shanghaienne et des populations non shanghaiennes entre 2000 et 2010 297

Table des cartes

Carte 1 : Les villes durables chinoises et ses modèles urbains 86
Carte 2: Le schéma directeur du Grand Shanghai de 1931 96
Carte 3 : Schéma directeur de Shanghai de 1946 98
Carte 4 : Les nouveaux villages construits à Shanghai entre 1952 et 1977 104
Carte 5 : La municipalité de Shanghai en 1958, avant redéfinition de ses limites administratives internes 106
Carte 6 : Le schéma directeur de 1959 111
Carte 7 : Les villes-satellites de Shanghai 116
Carte 8 : Le schéma directeur de Shanghai en 1986 124
Carte 9 : Le schéma directeur de Shanghai 1999-2020 131
Carte 10 : Les divisions administratives de la municipalité de Shanghai en 2013 136
Carte 11 : L'évolution de l'extension urbaine et de l'utilisation du sol dans la municipalité de Shanghai entre 1979 et 2009 141
Carte 12 : Les zones de développement industriel à Shanghai dans les années 1990 145
Carte 13 : La répartition géographique des zones d'activités à Shanghai en 2012 148
Carte 14 : Les lieux de l'enseignement supérieur à Shanghai en 2012 149
Carte 15 : L'évolution de la croissance de la population résidante dans la municipalité de Shanghai entre 1999 et 2010 161
Carte 16 : Les infrastructures de transport voyageurs à Shanghai 164
Carte 17 : Le réseau urbain et les villes nouvelles planifiées par le schéma directeur de 1999 173
Carte 18 : Les villes nouvelles du projet « une ville, neuf bourgs » lancé en 2001 à Shanghai 176
Carte 19 : Le programme de développement prioritaire « trois villes nouvelles principales » de 2003 182
Carte 20 : Le programme de redéploiement polycentrique hiérarchisé "1-9-6-6" en 2006 183
Carte 21 : Les villes nouvelles et le programme de redéploiement du XII^{e} programme d'action quinquennal de Shanghai en 2011 185
Carte 22 : Les programmes de redéploiement polycentrique à Shanghai et leurs villes nouvelles entre 1999 et 2013 186
Carte 23 : L'évolution du développement suburbain à Xinzhuang entre 2002 et 2010 193
Carte 24 : L'évolution des secteurs en développement de la ville nouvelle de Qingpu 195
Carte 25 : L'évolution des secteurs en développement de la ville nouvelle de Jiading entre 2003 et 2010 . 198
Carte 26 : Les secteurs en développement de la ville nouvelle de Lingang 200
Carte 27 : L'évolution des secteurs en développement de la ville nouvelle de Pujiang 203
Carte 28 : Le nouveau bourg de Luodian en 2010 205
Carte 29 : Les « grandes communautés résidentielles » à Shanghai 211
Carte 30 : L'aménagement de la zone de Dongtan sur l'île de Chongming en 2012 229
Carte 31 : Les logements sociaux municipaux dans l'arrondissement de Songjiang en 2012 259
Carte 32 : Les logements sociaux ou « grandes communautés résidentielles » à Sijing 261
Carte 33 : L'intégration de la ville nouvelle de Songjiang par les réseaux de transports 267
Carte 34 : Les nouvelles périphéries urbaines de Songjiang : villes nouvelles et logements sociaux 269
Carte 35 : Les divisions administratives de l'arrondissement de Songjiang en 2013 272
Carte 36 : Les secteurs urbanisés à Songjiang 274
Carte 37 : Les étapes de la construction du parc résidentiel de la ville nouvelle de Songjiang entre 1999 et 2012 275
Carte 38 : La structure du parc résidentiel de la ville nouvelle de Songjiang 282
Carte 39 : Le prix à l'achat de l'immobilier résidentiel dans la ville nouvelle de Songjiang 284
Carte 40 : L'évolution de la segmentation résidentielle à Xingqi entre 2008 et 2011 286
Carte 41 : La croissance de la population résidante dans l'arrondissement de Songjiang entre 2000 et 2010 292
Carte 42 : Les densités de la population résidante totale à Songjiang en 2000 et en 2010 294
Carte 43 : La part de la population résidante allochtone dans l'arrondissement de Songjiang en 2000 et en 2010 296
Carte 44 : La répartition de l'échantillon des ménages interrogés par résidence à Songjiang 306
Carte 45 : L'organisation spatiale de Thames Town en 2012 345
Carte 46 : Métropolisation, villes nouvelles et logements sociaux, vers une ségrégation socio-spatiale des nouveaux quartiers périphériques 380

Table des schémas

Schéma 1 : Trajectoire urbaine et succession des villes nouvelles en Chine : vers la production de nouveaux quartiers périphériques et ses modèles urbains 87
Schéma 2 : L'organisation des divisions administratives d'une municipalité de rang provincial..... 137
Schéma 3 : Le réseau de métro opérationnel à Shanghai fin 2012 166
Schéma 4 : L'isomorphisme institutionnel des services municipaux et d'arrondissements à Shanghai 239
Schéma 5 : Documents d'urbanisme et niveaux de planification à Shanghai 242
Schéma 6 : Les schémas directeurs successifs de la ville nouvelle de Songjiang entre 1999 et 2002 249
Schéma 7 : Le schéma directeur de la ville nouvelle de Songjiang (2010-2020)..... 255

Table des photographies

Photographie 1: Une borne de vélos en libre-service à la station de métro Pujiang à Minhang..... 168
Photographie 2 : La bibliothèque de la ville nouvelle de Qingpu conçue par MADAs.p.a.m. Architecture Design 196
Photographie 3 : La ville nouvelle de Jiading en construction et son métro aérien..... 199
Photographie 4 : Des balcons équipés de panneaux solaires thermiques à Songjiang 222
Photographie 5 : La zone humide aménagée de Dongtan 230
Photographie 6 : Les logements sociaux du « Nouveau triomphe » (*xinkai*) 262
Photographie 7 : La ville nouvelle de Songjiang..... 273
Photographie 8 : La fragmentation spatiale entre la ville nouvelle de Songjiang en construction et les villages alentour 276
Photographie 9 : La cité ouvrière de la rue Yueyang-sud 277
Photographie 10 : Le village de Xiangjia 278
Photographie 11 : Des grands parents originaires de l'Anhui s'occupant de leur petit-fils dans l'aire de jeux pour enfants de la résidence Minfeng..... 303
Photographie 12 : Un paysan déplacé de Songjiang..... 319
Photographie 13 : Un moniteur de taxi originaire de Xiaokunshan 321
Photographie 14 : Un technicien supérieur originaire de Zhongshan..... 322
Photographie 15 : Des paysannes de Songjiang et de Jinshan..... 323
Photographie 16 : Un retraité originaire de Xuhui dans la ville-centre 324
Photographie 17 : Une jeune cadre originaire du Hunan et son nouveau-né..... 325
Photographie 18 : Des enfants originaires de Wenzhou et leur nourrice..... 326
Photographie 19 : Un Shanghaien de Xuhui, propriétaire d'une « maison de campagne » à Thames Town327
Photographie 20 : Des migrants du Jiangxi en colocation multiple 329
Photographie 21 : Une mère de famille originaire du Jiangxi et désirant rentrer au pays 330
Photographie 22 : Des shanghaiens expulsés de la ville-centre vers Xinkai 331
Photographie 23 : Le vieux Wang n'a pas été indemnisé, lorsque le village a repris ses terres 332
Photographie 24 : La famille Wang (père et fils), paysans de Xingqi, en attente d'être relogés 333
Photographie 25 : Exproprié de son *lilong* à Luwan dans l'hyper-centre, ce retraité devient propriétaire de quatre appartements, dont deux à Xinkai 334
Photographie 26 : Une des premières installées dans les logements sociaux à prix abordable de Xinkai à Sijing 336

Table des planches

Planche 1 : Le réseau aérien de métro : la station du lac Meilan et la ligne de métro n°9 165
Planche 2 : Photographies du nouveau de bourg de Pujiang 204
Planche 3 : Le bourg de style scandinave de Luodian..... 206
Planche 4 : Le nouveau bourg de Anting 207
Planche 5 : Le bourg de Gaoqiao. 208
Planche 6 Les éco-pavillons du village écologique de Yindong 231
Planche 7 : Opération de promotion immobilière à Dongtan, la résidence « le bord de mer pitttoresque », de style toscan 233
Planche 8 : Les quartiers de la vieille ville de Songjiang en cours de patrimonialisation 279
Planche 9 : Grands collectifs et petits collectifs dans la ville nouvelle de Songjiang 280
Planche 10 : Le pavillonnaire dans le secteur à l'anglaise de Songjiang 281
Planche 11 : Tours de logements et locaux préfabriqués 285
Planche 12 : Portes minimalistes et portes ostentatoires à Songjiang 287
Planche 13 : Les stations de métro qui relient la ville nouvelle de Songjiang à la ville-centre de Shanghai316

Planche 14 : Le quartier de Thames Town s'inscrit en rupture morphologique avec le reste de la ville nouvelle 344
Planche 15 : La morphologie urbaine de Thames Town 348
Planche 16 : Les marqueurs à l'anglaise de Thames Town 350
Planche 17 : Un décor approprié par l'industrie de la photographie nuptiale 352
Planche 18 : Des marqueurs urbains français de Thames Town 353
Planche 19 : Un quartier de communautés fermées ? 356
Planche 20 : Les habitants de Thames Town relèvent d'origines et de revenus variés 362
Planche 21 : L'appropriation de l'espace semi-public et privé de Thames Town par des usages chinois 366
Planche 22 : Le « Vieux Shanghai » à Thames Town 368
Planche 23 : Un intérieur chinois à Thames Town. La chambre à coucher *fensgshui* 369

Table des matières

VILLES NOUVELLES ET REDÉPLOIEMENT MÉTROPOLITAIN À SHANGHAI 1

Remerciements 3

Notes sur les termes en chinois 5

Sommaire 7

Introduction 9
Shanghai, métropole émergente de la Chine de l'Est 10
Approcher Shanghai par ses périphéries urbaines et ses villes nouvelles 15
Itinéraire scientifique et détours 17
Les études urbaines sur Shanghai 22
Sources et difficultés du terrain chinois 25

Première partie : Urbanisation et villes nouvelles en Chine 31

Chapitre I
Les villes chinoises en mutation : urbanisation et métropolisation 33
Un immense pays rural 34
Une urbanisation retardée 36
La transition urbaine de Lewis 36
Les villes socialistes et la première phase d'industrialisation 37
Une urbanisation récente et accélérée 45
Définition de la métropolisation 45
« Réformes et ouverture » 47
Définir l'urbain, le rural et leurs populations 57

Chapitre II
Villes nouvelles et modèles urbains en Chine 63
Les villes nouvelles : naissance et diffusion d'un modèle international 64
Les cités-jardins d'Howard 64
Les villes nouvelles de décongestion 65
Des villes nouvelles aux villes durables 74
La trajectoire des villes nouvelles en Chine 77
Les villes-satellites chinoises 77
Les villes nouvelles contemporaines 79
L'émergence du concept de ville durable en Chine 81

Deuxième partie : Projet métropolitain et redéploiement territorial dans la municipalité de Shanghai 91

Chapitre III
La constitution du territoire municipal (1927-2013) 93
Vers une gouvernance chinoise : les projets urbains entre 1927 et 1949 93
La municipalité spéciale de 1927 : l'unification d'un territoire polycéphale sous juridiction chinoise 94
Le schéma directeur du Grand Shanghai de 1931 95
Les schémas directeurs de 1946 et 1949 97
Les chantiers des 30 premières années du régime communiste 98
La disgrâce 99
Contrôler et loger les Shanghaiens 99

Les « nouveaux villages » entre 1950 et 1990 : premier projet de redéploiement spatial de la population 101
De nouvelles limites municipales en 1958 105
Vers une planification d'État et l'industrialisation de la municipalité 107
La planification de villes-satellites mono-industrielles entre 1958 et 1978 112
La seconde phase de développement des villes-satellites 123
Le schéma directeur de Shanghai en 1986 123
Le renouveau des villes-satellites 125
Pudong et le renouveau 129
Le schéma directeur de Pudong en 1992 130
Le schéma directeur de Shanghai en 1999 130
Les recompositions administratives entre 1988 et 2013 132
La requalification des statuts administratifs des districts ruraux en arrondissements de banlieue dans les années 1990 132
Les fusions territoriales dans les années 2000 134
Les divisions administratives de la municipalité de Shanghai en 2013 135

Chapitre IV
L'extension urbaine et le redéploiement fonctionnel (1978-2013) 139
Les lieux de l'extension urbaine depuis 1978 139
Le redéploiement des activités en périphérie 142
L'industrialisation rurale et les zones de développement des années 1980 142
Le développement des zones d'activités de Pudong dans les années 1990 145
Le redéploiement des activités de nouvelles technologies, de recherche et d'enseignement dans les années 2000 146
Le desserrement résidentiel et le redéploiement de la population 150
La réforme du système du logement et l'ouverture du marché de l'immobilier 150
Le développement de l'immobilier résidentiel 156
Les dynamiques de population centre-périphérie entre 1999 et 2010 158
Une métropole articulée par un système de transports modernes et diversifiés 162
Intensification et diversification des mobilités intra-urbaines 162
Les infrastructures de transports voyageurs inter-urbains 163
Intégrer le redéploiement métropolitain par un réseau performant de transports en commun 165

Chapitre V
Les villes nouvelles et le redéploiement polycentrique (1999-2013) 171
Les programmes de villes nouvelles depuis 1999 172
Les onze villes nouvelles programmées par le schéma directeur de 1999 172
Le projet pilote « une ville, neuf bourgs » en 2001 174
Développer « trois villes nouvelles principales » en 2003 181
Le programme « 1-9-6-6 » en 2006 182
Les villes nouvelles du XII^{e} programme d'action quinquennal planifiées en 2011 184
Bilan et projets 187
Les atouts des villes nouvelles 187
Les limites des villes nouvelles planifiées par le X^{e} plan quinquennal et le XI^{e} programme d'action quinquennal 188
Vers une typologie des villes nouvelles de Shanghai 191
Les villes nouvelles suburbaines : Minhang et Baoshan 192
Les principales villes nouvelles en périphérie urbaine : Jiading, Songjiang, Qingpu et Nanhui 194
Les villes nouvelles secondaires : Jinshan, Nanqiao, Chenjia et Chengqiao 201
Les bourgs du programme « une ville, neuf bourgs » 202
Quartiers de grands ensembles dits « villes nouvelles » et grands ensembles de logements sociaux 210

Chapitre VI
Une métropole aux prises avec les exigences de la mondialisation et du développement durable 213
Les villes nouvelles de Shanghai sont-elles des éco-villes ? 213

Rationaliser l'espace urbain 213
Différencier l'architecture et intégrer la métropole à la mondialisation 215
Les promesses environnementales d'un développement durable ? 218
Le projet d'éco-ville de Dongtan 222
Retour sur le projet de la ville écologique à Dongtan 223
Chongming, de la ville écologique à l'île écologique 227
L'aménagement du secteur écologique de Dongtan 228
Une opération de promotion immobilière : Les villas du bord de mer 232

Troisième partie : L'intégration des nouveaux quartiers de Songjiang dans la métropole shanghaienne 235

Chapitre VII
Gouvernance et aménagement dans les nouvelles périphéries urbaines 237
Gouvernance et documents d'urbanisme 237
Double gouvernance et isomorphisme institutionnel 237
Les documents d'urbanisme 240
Les acteurs de la production urbaine 242
La chaîne de la production immobilière 243
La construction d'une ville nouvelle 246
L'aménagement des nouvelles périphéries urbaines à Songjiang 248
Aménager la ville nouvelle de Songjiang et le bourg expérimental de Thames Town 248
Construire des logements sociaux : la « grande communauté résidentielle » de Xinkai 258
Les transports en commun : la ligne de métro n° 9 265

Chapitre VIII
Développement immobilier, mobilités résidentielles et divisions socio-spatiales 271
Le parc de logements de la ville nouvelle de Songjiang : entre fragmentation spatiale et ségrégation sociale 273
Le développement immobilier de la ville nouvelle entre 1999 et 2012 275
La fragmentation spatiale du parc résidentiel 276
La segmentation résidentielle et ses formes urbaines à Songjiang 279
Les segmentations du parc de logements 282
Le peuplement de la ville nouvelle : mobilités résidentielles et polarisation par l'emploi 289
L'évolution démographique dans l'arrondissement de Songjiang entre 2000 et 2010 290
Les mobilités résidentielles et les relations domicile/travail à Songjiang 299
Les ségrégations socio-spatiales à Songjiang : portraits d'habitants 317
Les premiers habitants de la ville nouvelle 318
L'émergence d'une classe moyenne diversifiée 324
Les populations les moins favorisées : les résidants allochtones précaires et les shanghaiens laissés-pour-compte 328
Les Shanghaiens bénéficiaires d'un logement social 333

Chapitre IX
Thames Town, un bourg expérimental 339
Le quartier de Thames Town 339
Le cadre institutionnel et les acteurs 339
Le projet urbanistique 340
La morphologie urbaine et l'architecture de Thames Town 342
Une composition paysagère entre mise en scène et communauté fermée 349
Un décor à l'anglaise 349
Les communautés fermées 354
La population de Thames Town et ses pratiques 357
Les pratiques des non résidants 357
Témoignages d'habitants 358
Valorisation identitaire et appropriation des lieux par les habitants 363
La valorisation identitaire de la classe moyenne émergente et la curiosité de l'étranger 363
L'appropriation des lieux 364

La valorisation identitaire et commerciale du « Vieux Shanghai » 367

Conclusion 373
La transition urbaine chinoise et l'émergence de certains territoires métropolitains 374
La fabrique urbaine de Shanghai, entre circulation de modèles et affirmation d'acteurs locaux et régionaux 375
Recompositions territoriales, production d'inégalités et de ségrégations sociales 379

Annexes 385
Questionnaire 385
Lexique chinois-français de la ville 395
Lexique français-chinois de la ville 401

Sources et références bibliographiques 407
Bibliographie 407
Documents de planification 423
Municipalité de Shanghai 423
Arrondissement et ville nouvelle de Songjiang 424
Statistiques 425
Statistiques à l'échelle de la Chine 425
Statistiques à l'échelle de la municipalité de Shanghai 425
Statistiques à l'échelle de l'arrondissement de Songjiang 425
Cartes 426
Institutions et sociétés 427
Ministères et conseils nationaux 427
La municipalité de Shanghai 427
L'arrondissement de Songjiang 428
Les sociétés de transports 428
L'exposition universelle de Shanghai 2010 428
Entretiens 429
Chercheurs 429
Responsables institutionnels 429
Professionnels 430
Agents immobiliers 430
Enquêtes auprès des habitants et des usagers de Songjiang 430

Tables des illustrations 433
Tables des tableaux 433
Table des graphiques 433
Table des cartes 434
Table des schémas 435
Table des photographies 435
Table des planches 435

Table des matières 437

Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai : les nouvelles périphéries urbaines chinoises

Carine HENRIOT

Résumé :

En Chine, la croissance urbaine en périphérie des très grandes villes s'accélère dès les années 2000. La ville de Shanghai connaît alors une croissance spectaculaire qui opère de profondes mutations de ses tissus urbains. Elle devient une métropole émergente capable de moderniser sa physionomie urbaine, de mobiliser l'ensemble de son territoire municipal afin d'opérer un desserrement puis un redéploiement polycentrique de ses activités et de sa population vers ses villes nouvelles. Cette thèse de doctorat en géographie vise ainsi à saisir la transmission de modèles urbains internationaux, la production urbaine dans un contexte de forte intervention publique, ainsi que les recompositions territoriales et sociales en périphérie de Shanghai, au défi de son intégration au système métropolitain, à travers l'étude de ses villes nouvelles construites depuis 1999 dans le cadre de cinq programmes de redéploiement polycentrique.

Mots clés :
Chine ; Shanghai ; Aménagement urbain ; Divisions socio-spatiales ; Immobilier ; Métropolisation ; Mobilité résidentielle ; Périphéries urbaines ; Politique territoriale ; Ville nouvelle.

Doctoral thesis title :
« New towns and metropolitan redeployment in Shanghai municipality : Chinese new urban peripheries »

Abstract :
At the beginning of the 2000's, suburban growth around Chinese big cities is accelerating. This spectacular growth greatly impacts urban fabrics. Shanghai becomes an emerging metropolis able to modernize its urban landscape, to mobilize the whole municipality territories, to operate a deconcentration then a polycentric redeployment of both activities and population towards new towns. This doctoral thesis in Geography deals with international urban pattern transmission, urban production in a context of huge public intervention, social and spatial changes in Shanghai new urban peripheries, challenging metropolitan system integration of the new towns built since 1999 in the framework of five polycentric redeployment programs.

Key words :
China ; Shanghai ; Metropolisation ; New town ; Residential mobility ; Real estate ; Socio-spatial divisions ; Spatial policy ; Urban peripheries ; Urban planning.