

CRESCENDO HORS-SÉRIE CHINE

Urbanisme et architecture

Les défis d'avenir de l'urbanisation

Deux indicateurs donnent une idée des profondes transformations qui se sont opérées en Chine au cours de ces dernières décennies. Le premier, c'est bien sûr l'incroyable croissance économique, qui oscille entre 8 et 10 % depuis plusieurs années. Le second concerne l'urbanisation du pays, dont le taux se situait encore en dessous de 20 % à la fin des années 1970, et qui flirte aujourd'hui avec les 50 %. Ces tendances parallèles ne doivent rien au hasard. Elles sont le fruit d'une volonté affichée des pouvoirs publics. « En 1992, Hou Jie, ministre de la Construction, annonçait que l'urbanisation serait le moteur de la croissance économique, explique Françoise Ged, directrice de l'Observatoire de l'architecture contemporaine en Chine. La directive a été appliquée, mise en œuvre avec des réformes fondamentales portant sur la commercialisation du foncier et du logement, très différemment selon les villes. »

En deux décennies, des villes gigantesques sont sorties de terre, se sont étendues, transformées, modernisées. Pour les bâtir, le pays a absorbé la moitié de la production mondiale de ciment et un tiers de celle d'acier. Certaines métropoles, comme Shanghai ou Pékin, sont aujourd'hui associées à une image de modernité et d'audace architecturale. Le monde entier a pu s'en rendre compte à l'occasion des derniers jeux Olympiques, en découvrant une ville transfigurée et des réalisations exceptionnelles. Le « nid d'oiseau » (Herzog et de Meuron), le Cube d'eau (Peddle, Thorp et Walker), le nouvel opéra (Paul

Andreu) ou le nouveau terminal aéroportuaire (Norman Foster)... « Les plus grands noms de l'architecture mondiale participent à des projets à Pékin et à Shanghai, confirme Ghyslain Watrelos, directeur de l'Activité Granulats & Béton de Lafarge en Chine. Leurs réalisations contribuent à populariser des types de béton encore peu répandus dans le secteur de la construction chinois. C'est pour nous une formidable opportunité de développer et faire connaître nos produits, en particulier nos bétons innovants. »

Mais la rapidité de l'urbanisation du pays a aussi des conséquences néfastes. Dans bien des endroits, l'expansion des villes s'est opérée sans que l'on ait pris le temps d'établir des plans d'urbanisme cohérents, qui tiennent compte de la qualité de vie, du transport ou de la gestion de l'eau et des déchets. « Tôt ou tard, un tel mode de développement urbain est voué à se heurter à l'épuisement des ressources naturelles et à des problèmes écologiques », constate Wang Shu, directeur de l'École d'architecture de Hangzhou.

Portée par l'exhortation du président Hu Jintao, prononcée lors de la Conférence consultative politique du peuple chinois (CCPPC) début mars, à « parvenir à un développement équilibré, coordonné et durable pendant le processus de transformation du mode de croissance économique du pays », une nouvelle demande en matière d'urbanisme semble se dessiner; plus harmonieuse et plus à l'écoute des besoins des populations. «

Aujourd'hui, cette inflexion est menée par une nouvelle génération d'architectes et d'urbanistes désireux de s'impliquer sur le terrain et sur le chantier. [De ce point de vue, l'influence d'enseignants au sein des écoles d'architecture, tels Zhang Lei, Wang Shu ou Zhou Jian, et celle de leurs réalisations sont essentielles](#) », note Françoise Ged. Comment un tel virage est-il envisageable, alors que le phénomène d'urbanisation se poursuit à un rythme effréné ? « Nous avons la chance d'opérer sur des marchés extrêmement réactifs. Lorsqu'une

décision est prise, elle est aussitôt mise en application, y compris à l'échelle d'un secteur d'activité », souligne Christian Devillers, responsable de l'Activité Plâtre de Lafarge en Chine.

3 questions à...

Françoise Ged

Directrice de l'Observatoire de l'architecture [de la Chine](#) contemporaine ~~en Chine~~ à la Cité de l'architecture et du patrimoine ~~de Paris~~

Quel regard portez-vous sur le phénomène d'urbanisation en Chine ?

La décentralisation des pouvoirs a entraîné une mise en œuvre à géométrie variable des directives du gouvernement. Sans parler des différences de climat ou de culture. Pékin n'a rien à voir avec Shanghai. Et les écarts sont encore plus criants entre des villes comme Hangzhou, vantée pour sa qualité de vie, et les mégalo-poles industrielles du centre.

En quoi Pékin et Shanghai sont-elles si différentes ?

Shanghai a fait l'objet de nombreuses études urbaines dès les années 1980, et s'est étendue en associant grande densité et développement des transports en commun. C'est aussi la première métropole chinoise à avoir accueilli des architectes étrangers pour des concours ou des conférences. À Pékin, capitale du pays, la priorité a été accordée à l'automobile et à la construction de périphériques successifs dès les années 1990, au détriment de la ville, dont des quartiers entiers ont été démolis. Un certain nombre d'architectes, d'urbanistes, de personnalités chinoises et étrangères se sont élevés contre cette politique, aujourd'hui officiellement remise en cause.

Une urbanisation plus durable est-elle en train de se dessiner ?

C'est une priorité clairement affichée avec la création d'un ministère dédié. L'émergence d'une nouvelle génération d'architectes et d'urbanistes introduit également une nouvelle

approche de la ville. Ma Qingyun, fondateur de l'agence MADA s.p.a.m., ou Yung-Ho Chang de l'agence Feichang Jianzhu à Pékin, fervent partisan d'un micro-urbanisme relié aux habitants, ont tous deux ont été appelés comme doyens d'école d'architecture aux États-Unis. Cette reconnaissance internationale accroît leur audience auprès des étudiants aujourd'hui.