

# LA DIFFICILE PROMOTION D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE EN CHINE : L'EXEMPLE DES NOUVELLES ZONES ÉCONOMIQUES DANS LE DELTA DU YANGTZE

GÉRALD BILLARD, MAÎTRE DE CONFÉRENCE, LABORATOIRE MTG, UNIVERSITÉ DE ROUEN  
AUDE CORDIER, LUDIVINE LEMOINE, DOCTORANTES, LABORATOIRE MTG, UNIVERSITÉ DE ROUEN

---

## INTRODUCTION

Ce que GODEMENT décrit (2004) comme « l'enthousiasme des administrations locales pour la construction d'infrastructures nouvelles et d'ambitieux projets immobiliers » se vérifie parfaitement en Chine depuis trois décennies. En effet, avec l'instauration d'une politique économique libérale sous l'impulsion de Deng Xiao Ping en 1978, la Chine s'adapte progressivement aux règles internationales du libre échange, entraînant de fait de profondes mutations tant sociales que spatiales. Ainsi, ces changements se sont traduits, depuis le début des années 90, par l'explosion de nouvelles zones de développement économique passant de 14 en 1990 à 4000 en 2003 (Jürgen U., Rehbehn R., 2003) et environ 7 000 en 2004 (Bobin F. 2004). Il faut néanmoins dissocier deux types de zones : celles développées sans véritable perspective par les gouvernements locaux, dont la principale motivation un gain rapide sur les revenus fonciers, et celles initiées par le gouvernement national, les *ETDZs* (*Economic and Technological Development Zones*), dans un but d'attirer des investisseurs étrangers et de développer l'import-export de biens et de produits finis. Moins nombreuses mais plus complexes, les *ETDZs* associent parcs industriels, centres de recherche & développement, plates-formes logistique, immeubles administratifs et espaces résidentiels, commerciaux et récréatifs pour former au final de véritables villes-nouvelles pouvant s'étendre sur plus de 50 km<sub>2</sub> en périphérie des principaux centres-urbains. Elles constituent en quelque sorte la vitrine économique et urbaine d'une Chine résolument déterminée à affirmer sa modernité. L'intégration des préoccupations environnementales dans l'aménagement de ces zones d'activités témoigne aussi de la volonté chinoise de s'adosser stratégiquement aux préoccupations internationales autour du développement durable et ainsi démontrer ses capacités à appliquer une politique qu'en théorie seuls les pays les plus développés sont capables de mettre en oeuvre.

Emelianoff (2002) souligne que l'utopie environnementaliste a une part de plus en plus prégnante dans le débat urbain depuis le début des années 90. Cependant, la notion de ville durable ouvre un champ de questionnements et d'expérimentations où se met en forme une vision urbanistique non dépourvue de cohérence mais qui mérite d'être investie plus précisément. Derrière le discours très volontariste prônant une planification urbaine renvoyant sans cesse à la notion de développement durable, quelles sont les réelles capacités des autorités chinoises à générer des modèles innovants ? A partir de l'exemple de deux zones économiques nouvelles situées dans l'arrière pays de Shanghai (la Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone – RBETDZ - à Nanjing et le Suzhou Industrial Park -SIP), les dimensions environnementale et sociale sont analysées pour confronter le discours des autorités à la réalité de ces projets vitrines.

## 1 PERTINENCE DES NOUVELLES ZONES ECONOMIQUES ET POLITIQUES GOUVERNEMENTALES CHINOISES

Inhérente à la libéralisation de l'économie chinoise, la décentralisation économique concrétisée par les transferts des responsabilités financières et des entreprises aux pouvoirs locaux, la privatisation et l'internationalisation, a créé un afflux de capitaux et de grandes multinationales étrangères. Cette ouverture a eu de profondes répercussions sur l'organisation des espaces industriels. Selon Jürgen U. (2003), le principal facteur expliquant la rapidité de développement de la Chine est la multiplication de parcs industriels. Toutefois, pour éviter toute dérive, le gouvernement a tenu à canaliser et contrôler en donnant des priorités d'implantation, tant dans les choix stratégiques de développement, que dans les structures d'accueil. A partir de 1980, Le gouvernement chinois a créé successivement cinq zones économiques spéciales (SEZ) de libre échange : Shenzhen, Zuhai et Shantou au Guangdong, Xiamen au Fujian et la province de Hainan. Depuis 1984, 14 villes côtières ont été ouvertes sur l'extérieur dont Shanghai, Suzhou et Guangzhou. Mais la fulgurante progression s'est opérée, au début des années 90, avec l'aménagement de parcs industriels spécifiques (les *ETDZs*) qui ne relèvent plus spécifiquement de l'autorité étatique mais se diffusent géographiquement plus librement sous l'impulsion de coopérations Sino-singapouriennes (exemple du Suzhou Industrial Park créé en 1994) ou plus couramment maintenant, d'initiatives locales. Cette prolifération de nouvelles zones traduit à la fois une certaine dérive de la politique de développement économique chinoise mais aussi un détournement du concept novateur et ambitieux attaché aux *ETDZs*. Toutefois, certaines de ces nouvelles aires industrielles

restent très caractéristiques des objectifs initiaux du gouvernement chinois : planifier de grandes zones d'activités multifonctionnelles répondant aux exigences du développement durable. Concept nouvellement prôné par la classe dirigeante, les notions de mixité sociale, multiplicité des usages du lieu, de réduction des mobilités, de recyclage des déchets (notamment entre entreprises), de qualité de vie, d'éducation, d'accès à l'emploi ou de traitement de l'environnement bâti font partie intégrante du discours actuel de marketing territorial.

Ainsi, dans la conception de la majorité de ces nouvelles zones est associée une planification environnementale, allant du respect paysager à la certification ISO 14001 du parc (usine de traitement des eaux, centrale énergétique, etc.). Parallèlement à son ouverture économique, l'Etat chinois s'est investi dans la promotion des entreprises propres (*Cleaner Production*) par le biais de différentes coopérations avec le Canada, la Norvège, les Pays-Bas, dans le cadre du PNUE (Programme des

Nations Unies pour l'Environnement) et d'un financement par la Banque Mondiale. Aussi, suite à la conférence de Rio en 1992, l'Etat chinois s'est officiellement impliqué dans le développement durable en élaborant dix politiques stratégiques sur « l'Environnement et le Développement pour la Chine et un Agenda 21 Chinois » à une échelle nationale et locale (provinces et villes) (QIAN Yi, 2003). Ce dernier a été approuvé par le Conseil d'Etat Chinois, en Mars 1994, et est géré par l'ACCA21 (the Administrative Center for China's Agenda 21) affilié au MOST (Ministry of Science and Technology).

Par ailleurs, au-delà des directives et politiques globales, le gouvernement s'est également engagé dans la promotion et l'application d'outils environnementaux émergents : indicateurs et audits environnementaux, analyse du cycle de vie et l'écologie industrielle avec les projets de planification de parcs éco-industriels (EIP). Ces parcs, apparus dans le milieu des années 90, sont fondés sur l'échange de déchets entre entreprises (les déchets des uns servant de matières premières aux autres). Plusieurs projets d'EIP sont lancés par les autorités locales, en coopération avec des universités. Une dizaine de cas dont ceux de Dalian, Tianjin, Yantai et Suzhou ont opté pour la mise en place de démarches éco-industrielles sous l'égide du gouvernement chinois. D'une manière générale, il est difficile de faire un état des lieux de l'avancement des démarches environnementales : derrière le discours et l'apparat environnemental, se cachent des enjeux économiques, stratégiques et concurrentiels des gestionnaires avides de rentabilité.

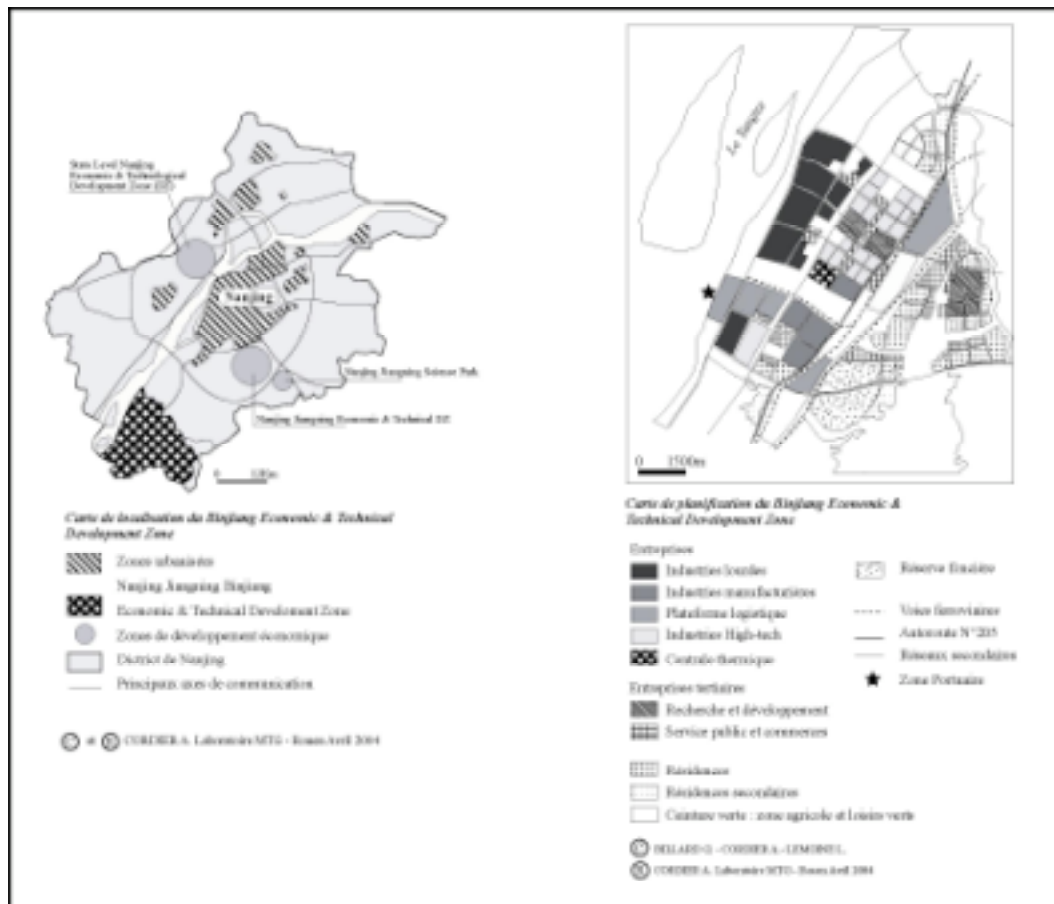
## 2 LES NOUVELLES ZONES ÉCONOMIQUES, L'EXEMPLE DE NANJING ET SUZHOU

En pleine mutation économique, depuis le début des années 80, la province de Jiangsu a su développer une stratégie de transformation économique lui donnant la place de périphérie et « d'hinterland industriel » de Shanghai (BOILLOT J.-J., MICHELON N., 2001). Les espaces les plus développés se situent au Sud et Sud-Est du Jiangsu. Carrefours industriels et commerciaux majeurs du delta du Yangtze, Nanjing et Suzhou font parties des villes pilotes de l'arrière pays de Shanghai aussi dénommée « la tête du dragon » (Baye E., 2002). Depuis une vingtaine d'années, l'ouverture et les réformes sociales et culturelles ont poussé les villes à développer des nouvelles zones économiques dans lesquelles l'accueil des entreprises va de pair avec la construction de véritable lieux de vie (résidences, espace de détente et de loisirs, écoles...) tenant compte de la qualité des espaces de vie et basé sur le concept d'*Urban Liveability* qui renvoie à l'optimisation des relations au quotidien entre l'habitant et son environnement urbain (Pacione, 2002).

### 2.1 Localisation des zones :

Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone (RBETDZ) et Suzhou Industrial Park (SIP) participent au phénomène décrit par Sanjuan (2000) comme la volonté des autorités chinoises de transformer la ville, lieu de consommation, en lieu de production qui se traduit par une industrialisation prenant parfois la forme de villes-satellites en périphérie urbaine.

Localisée à 25 km au Sud-Ouest de Nanjing, le long du Yangtze (fig. 1), Riverside est la quatrième pierre d'angle d'un vaste programme de développement économique mis en place dans le district de Nanjing. La desserte de la zone est principalement assurée par une autoroute nouvellement construite (205 National Highway) qui traverse la ville-nouvelle en se dédoublant et permet de rallier la ville-centre en 25 minutes. Cet axe routier est doublé par une voie de chemin de fer. L'aéroport international de Nanjing, aménagé à 26 km à l'est et accessible par route expresse depuis Riverside, ainsi qu'un port *in situ* (en construction) complètent un réseau de transport moderne et diversifié. Riverside répond parfaitement à la stratégie de mise en valeur des rives du Yangtze prônée par les autorités étatiques chinoises, relayées localement par les responsables de la province du Jiangsu. Il s'agit ainsi de favoriser le développement polycentrique de Nanjing (5,3 millions d'habitants), tout en profitant de l'important vivier de main d'œuvre de la province voisine de Anhui située plus au sud.



**Fig. 1** Localisation et organisation de Riverside

La création de Riverside remonte à mars 2003 sous l'action combinée du gouvernement qui finance partiellement le projet, des autorités locales de la province du Jiangsu et du district de Jiangning. Un comité de gestion regroupant 138 personnes est responsable du projet (planification urbaine, suivi de la viabilisation des terrains et des travaux de construction...). Riverside devrait se bâtir en quatre phases successives pour donner naissance à une ville nouvelle couvrant à peu près 50 km<sub>2</sub> (fig. 1).

Le *Suzhou Industrial Park* (SIP) a été créé en 1994, sous l'impulsion d'une coopération sino-singapourienne organisée comme une *Joint Venture* publique (Thomas J., 2001), pour créer et accroître une nouvelle zone de développement de hautes technologies. Localisé à l'Est de la vieille ville (fig. 2), le SIP est au carrefour d'axes de communications stratégiques que sont la ligne de chemin de fer et la RN 312, toutes deux longeant le parc au Nord et reliant Nanjing à Shanghai, et au sud la route nationale qui mène à l'aéroport de Suzhou (Hongqiao). Développée en trois phases successives, sa superficie devrait s'étendre sur 70 km<sub>2</sub>. Un port est également en construction pour faciliter l'import-export de biens et de matériaux. Le SIP s'est développé dans la logique gouvernementale pour attirer les grands groupes internationaux. Actuellement, plus de 764 multinationales se sont installées, employant en 2003 environ 71 000 personnes (Jürgen U., 2003). La coopération sino-singapourienne existe toujours, mais Singapour s'est progressivement désengagée de la gestion du parc, celle-ci étant assurée par la municipalité de Suzhou.

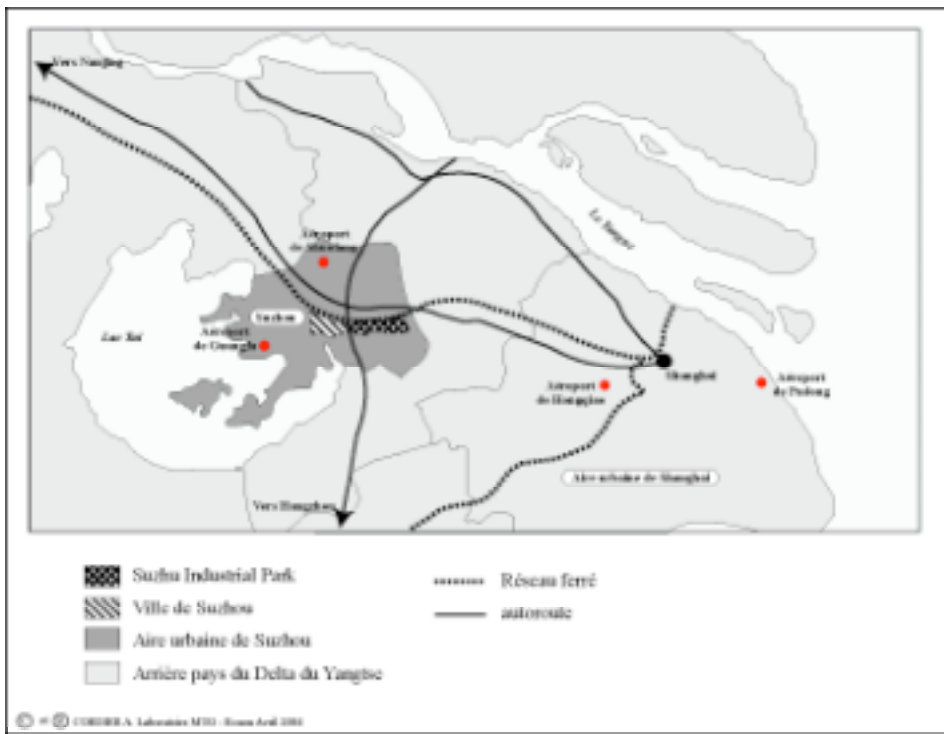


Fig. 2 La localisation stratégique du SIP

## 2.2 Vers une organisation territoriale analogue : un aménagement sectorisé

En prenant l'exemple de Riverside, il ressort de l'analyse globale du projet urbain, une armature urbaine tri-sectorielle très nette (fig. 1). La répartition se réalise selon la configuration suivante : à l'Ouest de la zone, protégés par une digue de 7 m de haut et 21 km de long, 32 km<sub>2</sub> seront dédiés à l'industrie (automobile, textile, machine-outil, électronique, haute-technologie...) et aux services professionnels. L'ensemble du parc est équipé d'une centrale thermique et de deux stations d'épuration l'une pour l'approvisionnement, l'autre pour le traitement des eaux usées. La partie Est de Riverside accueillera sur 10 km<sub>2</sub> le cœur ou le germe de ville (logements collectifs, individuels, commerces et services à la population, une antenne de l'Université de Nanjing...) et un espace de détente et de loisirs (un golf sera aménagé sur l'île principale) et plus surprenant, des résidences secondaires.

Quant au SIP (fig. 3), on retrouve la même trame parcellaire : d'un côté, le parc industriel bénéficie des mêmes équipements et de l'autre, des secteurs résidentiels intègrent un complexe récréo-touristique, organisé de la façon suivante. La première phase d'exploitation de 25 km<sub>2</sub> à l'Ouest se divise en trois zones de compétences : une zone de services, regroupant organismes financiers, commerciaux, administratifs, scientifiques et techniques, une zone industrielle des sciences et techniques et une zone résidentielle qui comprend des logements, des appartements de luxe et des villas, pourvus de toutes les commodités. Un parc de détente et de loisirs a été créé sur 66 hectares autour du Lac du « Coq d'or ». Le SIP offre les mêmes équipements en eau et en électricité que Riverside. Deux transformateurs électriques et une centrale thermique sont en construction. Une usine de traitement des eaux produit 60 000 t/jour, une autre de 300 000 t/jour est prévue. Ces équipements répondent à la politique gouvernementale de la lutte contre la pollution de l'eau : les autorités locales espèrent rendre l'eau consommable sans la faire bouillir.

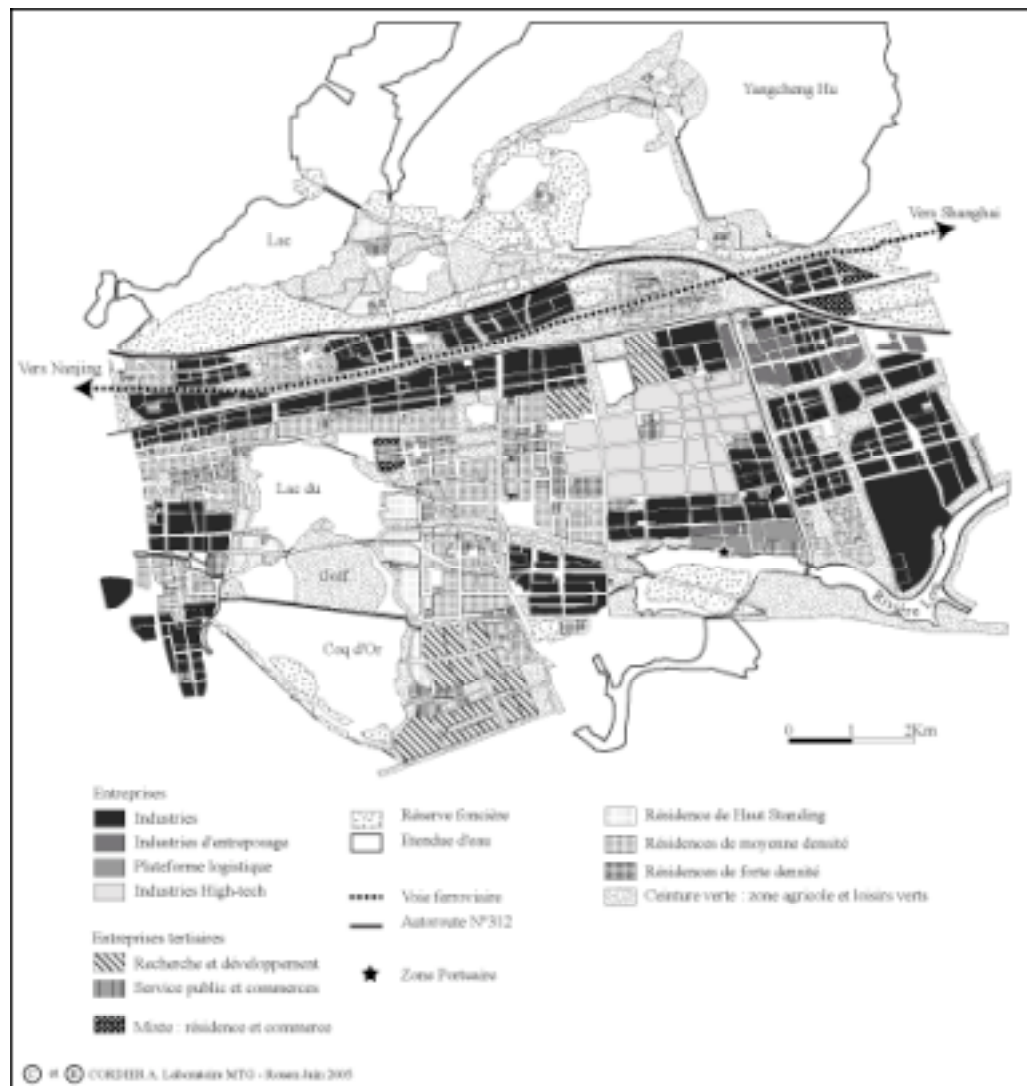


Fig. 3 Planification du SIP

### 2.3 L'environnement comme trame de fond de l'aménagement de ces nouvelles zones

Derrière l'implantation de ces zones, le gouvernement de la province cherche non seulement à mettre en place une stratégie de croissance économique, mais également un modèle de développement urbain durable. La planification sectorisée de ces deux zones soulève des questions de fond sur les vertus écologiques du projet. La protection de l'environnement se révèle d'une grande importance dans le choix stratégique de l'implantation.

Le secteur Ouest de la zone nouvelle de Riverside et la partie Nord du SIP constituent des secteurs délicats à traiter par rapport aux ambitions écologiques des autorités. Intégrant et respectant les normes environnementales et les réglementations nationales, un accent fort est porté sur le traitement paysager. Pour Riverside, cet effort se matérialise par de larges bandes non bâties (espaces verts, parcs publics, parcelles agricoles...) délimitant chaque secteur et jouant le rôle de barrières vertes entre secteurs économique et résidentiel. Quant au SIP, une frontière d'axes de communications permet de séparer la zone vierge de construction, du secteur aménagé. Les implantations infrastructures spécifiques (centrale électrique, station de traitement des eaux usées...) sont quasiment toutes situées à proximité des industries les plus consommatrices, limitant ainsi l'aménagement d'équipements secondaires (réseaux d'eaux usées, d'échange de déchets, etc...). Outre la réglementation nationale et locale, les gestionnaires du Riverside désirent amener le parc à la certification ISO14001<sup>1</sup>; le SIP, quant à lui, l'est depuis 1999, servant de zone test au niveau national.

Le positionnement du bloc industriel ne s'est pas fait non plus de façon aléatoire. Pour Riverside, les gestionnaires ont pris en considération la direction du vent dominant, afin que les fumées dégagées ne nuisent pas aux habitants.

Une digue a été également construite afin de stopper les inondations auxquelles cet ancien secteur de rizières était soumis ; les routes ont également été surélevées. De plus, un large secteur central, comprenant des industries propres (manufactures, high-tech, Recherche & Développement) et un centre tertiaire, sert de zone tampon entre les aménagements potentiellement nuisibles à la qualité de la vie et l'Est du parc dans lequel se retrouvent concentrés habitats, commerces, services et espaces naturels (lacs, étangs, collines...). Cependant, on constate qu'il existe un gradient social dans la localisation des résidences. L'habitat ouvrier se situe à proximité des entreprises afin de limiter leurs déplacements. Plus on s'éloigne de celles-ci et plus on se dirige vers un habitat aisé.

L'organisation du SIP diffère, et s'explique par l'aménagement en plusieurs étapes (fig. 3). Une première zone aménagée autour du lac au Coq concentre des résidences de moyen et haut-standing, des services connexes et des entreprises High-Tech. Une deuxième phase s'est plus particulièrement orientée autour d'un pôle R&D, résidentiel (moyen standing) et d'industries. La dernière prévoit le développement d'une zone de nouvelles technologies, de R&D et de logements de forte densité. Toutefois, on constate aussi un gradient spatial et social l'agencement du SIP : l'habitat de haut standing au bord du lac et les logements collectifs, jouxtant les entreprises.

### **3 UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE CHINOIS ?**

#### **3.1 Les nouvelles zones économiques : une vitrine environnementale minimaliste ?**

Pour atteindre leurs objectifs, les autorités articulent ainsi échelle micro (celle de l'indispensable sectorisation et spécialisation de l'espace) et macro (échelle du projet urbain et des interactions écologiques). Cependant, les mesures encourageantes prises, ainsi que le discours officiel résolument optimiste, ne doivent pas masquer la précarité conceptuelle du projet environnemental.

Sur le site de Riverside, la digue qui protège localement des crues aura certainement des effets secondaires négatifs (accélération du débit en période de hautes eaux, augmentation du risque d'inondations en aval...). Les centrales thermiques utilisant un combustible rejetant de fortes doses de CO<sub>2</sub>, une imperméabilisation d'anciennes rizières et prairies inondables sous l'effet de la diffusion du bâti et des routes, un usage intensifié de l'automobile peuvent apparaître également comme des freins au développement durable urbain. Plus spécifiquement, deux éléments mettent en porte-à-faux la rhétorique officielle.

Tout d'abord, selon Guan Yong Lin<sup>ii</sup>, représentant local de l'agence nationale chargée de faire la promotion des normes ISO 14 001 auprès des entreprises, 20 % des entreprises en Chine sont certifiées. Ce chiffre semble pourtant largement surestimé car pour la Chine (Hong Kong, Taipei, Macao inclus), il n'y aurait au total que 6 673 entreprises certifiées ISO 14001 en 2003. D'ailleurs, à Riverside, sur une quarantaine d'entreprises déjà présentes, seules cinq seraient en cours de certification et Guan Yong Lin souligne le peu d'intérêt affiché par les firmes étrangères pour la mise aux normes. Le fait de courir après une reconnaissance environnementale internationale entraîne indirectement une ségrégation dans la mesure où cette contrainte bannit toute entreprise non polluante, n'ayant pas forcément les moyens d'être certifiée.

Deuxième élément, Bobin (2004) estime qu'entre 1999 et 2003, les surfaces agricoles se sont réduites de 7,6 millions d'hectares sous la pression de l'urbanisation : au premier semestre 2004, la Chine a ainsi enregistré le premier déficit commercial agricole de son histoire. Dans sa forme définitive, la zone nouvelle de Riverside entraînera la disparition d'environ 50 km<sup>2</sup> d'anciennes terres à riz... Loin du développement durable, l'aménagement pratiqué renvoie simplement à ce que C. Emeliannof (2002) décrit comme de l'environnementalisme hygiéniste, c'est-à-dire un déploiement d'espaces verts, un assèchement et une imperméabilisation de l'espace urbain visant à assainir la ville.

#### **3.2 Un projet urbain, sans projet social ?**

Pour qu'une ville soit durable, comme le revendiquent les autorités gestionnaires, il ne s'agit pas de modeler l'espace et d'en normaliser écologiquement la construction. Si les responsables des parcs semblent prendre en considération le devenir des populations désireuses de venir vivre dans la ville-nouvelle, se pose pourtant la délicate question de l'expropriation (souvent avec des indemnités trop faibles pour envisager un relogement sur place) des populations rurales originelles et de leur changement de pratiques quotidiennes. Si l'on prend l'exemple de Riverside, les populations rurales seront relogées au Nord du parc et seront prioritaires à l'embauche dans le cadre de recrutement par les industriels. Mais en l'état actuel de nos connaissances (entretiens conduits sur place en 2003 et 2004), la question sur le sort de ces populations rurales reste quelque peu énigmatique. Impossible par exemple de connaître le nombre de paysans vivant actuellement dans la zone et qui devront être relogés. Giroir (2005) souligne que les indicateurs sociaux sont parmi les moins disponibles et les plus difficiles à utiliser en Chine. Le thème des disparités sociales constitue un sujet hautement politique dans un régime qui repose encore, au moins sur le plan du discours dirigeant, sur une idéologie égalitariste. A une question posée sur la destruction de l'habitat rural, l'un des responsables de Riverside parle de déplacement des logements et non de démolition, ce qui peut laisser septique au vu de la faible qualité des logements observés.

Riverside et le SIP sont révélateurs de la profonde mutation sociale s'opérant actuellement en Chine avec la consolidation d'une classe moyenne, voire moyenne supérieure au mode de vie à l'occidentale : logements individuels de haut standing souvent regroupés sous la forme de communautés fermées, appartements collectifs dans de petits immeubles résidentiels. Pour les catégories sociales moyennes qui ont les moyens de se loger sur le marché privé, les zones nouvelles offrent un habitat collectif qui frappe par sa densité et sa verticalité, en rupture avec un urbanisme traditionnellement au niveau de la rue. De plus, le prix de l'immobilier restera certainement un frein pour le relogement des ruraux habitant originellement le secteur et les ouvriers. Par exemple, les logements construits à Riverside sont (ou seront) tous en accession à la propriété avec des prix variant de 6 000 yuans le m<sup>2</sup> (environ 600 €) pour les appartements les moins chers à 12 000 yuans le m<sup>2</sup> (1 200 €) pour les maisons en bord de lac<sup>iii</sup>. Compte tenu du niveau de vie actuel en Chine, 5 364 yuans (534 €) par an et par habitant (source : Bureau National des Statistiques, 2004), il est logique de penser qu'une partie des individus n'auront pas accès à la propriété et ne pourront louer leur logement à un bailleur privé. Reste alors pour les ouvriers et employés des usines, la solution de louer leur logement directement auprès de leur employeur qui proposent des lits dans des chambres collectives à l'intérieur même de l'enceinte de l'unité de production<sup>iv</sup>. Cette privatisation du marché immobilier et les ségrégations socio-spatiales qui en résultent sont bien évidemment amplifiées par le retrait officiel du Parti de ces questions de logement : l'habitant perd à la fois un régulateur (logements sociaux) et un interlocuteur (en ville, les habitants sont souvent organisés en associations de quartiers pour défendre leurs intérêts auprès des autorités locales). L'urbanisme participatif, élément à part entière du développement durable urbain, apparaît ici largement oublié de la pratique des autorités planificatrices.

La réussite sociale du projet urbain repose inévitablement sur une hausse globale du niveau de vie, facteur indispensable à l'accès au logement et à la mobilité imposée par la planification urbaine. Ceci ne présume en rien de la qualité de vie qui résultera sur le long terme, d'une opération urbaine planifiée à l'occidentale qui présuppose un changement radical du mode de vie de nombreux chinois en terme de déplacements mais également de rapports sociaux. Traditionnellement caractérisée par son horizontalité (malgré quelques édifices de type stalinien), l'importance des lieux centraux (marchés, temples, jardins), son tissu compact et surtout la faiblesse globale des mobilités y compris sous l'ère maoïste où la vie sociale était organisée "autour d'unités de travail (*danwei*) qui fournissaient emploi à vie, sécurité sociale, retraite, logement et services de tout ordre"<sup>v</sup>, la ville chinoise actuelle s'étale et se privatise.

### **Conclusion : développement urbain durable versus pragmatisme à la chinoise**

Riverside et le SIP se présentent comme l'archétype d'une urbanisation qui *de facto* rompt avec la quasi absence de mobilité en Chine (régionale, professionnelle, résidentielle, sociale, urbaine...). La segmentation fonctionnelle et sociale de l'espace génère une nouvelle mobilité individualisée et mécanisée à la fois révélatrice et moteur de différenciations sociales. Le manque résiduel d'intérêt dans le traitement des questions relatives aux transports en commun en Chine (Triquet, 2005) fait peser un risque de ghettoïsation sur ces nouvelles zones alors que la rapide sacralisation de l'automobile est une menace grave à terme pour l'environnement et la santé publique. Les deux cas présentés ne sont qu'un élément d'un vaste programme national de planification urbaine qui visait à accélérer la modernisation du pays. Mais le gouvernement chinois a annoncé la suppression de plus de la moitié de ces zones « dont les pouvoirs locaux font une vitrine censée célébrer leur gloire alors qu'elles ne sont souvent que des enclaves fantômes » (Bobin, 2004). Pour chaque opération, la mise en chantier de la globalité du projet urbain durable (et donc son opérationnalité) repose sur ses capacités à séduire les investisseurs privés : « l'État n'hésitera pas à nous couper les aides publiques si notre zone n'est pas attractive, nous obligeant à cesser totalement l'aménagement du secteur »<sup>vi</sup>. Cette contrainte explique certainement, par exemple, l'impossibilité pour les autorités d'évaluer précisément le nombre total d'habitants à terme dans ces zones et donc de planifier les équipements connexes nécessaires (écoles, transports, commerces...).

Le progrès social, la qualité de vie, la fonctionnalité du lieu ou encore le respect de l'environnement dont serait porteur le projet de zone d'activités ne résisteraient pas ainsi aux impératifs de la rentabilité financière. Le développement économique, ambition apparemment sans limite du gouvernement chinois, semble ainsi générer une nouvelle forme d'organisation spatiale, bouleversant les pratiques (habitat collectif, emploi industriel et tertiaire) et mobilités urbaines d'une grande partie des habitants (Heckmann, 2005 ; Doulet, 2005) qui passent parfois du statut de paysans à celui (au mieux) d'ouvriers en quelques semaines. D'ici 2020, 500 millions de ruraux chinois pourraient migrer en ville faisant grimper le taux d'urbanisation à 55 %, voire 60 % (Bobin, 2004).

Comme l'explique Menier (2004), « l'aggravation des inégalités, les systèmes sociaux en déliquescence, la surproduction manifeste, la montée en puissance du chômage, l'urbanisation galopante sont autant de contradictions qui prennent de l'ampleur avec la stratégie de développement chinoise. Sur le plan environnemental, la dégradation alarmante de milieux naturels exacerbe le conflit entre industrialisation accélérée et la préservation des conditions de la reproduction de la vie humaine ». Le développement de ces nouvelles zones était un moyen pour le gouvernement chinois et local de palier toutes ces inégalités. Les recherches menées à Nanjing et Suzhou montrent bien le décalage entre le discours conventionnel chinois

et la réalité du terrain. La précarité conceptuelle du projet environnemental et les difficultés à promouvoir ces zones tant au niveau des entreprises qu'auprès de la population est une réalité en Chine qui illustre parfaitement le constat exposé par C. Emelianoff, (2002) : « les efforts des éco-industries, le développement des achats verts et des centres d'écoprofit dans certains pays, ne doivent pas masquer les dérives, les labélisations en discordance avec leur contenu ». L'étendue de la prise au sol, la rapidité, le recours à une expropriation parfois avec la force, le volontarisme politique, les emprunts non dissimulés à la planification urbaine nord-américaine, les pastiches architecturo-historiques de certains développements résidentiels<sup>vii</sup> et les ambitions écologiques liés à certaines formes récentes d'urbanisation appellent donc à la prudence quant à l'affirmation d'un modèle de développement durable urbain à la chinoise.

#### 4 BIBLIOGRAPHIE (PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE)

- BASTIE J., DEZERT B., (1980), *L'espace urbain*, Masson, Paris.
- BAUDON L., (2002), « Mutations de l'espace urbain à Shanghai : une mégalopole entre ville globale et culture locale ? », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, Paris, n°4, pp. 375-388
- BOBIN F., (2004), « Quand la Chine aura faim... », *Le Monde*, 8 septembre, pp.1&22
- BOILLOT J.-J., MICHELON N.,(2001), « Chine, Hong-Kong, Taiwan, Une nouvelle géographie économique de l'Asie », *Notes et études documentaires*, Paris, n° 5135, pp. 152
- CHEN D.-J., LI Y.-R. SHEN J.-Z., HU S.-Y., 2001, *The Planning and Design of Eco-Industrial Parks in China*, in International Conference on Cleaner Production, Beijing, pp. 4
- CHIU A. S.-F., 2001, « Eco-Industrial Networking in Asia », in *International Conference on Cleaner Production*, Beijing, pp. 10
- DELANGE GAHA D. (2003), La chine à l'OMC : la définition du libéralisme économique pour un état purement socialiste, Polis/RCSP/CPSR, Vol 11 :141-150
- DENG, F., (2002), *Development zones and urban land reform in China*, <http://www.albany.edu/~fdeng/ChinaDevelopmentZone&Landreform-v21.pdf>
- DOULET J-F., (2005), « La mobilité urbaine en Chine », *L'information géographique*, Paris, Armand Colin, n°1 : 55-65
- EMELIANOFF C., (2002), « La notion de ville durable dans le contexte européen : quelques éléments de cadrage », Enjeux et politiques de l'environnement, *Cahiers Français*, Paris, n°306, pp.28-35
- GIROIR G., (2005), « Statistiques et territoire en Chine », *L'information géographique*, Paris, n°1, pp. 91-101
- GODEMENT F., (2004), « Asie : Chine, Indonésie, Japon, Malaisie, Pakistan, Vietnam », *Etude de la documentation française*, Paris, pp. 15-34
- GENTELLE P., 2001, « Chine : Un continent et au delà ? », *La Documentation Française*, Paris
- GUERMOND Y., VALETTE A., (2000), « l'urbanisation et consommation d'espace en Chine », *Mappemonde*, Paris, vol.3, n°59, pp. 26-30
- HECKMANN A (2005), « Dynamiques urbaines : la municipalité de Chongqing », *L'information géographique*, Paris, n°1, pp. 17-38
- JURGENS U., REHBEHN R., 2003, *China's changing role in industrial process chains*, actes de colloque EAMSA, Stockholm, pp 298-319, in [http://www.fck.su.sc/aktuell/JurgensRehbehn\\_EAMSA2003%20\(214kb\).pdf](http://www.fck.su.sc/aktuell/JurgensRehbehn_EAMSA2003%20(214kb).pdf)
- KOTKIN J., (2005), *The city*, New York, The Modern Library, pp.144-146



- LARIVIERE J-P, MARCHAND J-P, (1999), *Géographie de la Chine*, A. Colin, Paris
- LOUBIERE A., (2005), « Le double visage de la ville satellite de Yizhuang », *Revue Urbanisme*, Paris, n°341, pp. 57
- MEUNIE A., (2004), « Les enjeux de l'existence d'une courbe environnementale de Kuznets : développement soutenable et partage des richesses en Chine », *Premières journées du développement du GRES*, 16-17 septembre 2004, pp. 24
- OFFNER J-M., (2004) , « Lettre de Chongqing », n°335, *Revue Urbanisme*, Paris, pp. 28-29
- PACIONE M., (2002), *Urban geography : a global perspective*, Routledge, London
- QIAN Y., (2003), « Technology Innovation and Industrial Revolution for Sustainable Development in China », in <http://www.unesco.org/fmoi/lee2/wssdwfeqypaper.pdf>
- SANJUAN T., (2000), *La Chine : territoire et société*, Hachette, Paris
- SHOULAN W., SHAOHUA W. MIN J., (2001), « Cleaner production in China », in *International Conference on Cleaner Production*, Beijing, pp. 5
- THOMAS J. W., (2001), *Institutionnal innovation and the prospects for transference, part 1: transferring Singaporean Institutions to Suzhou (China)*, in [http://ksgnotes1.harvard.edu/research/wpaper.nsf/rwp/RWP02-01/\\$File/rwp02\\_001\\_thomas.pdf](http://ksgnotes1.harvard.edu/research/wpaper.nsf/rwp/RWP02-01/$File/rwp02_001_thomas.pdf)
- WEISSBERG G., (2000), « La nouvelle zone de Pudong », *Mappemonde*, Paris, vol.59, n°3, pp. 31-35

---

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

ii Entretien ouvert du 05/10/04

iii Entretien ouvert avec William Young, responsable Promotion, Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone, 05/10/04

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

v Propos tirés d'une synthèse réalisée lors d'un symposium "Regard français sur la ville chinoise", Dossier : villes chinoises en mouvement, *Revue Urbanisme*, n°341

vi Entretien ouvert avec William Young, responsable Promotion, Riverside Binjiang Economic and Technical Development Zone, 05/10/04

vii Citons ici l'exemple d'une copie de la porte de Brandebourg reproduite à l'échelle 1:1 et servant d'entrée à une communauté fermée résidentielle dans la zone urbaine nouvelle de New District au sud de l'agglomération de Nanjing