

Wuhan et la Chine, les conditions d'un développement territorial harmonieux à l'échelle mondiale

Pour citer cet article :

Christian Marion -

"Wuhan et la Chine, les conditions d'un développement territorial harmonieux à l'échelle mondiale"

Riurba /Numéro

URL :

<http://www.riurba.review/2021/04/wuhan-et-la-chine-les-conditions-dun-developpement-territorial-harmonieux-a-lechelle-mondiale/>

DOI :

Date d'impression : 29 avril 2021

Le texte que nous publions ci-dessous n'engage que son auteur, comme tous les ceux que nous publions sur ce blog. C'est le point de vue engagé d'un professionnel de l'urbanisme qui connaît bien la Chine. Nous espérons que ce texte ouvrira un débat.

Résumé

Grâce à la gestion centralisée de son économie, la Chine, en dépit de sa fragilité, peut tirer parti des connaissances scientifiques et techniques récentes pour se développer de façon harmonieuse et devenir une grande puissance mondiale, positivement influente. Si elle adopte une stratégie territoriale fondée sur le concept de « banquette arrière », elle pourrait avoir l'occasion, unique dans l'histoire du monde, de promouvoir un nouveau modèle de développement de la mobilité illustrant ce qui doit être fait pour l'humanité. Mais à l'inverse, en imitant abusivement l'Occident, la Chine risque de rater l'émergence de ce nouveau modèle qui aurait pu conduire à un urbanisme de qualité. Des erreurs existent déjà dans les grandes métropoles chinoises, pour lesquelles l'urbanisme et le transport devraient être conçus pour un confort optimum de ses usagers, mais ce n'est pas le cas. Le territoire pourrait être planifié pour résorber la pauvreté qui se développe sous la poussée des migrations vers les villes. Malheureusement, Wuhan a inventé un urbanisme d'actifs financiers qui se répand sur terre comme un virus. Les récents gains de productivité résultant notamment de l'informatique ne sont pas mis à profit pour le plus grand nombre : l'argument humaniste pour une planification efficace du territoire visant notamment le confort des usagers dans les transports et un bien-être urbain est contrecarré par la financiarisation du monde, une financiarisation des constructions qui sapent les potentialités du pays. La Chine reste en position privilégiée pour améliorer le bien-être du monde.

Abstract

The assumption of the back seat – the need for a good level of comfort – inherent in the Chinese tradition allows to state another pattern of development of China, so that it becomes a model for urban planning and transport on a global scale.

La disparition de Mao avait interrogé l'avenir de la Chine, civilisation instantanée qui renaît, depuis 1976, sous les yeux du monde en un demi-siècle. Comment développer un pays vieillissant de 1,37 milliard d'habitants qui s'extrait de la pauvreté, et dont la puissance économique, fragilisée par son développement rapide, a pris des proportions telles qu'elle risque de dépasser l'économie américaine ? La clé d'un développement durable et harmonieux au vu des défis à venir reposerait peut-être sur la bonne échelle des villes, une échelle qui prendra en compte l'individu : telle sera notre hypothèse. Pour l'instant le pays est entré dans la démesure. Il imite ce qui, aux Etats-Unis, est le moins réussi : les immenses métropoles, l'usage intensif de la voiture, le capitalisme financier et sa conséquence, la titrisation de l'immobilier. Il ne développe pas les villes-archipels, ni le transport collectif confortable, ni même le capitalisme rhénan, tous trois outils d'un meilleur bien-être et d'un développement harmonieux. Il s'inspire de l'Occident, mais il néglige ce qui constitue le meilleur de la culture européenne : à différentes époques, l'humanisme et les libertés économiques et sociales se sont développés plutôt dans des sociétés urbaines riches et équilibrées, comme les cités grecques (Athènes), les Pays-Bas (Amsterdam), les villes de la Hanse (Bergen, Hambourg), du nord de l'Italie (Venise, Ferrare) et de la vallée Rhénane (Bâle, Strasbourg). L'histoire de ces régions européennes et d'autres territoires comme l'Egypte de Psammétique 1^{er} (654 av JC) ou les Minoens de 3100 à 1100 avant notre ère, a fondé un modèle d'urbanité, guère suivi d'effet. L'aménagement du territoire en Europe développe un réseau de régions fonctionnant avec des villes moyennes riches et équilibrées, plutôt qu'un tissu de mégapoles dominantes et concurrentes.

La Chine puise parfois dans ce que l'Europe a produit de pire à la fin du XX^e siècle : un développement outrancier d'infrastructures routières et des mégapoles concentrées en zone côtière. L'immensité est la marque du continent chinois. L'échelle humaine y est perdue.

Appuyée sur une tradition historiographique de sagesse et d'harmonie, la transition démocratique de l'Empire du Milieu aurait pu se positionner dans la perspective d'une beauté à répandre dans le reste du monde et du charme d'une vie paisible : Shanghai démontre que ce n'est pas le cas. Les concepteurs du territoire chinois ont décidé de ne pas suivre cette tradition. A l'analyse du résultat contemporain de 2020, il semble que pour les cadres locaux du Parti, ces perspectives ne constituent certainement pas leur inspiration. Envisageons l'hypothèse que, profitant d'une centralisation similaire à celle de la France et devenant également des décideurs rationnels et compétents comme les grands technocrates français d'après-guerre, les décideurs chinois voueraient leurs décisions à l'intérêt d'une nation coopérative (stratégie d'adaptation classique), et anticiperaient les besoins de sérénité et de bonheur de leur population. Ils prendraient alors conscience de l'urgence de la mutation. Ils auraient identifié l'impasse que constitue l'idéal de vie de la classe montante chinoise qui est trop calqué sur celui des Européens. Le marché néolibéral l'a démontré : il a besoin d'une régulation, ne serait-ce que pour les déplacements et pour l'aménagement du territoire. L'État chinois risque malheureusement de se désagréger sous l'effet d'une démagogie dont on pressent d'ailleurs les effets croissants et désastreux dans les aménagements urbains en Europe. Outre qu'il serait urgent de le réorienter, il devrait user de ses fonctions régaliennes, et imposer la rationalité de ses choix pour promouvoir les transports en commun à un niveau bien supérieur à celui de l'Europe. Tout autant que pour promouvoir une architecture et un urbanisme harmonieux, constantes visées des élus et des architectes européens.

Pourquoi la Chine ne se constituerait-elle pas un nouveau modèle, différent du modèle européen, fondé sur un principe spécifique à son propre esprit, le principe du confort d'une *banquette arrière* ? Ce modèle, que nous allons proposer et développer, présente les avantages de coûter peu, de partager le développement et d'équilibrer les territoires.

La banquette arrière justifie des transports en commun de luxe

Dans cette hypothèse, plutôt que de célébrer le confort de la marchandise et du plaisir de posséder, célébrons celui du plaisir d'être. Déjà aujourd'hui, les jeunes Européens choisissent d'utiliser les biens de consommation plutôt que de les posséder : comme les Australiens, ils abandonnent progressivement l'idée d'acheter une voiture. Les perspectives d'un monde nouveau existent ; pour mieux se développer, elles pourraient s'appuyer sur un dirigisme éclairé. Il pourrait être utilisé pour développer des *transports en commun de luxe*, un transport qui respecte les besoins d'une distanciation sociale. Il est d'ailleurs étonnant que les producteurs de technologie dans ce domaine n'aient pas engagé de lobbying réussi, et que l'on en soit encore à penser que ce sont les équipements de recharge des voitures électriques qui vont résorber le problème énergétique posé par les déplacements. La Chine produit deux fois plus de véhicules électriques que le reste du monde, soit 1,5 million de voitures en 2019. Elle oublie volontiers que la voiture consomme plus dans la production et l'entretien des routes que pour son propre entretien. Elle oublie aussi que 40 % des particules fines produites par la voiture proviennent des pneus et des freins. D'ailleurs cette ignorance relève du même registre que la méconnaissance du prix réel d'un bâtiment : le prix de fabrication d'un bâtiment en Europe ne représente que 30 % de ce qu'il coûte en entretien et maintenance pendant 50 ans, sa durée de vie. Le prix de fabrication d'un véhicule est l'équivalent de ce qu'il coûte en entretien et maintenance pendant sa durée de vie qui est d'une décennie.

Nous le savons maintenant, un aménagement du territoire réussi repose sur la tempérance et l'équilibre, à l'inverse des villes dites *fonctionnelles* qui ont fait la faillite des villes nouvelles européennes. Il semble malheureusement que les planificateurs chinois s'inspirent de ces villes nouvelles. Le résultat exalte la grandeur et la démesure ; la densité et la négligence de l'échelle humaine l'accompagnent. Pourtant, grâce à une bonne mesure de la densité urbaine, distribuée par des transports en commun confortables et efficaces, la Chine se doterait d'une politique ancrée dans une dimension sociale offerte par une conjoncture extraordinaire : un état centralisateur pour une population importante dotée de *petits empereurs* (leur enfant unique) qui veulent une bonne vie et qui peuvent la fabriquer en évitant les erreurs commises en Occident. Pour les parents de ces *petits empereurs*, pourquoi l'usage privilégié de la *banquette arrière* est-elle une promotion de leur image ? Les parents des enfants uniques demandent à être rassurés sur la sécurité de leur descendant, et l'on sait que la banquette arrière d'une voiture est, a contrario des places avant des voitures, l'endroit le plus sécurisé. Les parents veulent la banquette arrière, pour eux comme pour leurs enfants, et, s'ils doivent conduire, ils veulent un tableau de bord simple et facile à comprendre accompagné d'une boîte de vitesse automatique. En Chine, le conducteur n'est pas, comme en Europe, le personnage central de l'équipée automobile ; l'égoïsme ne s'exprime pas grâce au levier de vitesse, mais en se faisant conduire. Les dimensions généreuses de la banquette arrière de la Peugeot 508 présentée au salon de Shanghai en 2011 en représentent la prise de conscience, tout comme la possibilité d'ajuster la position du siège avant-droit grâce à une commande accessible depuis la place arrière ! Le concept de *banquette arrière* constituerait une solution au problème du déplacement : démultiplier les taxis individuels, faire prospérer des transports en commun très confortables dotés de temps d'attente fiables. Le transport en commun serait alors conçu comme le développement infini de *banquettes arrières*. Nous allons voir que ce concept peut se traduire favorablement dans tous les actes de gestions territoriales.

Eviter l'étape du véhicule individuel

Le drame du développement urbain en Chine est annoncé par l'accroissement du nombre de voitures. La Chine comptait 100 millions de véhicules en 2010¹. Si les Chinois avaient autant de voitures par habitant que les Occidentaux, le nombre de voitures décuplerait et atteindrait près d'un milliard d'ici 2040. La Chine peut-elle subir, voire accompagner cette tendance ?

Certainement pas. Une telle croissance du parc automobile, résultant de l'attrait des Chinois pour le style de vie occidental, s'accompagnerait d'immenses infrastructures frappant les villes existantes. Elle aggraverait la consommation énergétique qui préoccupe déjà le monde² et par une pollution qui impacte pourtant déjà le quotidien des habitants des métropoles chinoises.

Les stratégies cupides des grands distributeurs commerciaux en Asie, la mondialisation effrénée des techniques et les transferts de technologie incitent la Chine à promulguer le véhicule individuel comme ultime étape du déplacement. Il y avait les vélos : ils disparaissent, tandis que la marche à pied semble exclue, les villes n'étant plus conçue pour le piéton. Il y avait aussi des villes à échelle humaine : d'innombrables immeubles de grande hauteur se construisent dans des zones réservées, qui sont autant le produit de la spéculation que du placement immobilier, dont une partie relève peut-être du blanchiment d'argent, notera-t-on au passage. Il n'y avait pas de zonage : s'inspirant des zonages européens et américains qui ont pulvérisé certaines villes européennes, les planificateurs chinois s'engagent eux aussi vers un zonage exclusif, séparant les activités des habitats et des loisirs. Ce zonage suppose que l'accessibilité se fasse en voiture, puisque les investissements privés ne sont pas accompagnés par un investissement public pour financer les transports en site propre, ni les vastes parcs qui devraient jouxter ces nouveaux quartiers.

La classe moyenne aspire à un mode de vie inspiré des séries télévisées : la voiture est un trophée de la bourgeoisie en Occident depuis le début du XX^e siècle. Elle semble devenir celui de la classe moyenne chinoise. La volonté des pays en développement de se réappropriier les rêves occidentaux a été renforcée par les incitations européennes, américaines et japonaises, avides de nouveaux marchés, lesquels n'ont pas pour objectif de rendre le monde plus harmonieux. « Une hausse annuelle de 10 % du marché des véhicules en Chine est espérée par PSA Peugeot-Citroën » expliquait l'entreprise dès 2011³. Paradoxe inouï de la planification, grâce à l'intervention hyperactive des marchands occidentaux, la Ville de Shanghai voit dans ses 7 millions de bicyclettes existantes en 2010 un problème de trafic, et la voiture comme une solution ! Parties de 600 000 en l'an 2000, les nouvelles immatriculations des voitures particulières chinoises explosent depuis 2007, atteignant 14 millions en 2011, 25 millions en 2015. Devant un tel bouleversement, à Pékin, le nombre de nouvelles plaques d'immatriculation attribuées chaque mois de l'année 2012 a été limité à 20 000, en recourant à un tirage au sort : il n'a donné satisfaction qu'à 1 demande sur 11. Du seul point de vue du bilan énergétique global, donner satisfaction à tous les citoyens désirant une voiture aurait été catastrophique, rien n'étant trouvé pour pallier la consommation de carburants polluants, encore moins pour réduire les coûts des infrastructures corrélatives. D'ailleurs, on évite soigneusement d'évaluer ces coûts. Le coût du déplacement en transport en commun est assumé par la vente des abonnements et des tickets ainsi que par les subventions de l'Etat. Le déplacement en voiture est lui aussi financé par ces deux catégories, l'acheteur du véhicule et le contribuable qui finance les infrastructures par l'intermédiaire de l'État. Mais dans cette approche, il existe un coût exogène qui n'est pas considéré : 145 millions de Chinois subiront la montée des eaux dues à la pollution au dioxyde de carbone, ce gaz à effet de serre qui participe au réchauffement du climat. Ce contre-coup n'est pas évalué dans l'achat d'un véhicule. Etrangement, les techniciens savent évaluer le bilan global du déplacement, mais on ne leur demande pas. Ce bilan sera un jour évalué par la méthode de *l'analyse de la valeur*, méthode qui prend en compte tous les paramètres et contingences du déplacement ; elle prendra en compte les coûts de voirie, trottoirs, ponts et tunnels, destructions du véhicule, dépollutions et transferts des populations déplacés par les inondations, des coûts qui ne sont pas payés par l'acheteur de la voiture. Ne faudrait-il pas alors que *la banquette arrière* intervienne ? Ne faudrait-il pas que le gouvernement, pour le futur confort de ses citoyens, intervienne en développant de bons modes de déplacements - pédestre, vélos, transport en commun - considérant cet investissement, non comme un surcoût, mais comme un surinvestissement, très rentable pour l'avenir ?

Les villes suffoquent déjà : 16 des 20 villes les plus polluées du monde sont en Chine. Beijing est 16 fois plus polluée que New-York⁴. En un demi-siècle, la Chine a décuplé la distance moyenne parcourue entre le domicile et le travail. Les

commerces se sont dispersés. L'inflation des déplacements est devenue une pathologie mondiale, qu'entérine et accroît le continent chinois. En moins de deux décennies, la Chine a découvert la congestion, un phénomène que l'Occident avait mis un siècle à fabriquer. La recrudescence automobile nécessitera une consommation énergétique de matières fossiles qui se traduira par une production de gaz à effet de serre considérable⁵. Si la Chine suivait le modèle américain, le désir d'un confort croissant contraindrait les villes à s'étendre à due proportion : il n'y aurait plus que des routes pour composer la ville ! C'est pourquoi, en dépit des courtes vues du marché économique, la planification chinoise peut inventer un modèle composant avec les différentes échelles de temps. Le dysfonctionnement des systèmes de déplacements individuels du pays – que l'on ressent déjà dans ses métropoles – l'y contraint. Faut-il encore fabriquer des automobiles sans investir dans les infrastructures adéquates ? Ne faudrait-il pas contrer cette perspective par des transports en commun véritablement concurrentiels ? Ne convient-il pas d'éviter la destruction des villes ou réaliser des villes inhumaines grâce à de grandioses infrastructures routières ? En contrepartie, ne conviendrait-il pas de concevoir de nouvelles structures urbaines à l'échelle humaine ? Une réponse positive à ces questions éviterait la production inconsidérée de gaz à effet de serre. Les usagers devraient l'exiger, et dans ce but le gouvernement pourrait inciter les usagers à se déplacer au moyen des transports en commun, notamment en supprimant toute publicité pour les voitures, comme on l'a déjà fait pour la cigarette, toute aussi mortelle d'ailleurs. Ce transfert modal de l'automobile au transport collectif tend à être acceptée en Europe.

Wuhan

La voiture n'est pas la solution des déplacements de masse. A Wuhan, les embouteillages sont titanesques, en raison de l'insuffisance du nombre de voies, du trop grand nombre de véhicules, de l'existence des nombreux chantiers de bâtiments et d'infrastructures, et surtout en raison de l'absence d'une gestion dynamique des déplacements motorisés. La technologie d'information et de gestion entre progressivement dans les usages des gestionnaires des transports de la ville.

La Chine connaît une urbanisation extrêmement rapide. Elle comptait environ 600 millions d'urbains en 2010. Les villes chinoises s'enrichiront du double de leurs locataires d'ici 2030⁶. En conséquence, ces deux prochaines décennies verront, chaque année, un milliard de mètres carrés de bâtiments se construire⁷ : plus de la moitié du ciment mondial sera utilisée dans la construction des villes chinoises. Cette terrible croissance interroge autant les méthodes de construction et de planification qu'une approche globale, qui pourrait considérer l'écosystème.

Pour ce qui concerne la planification, citons l'exemple⁸ de la malencontreuse implantation de la nouvelle gare principale de Wuhan. Avec ses 9 millions d'habitants en 2010 (et 11 en 2020 !), Wuhan est la quinzième ville de Chine. Avec ses 30 millions d'habitants, le Grand Wuhan est un enjeu majeur pour le développement de sa province, le Hubei. La gare principale est implantée à 10 km de l'aéroport et loin du cœur de Wuhan. De plus, aucune liaison en transport en commun entre l'aéroport et cette gare n'était envisagée en 2010. La Ville mettra une décennie à se rendre compte de sa nécessité ! La gare principale de Wuhan n'a pas été planifiée avec les territoires qui l'entourent, pas plus que son aéroport. Pas d'urbanisme d'ensemble, pas de synthèse, pas de vision globale. L'aéroport disposait à sa proximité d'un territoire de près de 9 000 hectares sur lequel, à son achèvement, aucune pensée d'urbaniste n'avait encore jeté son dévolu (toujours en 2010, et cela semble encore vrai en 2020 !). La gare (inaugurée en 2009) et l'aéroport sont ainsi loin de tout site urbain, entraînant d'énormes flux de véhicules privés. Cet exemple indique combien la planification territoriale serait une solution à la bonne gestion des villes.

Les trois piliers d'un développement raisonnée et écologique

Persévérons dans l'idée de *banquette arrière*, ce principe visant le confort, et faisons, en conséquence, les hypothèses suivantes. Une planification raisonnée viserait une économie d'énergie. Elle grouperait les humains autour des stations de transports. Grâce à une mise en réseau des transports en commun, les techniques urbanistiques organiseraient une densification intelligente et agréable. L'urbanisme tentaculaire se développant à très haut régime sur le continent chinois, après analyse de ses défauts, il se revisiterait par un aménagement du territoire visant l'apaisement et la sobriété heureuse (ou *a minima* un développement soutenable), un urbanisme évitant les gratte-ciels, consommateurs d'énergie, et qui sont le purs produits d'une ingénierie qui fait, fallacieusement, de la densité la panacée d'un développement à l'économie. Le réseau de transport en commun ne s'organiserait pas sur les principes des villes occidentales, car ces principes concentrent les réseaux sur les centres historiques, et les engorgent d'autant. Au contraire, pour mieux fonctionner, les réseaux de transport public chinois prendraient en compte la richesse des villes chinoises et se structureraient autour de plusieurs nœuds d'échange favorisant les périphéries. Ils seraient organisés par une série de centralités. Ils réaliseraient une cité diffuse, c'est-à-dire une cité idéale, car ces maillages introduiraient de la souplesse dans l'organisation des territoires. Ils enrichiraient la métropole diffuse : leur flux dynamiserait l'économie. Une telle économie resterait au service du développement humain et non l'inverse. Ils agiraient simultanément sur l'organisation de la ville, sur les savoirs technico-scientifiques, sur les modes de vie et les comportements, trois piliers du développement urbain durable qui feraient évoluer les territoires urbains, actuellement pénibles pour leurs habitants, en un paradis durable, selon trois modalités.

D'abord, en retrouvant le sens d'un aménagement urbain impliqué dans le futur, l'organisation de la ville ne serait plus un simple accommodement des évolutions des marchés fonciers ; la planification urbaine intègrerait les questions énergétiques et elle coordonnerait les dimensions sociologiques d'un territoire avec sa géographie.

Ensuite, la connaissance scientifique et technologique serait mise au service d'une économie de l'*usager* et non pas de l'économie du *consommateur* : le bien-être de l'individu serait recherché par les dirigeants chinois, qui renonceraient à rechercher la satisfaction d'un consommateur dont les modèles et stéréotypes occidentaux contribuent à la faillite du territoire chinois.

Enfin, en s'appuyant sur les cultures et les valeurs traditionnelles chinoises pour repenser les comportements, on s'apercevrait qu'une faible consommation d'énergie résulte d'une structure familiale, d'un niveau de revenu et d'un type d'habitation que la Chine pourrait encore promouvoir : sociologie de réseaux, revenus limités de 1 à 20, et immeubles de 6 étages au maximum. Organisée sur le principe d'une décence du développement plutôt qu'en cédant à la frénésie de consommation, la planification offrirait de beaux jours au continent chinois, et un bel exemple pour le monde. Cette sage perspective résulterait d'incitations sous forme de taxes et de normes, mais aussi de l'iconisation de nouveaux comportements, plus sereins. Ce marketing territorial et de comportements, cette propagande énoncerait par exemple que *la voiture c'est moche, la marche à pied et le vélo c'est mieux*. La Chine deviendrait alors un modèle vertueux pour le monde.

Bien sûr, cette nouvelle sagesse devrait s'accompagner d'un développement économique fondé sur l'équilibre social. Mais, toujours à mettre à l'actif de l'imitation de l'Occident, le déséquilibre social est à l'œuvre en Chine : en 2013, 41 milliardaires en dollars se présentaient devant les médias avec fierté. Ils sont⁹ 360 en 2014, et 596 en 2015, 658 en 2018. Cette polarisation de richesse ralentit le développement économique, comme l'a démontré le Fonds Monétaire International¹⁰ dans son rapport de 2015. Les tenants de la théorie du *ruissellement* (*trickle down*) en sont pour leur frais : contrairement à ce que croient les néolibéraux, les revenus des plus riches ne contribuent pas à la croissance. Au contraire. A ce propos,

qu'affirment les économistes du FMI ? Ils expliquent que lorsque les plus 20 % des plus aisées augmentent leurs revenus de 1%, le produit intérieur brut progresse moins (-0,08 point) dans les cinq ans qui suivent. Conclusion : l'enrichissement des plus riches n'enrichit pas les pauvres. Il ne ruisselle pas vers le bas. En revanche, une augmentation de la même importance de la part des revenus détenue par les 20 % les plus pauvres est associée à une croissance plus forte de 0,38 point. Les millionnaires chinois sont un danger pour la croissance économique de la Chine, car ils la ralentissent. Pour caricaturer, plus on aura de Porsche sur la route, moins on aura de transports en commun pour la majorité de la population. C'est un curieux paradoxe, n'est-ce pas, que l'intense enrichissement de quelques individus ralentit les fondamentaux du développement économique ? C'est pourquoi la planification du territoire devrait s'accompagner d'une planification des revenus, concrétisée par une redistribution équitable de la richesse. Conséquence ; l'ajustement de l'innombrable et de l'immense à la dimension humaine serait à considérer.

Un exceptionnel et historique concentré de développement

Pour comprendre l'avenir d'un monde qui serait géré à la manière chinoise, observons simplement le progrès réalisé par la Chine en 40 ans. Dès 1976, la Chine engage une stratégie de conquête technologique. Les entreprises européennes offrent leurs secrets en échange du marché chinois. En 1989, la croissance du pays s'engage. En 1992, l'économie socialiste de marché est déclarée. La Chine devient l'atelier du monde. Les délocalisations s'emballent. Entre 1985 et 1997, le PIB chinois a quadruplé. En 2001, la Chine est membre de l'OMC. Elle sacrifie une position pour gagner dans le futur. Les Occidentaux en profitent temporairement. Le piège des transferts technologiques se concrétise. Alstom, Bombardier, Kawasaki, Siemens se font concurrence pour la réalisation d'un train à grande vitesse, mais l'appel d'offres est biaisé. Le TGV sera 100 % chinois. En 2011, le premier TGV chinois est inauguré : Pékin - Shanghai. La Chine développe seule ses fusées et missiles, puis ses centrales nucléaires qu'elle vend à l'étranger. La culture de la copie n'est pas un vol pour les Chinois. La copie permet le développement du pays. Une aide d'Etat massive s'établit en violation des règles de l'OMC. Xi Jinping, dans un nouveau profil ambitieux, engage une campagne anticorruption. Le document numéro 9 révèle l'anti-occidentalisme de la Chine. Grâce à leur immense marché, les Chinois transforment les hommes politiques occidentaux en commerçants. La Chine talonne les USA. Elle développe une mise en réseau commercial du monde au service de la Chine. Elle invente les routes de la soie. 2017 : une première base militaire chinoise à l'étranger s'installe à Djibouti. 2018 : Huawei s'installe avec l'intelligence artificielle et la 5G, laquelle contrôle les infrastructures économiques et sociétales du pays où elle s'implante. Trump déclare la guerre économique : les Américains sont comme des fourmis dans une casserole brûlante. Xi Jinping devient président à vie. 2019 : emploi, logement, études, sécurité sociale, liberté d'aller et de venir, moyens de paiement, instruments de communication : tout serait ajusté vis-à-vis de chaque individu en vertu de son crédit social numérisé. Avec la mise en place de plus de 2 milliards de caméras disposant de logiciels de reconnaissance faciale, toute sortie en ville est connue du pouvoir. 2020, le Covid-19 grippe la mondialisation au profit de la Chine. Au constat de ses progrès l'avenir est facile à décrypter, n'est-ce pas ?

Des ruptures d'échelle que des femmes ne concevraient pas

L'architecte français Viollet-le-Duc, sur le sujet de la dimension, disait que « l'échelle d'une niche est un chien ». Eh bien, l'échelle d'une rue ou d'une place reste celle d'un homme, même dans un grand pays ! En Chine comme ailleurs, une lutte sans merci se livre entre la fonction et le symbole, entre l'échelle et la dimension, car le *grand* est une métaphore de *puissant* ; la grandeur un symbole du pouvoir et, depuis l'âge du bronze, inhérente à la séduction de l'homme sur la femme. Parions que si les femmes chinoises concevaient le territoire, celui-ci serait à la bonne échelle : elles ne chercheraient peut-être pas à avoir l'avenue la plus large, la ville la plus peuplée, l'immeuble le plus haut et encore moins la

voiture la plus puissante : leur confort n'inclue pas ces deux symboles phalliques. Elles concevraient des espaces où l'on se sentirait à l'aise dans le confort moelleux de l'humanité, et non pas dans l'impressionnant ou le grandiose des objets symboliques. La détermination d'une humanité luttant contre la nature pour la dominer serait abandonnée, de même que l'idée des gratte-ciels qui l'accompagne. S'appuyant sur cette idée de domination, cet atavisme et cette idée s'avèrent ridicules ; face au plus haut des gratte-ciels, il faut songer à la moindre montagne surplombant de mille mètres le fond des vallées. Florence serait un meilleur modèle que San Gimignano¹¹.

Les ruptures d'échelle sont présentes dans les métropoles. Elles sont stimulées par les prix de l'immobilier et du foncier. Elles sont exacerbées par la hausse des prix de l'immobilier qui, à son tour, envenime les tensions sociales. Résoudre ces tensions provoquées par la ville qui s'étend au détriment des zones agricoles, c'est se confronter à deux problèmes : la juste valeur de l'expropriation et la mutation socioprofessionnelle qui en résulte.

D'une part, le système actuel d'éviction foncière spolie les paysans de leurs terres en contrepartie d'un prix dérisoire. Il comporte des lacunes ; les critères sur lesquels l'administration chinoise se fonde pour établir les prix privent les paysans de tout moyen de subsistance à l'avenir. Depuis l'essor de l'immobilier résidentiel privé de 2003, les prix du foncier ont crû de manière démesurée. Les rancœurs s'accumulent entre les expulsés et les délogeurs, si bien que toute conciliation est rendue impossible.

D'autre part, le processus d'urbanisation prive les agriculteurs du droit au choix de leur mode de vie et constitue une nouvelle classe de citoyens pauvres cherchant assistance. Les villageois vivaient jusqu'alors décemment grâce à leur activité d'éleveurs ou de petits exploitants. En bouleversant leur mode de vie habituel, les évictions les ont voués à la pauvreté. Dès 2010, cette rupture sociale a trouvé un palliatif promu par l'innovante province de Hubei, *les nouvelles campagnes*, autour de Wuhan.

Les nouvelles campagnes du Hubei

La Chine constate que 20 % de ses terres arables ont été écologiquement dégradées par l'agriculture intensive¹² : il fallait agir. Ils se tournèrent vers la province du Hubei, une des provinces les plus riches en raison des investissements américains notamment : elle est une plaque tournante des flux d'investissements directs étrangers (IDE), voyant investir 167 des 500 plus grosses entreprises américaines en chiffre d'affaires¹³. Les dirigeants du Hubei, versant dans une subtile technicité stratégique, ont inventé le concept de *nouvelles campagnes* : une reconfiguration foncière prend en compte le maintien ou la valorisation des tènements fonciers agricoles. Les villageois perdent leurs demeures insalubres au profit d'un habitat contemporain leur laissant la possibilité d'une culture agricole de survivance et un revenu de subsistance financé par l'hébergement des métropolitains en quête de nature, le week-end, sous forme de gîtes. C'est une sorte de gentrification des campagnes. En rationalisant la conquête de la ville au détriment d'un espace agricole, le territoire pourrait mieux s'aménager. Il convient toutefois que cette gentrification ne reproduise pas (encore une fois) la part mauvaise d'un modèle européen. En effet, ces *nouvelles campagnes* ne sont-elles pas en passe de devenir des villages délaissés mais reconquis par les urbains et produisant une économie résidentielle ? Ne relèvent-elles pas aussi du même processus de remembrement des terrains agricoles qui a été engagé en France dans les années 1960 ? Ce remembrement est maintenant décrié en France parce qu'il a été fait sans tenir compte des caractéristiques écologiques du territoire. Les *nouvelles campagnes*, pour intéressantes qu'elles soient, doivent être faites en étant sensible au milieu sur lequel on agit. Les exemples européens ratés indiquent combien la protection des campagnes reste un enjeu de proximité pour les villes et de bonne gestion pour une alimentation saine. En Europe, le remembrement a détruit de magnifiques marécages et supprimé des terres arables. Ce n'est que depuis les années 1990 que les Français intègrent la qualité des terres agricoles dans la

planification spatiale des espaces périurbains. Espérons que les *nouvelles campagnes* du Hubei l'intègrent également.

L'immense Monopoly

Cette doctrine des *nouvelles campagnes* se répand moins vite que l'urbanisation capitaliste. Depuis une décennie, l'aménagement dominant du territoire chinois confine à la fuite en avant. Les tours vides peuplant les alentours des capitales comme Wuhan ou Hangzhou en sont l'exemple malheureux. Le marché du luxe visé dans ces appartements de 300 m² est, pour l'instant, un marché virtuel. Ce marché est concrétisé par l'enregistrement du logement comme simple actif d'investissement. Les fonciers et les logements sont devenus des valeurs économiques, bientôt titrisées comme elles le sont parfois en Occident. Cette titrisation accentue la financiarisation du territoire. Elle est dévastatrice, car ce processus facilite la spéculation, et abandonne le bâtiment dans un espace virtuel. Les tours chinoises dans les campagnes restent vides. On imagine qu'elles se rempliront un jour, lorsque la croissance aura gavé de revenus suffisants les strates sociales concernées, mais cet espoir risque d'être virtuel pour notre génération, car les bases économiques actuelles sont, elles aussi, virtuelles pour qu'elle s'enrichisse suffisamment. Ces milliers de tours vides interrogent. Quels progrès faudra-t-il accomplir pour que ceux qui ont besoin d'appartements de 30 m² soient capables de se financer des logements dix fois plus grands ? Combien de temps faudra-t-il laisser ces appartements vides ? Y aura-t-il une période de transition qui envisagera leur conversion et leur subdivision ?¹⁴

Quelle est la conséquence de ce vaste Monopoly sur la vie de la population ? L'explosion du marché immobilier dans les grandes métropoles n'a pas permis que le pécule accumulé par un jeune couple lui offre la possibilité d'acheter un logement avec ses 8 000 yuan mensuels (1000 €, le triple du salaire mensuel minimum, valeur 2020). Le sujet n'est d'ailleurs pas mieux résolu en Chine qu'en Europe. Ainsi, dans le monde, les jeunes cadres fuient les grandes métropoles ou bien ils se logent dans une lointaine banlieue accentuant ainsi les migrations alternantes qui saturent les infrastructures et transports existants. Les villes, par leur développement inconsidéré, posent de façon cruciale l'enjeu du logement. Celui-ci aurait pu être pensé dans la planification. Il ne l'est pas.

Vivre dans une copie : l'atavique désir d'un partage social

L'architecture moderne chinoise n'a pas les configurations subtiles et les déclinaisons fines et délicates que l'on peut admirer en Suisse, en Suède, en France ou au Japon : elle se transforme malheureusement en copie, souvent vulgaire et dénuée de sens profond. L'enjeu de l'identité chinoise se ressent dans l'architecture. Les 91 majestueuses maisons de l'Imperial Summer Palace à Pékin, né de l'imagination de l'architecte Feng Wenfei, risquent moins d'être « *des bâtiments à valeurs spirituelles* », comme l'évoquent, avec une admiration naïve, les revues occidentales¹⁵, que des simulacres représentés par de grandes toitures de couleur gris ardoise satisfaisant à la physionomie chromatique de la ville. Cette imitation des tuiles engobées des anciens palais chinois, aux couleurs bleu fumée et rouges, est censée rappeler les teintes du toit d'un ancien palais impérial en suivant le principe fondamental de *siheyuan*, un type d'habitation historique répandue dans toute la Chine. Bien sûr, des productions architecturales exemplaires existent aussi. L'architecte Wang Shu, lauréat du Pritzker Price en 2012, réalise une architecture d'une subtilité vernaculaire et majestueuse. Wang Shu reste une exception dans la production architecturale courante, peu avenante et qui confie l'identité à des stéréotypes.

Les vertus du tourisme auraient normalement dû pousser le territoire chinois à protéger son patrimoine urbain, mais, à l'instar du XX^e siècle européen d'après-guerre, il a d'abord procédé à la destruction de nombreux lieux historiques. La tradition chinoise du renouvellement de la ville sur elle-même incite les responsables politiques à croire qu'il était plus utile

de plaire aux touristes et aux habitants qui se projettent dans un nouveau monde, en lui donnant l'image urbaine souhaitée plutôt qu'en améliorant la réalité sociale. Les falsifications architecturales aux visées mercantiles ont reconfiguré les quartiers : il s'agit plus de satisfaire l'image à donner de son pays – une image de modernité qui épaterait l'Occidental – que de servir le patrimoine, comme l'illustre la Shanghai moderne. Mais il est vrai qu'en urbanisme, les dimensions matérielle et fonctionnelle importent moins que la dimension symbolique. Comme nombre d'analystes en témoignent, le renouvellement urbain chinois est codifié. Ainsi, la tour de la grue jaune à Wuhan exprime clairement le paradoxe d'une tour, millénaire, mais qui, en réalité, a été reconstruite, à l'identique, pour la sixième fois, en 1986. Cette tour est le support d'une légende, et malgré ses reconstructions placées successivement en différents endroits de la ville, elle célèbre une nostalgie des valeurs immatérielles assurément plus durables. Ainsi, en Chine, il importe peu de préserver la matière qui compose le bâtiment comme cela se pratique en Europe, mais de transmettre l'héritage constructif grâce à la préservation d'un savoir-faire d'artisans. Etonnant syncrétisme à la fois du simulacre et de la vérité, où la copie est plus fidèle à l'histoire que l'original ! Malheureusement, ce système conduit les promoteurs immobiliers chinois à construire des copies de quartiers européens. Là encore, ils imitent la promotion européenne et américaine dans ce qu'elle a de pire : en France, près de Disneyland en banlieue parisienne, Marne-la-Vallée s'est lancé dans une imitation de l'architecture haussmannienne. Les banlieusards, dans leur recherche d'identité, sont séduits par cette image de référence. En Chine, la municipalité d'Anting à une trentaine de kilomètres de Shanghai a édifié un quartier conçu pour accueillir 20 000 habitants qui a été baptisé « *ville allemande d'Anting* », sur le modèle d'une ville de taille moyenne, par l'agence d'architecture Albert Speer & Partners. C'est une ville fantôme.

Conscient des désirs de consommation des nouvelles catégories sociales aisées, le gouvernement réinvente les formes de lissage social, comme l'élaboraient les Romains souhaitant éviter les révolutions. La nouvelle société chinoise se réinvente un monde copié sur l'Occident : chaussures et sacs sont des copies, tout comme les voitures et les appartements. Ces copies d'objets et d'architectures restent insuffisantes : les modes de vie aussi sont l'objet d'imitation. L'urbanisme n'en est que le témoin. Entre Pékin et Tianjin, s'est construit un formidable avatar de la société de consommation occidentale, le Florentia village, comme une image d'une ville de la Renaissance catapultée au cœur d'une mégapole chinoise de 50 millions d'habitants. Le faubourg de Wuqing – 4 millions d'habitants – accueille cette mauvaise copie inspirée de villes italiennes : quelques gondoles glissent sur l'eau d'un grand canal long de 300 mètres orné d'imitations des maisons colorées comme à Burano. Paradis des magasins d'usines, Wuqing garantit une Italie de pacotille à 20 minutes de Pékin et à 10 minutes de Tianjin. Avec les 800 employés-acteurs de Florentia village, ses 200 boutiques sur 60 000 m², le shopping s'élève au rang d'une célébration mystique.

Un autre dispositif de transports en commun

En Chine, les ruptures d'échelle prédominent et se traduisent par une discontinuité des voies, une inadéquation des transports et une captation des humains par l'univers marchand. Les infrastructures routières s'avèreront vite insuffisantes pour supporter le nombre de véhicules nécessaires à l'accès de ces nouveaux logements. En 2011, Wuhan par exemple ne dispose que d'une seule ligne de métro. Trois étaient en construction. Sept lignes étaient prévues pour 2017. Neuf sont réalisées en 2019. Une vingtaine de lignes sont prévues à plus long terme. Mais parce qu'il n'y a guère de lignes mettant en relation les périphéries entre elles (suivant en cela les erreurs du modèle européen), les transports en commun s'avèreront insuffisants. Ce défaut fondamental du dispositif centralisé a pourtant été identifié dans le réseau d'Île-de-France : le réseau centralisé français s'est révélé une erreur¹⁶. Cette erreur française est reproduite dans nombre de métropoles chinoises, importée par des techniciens étrangers, plutôt que remis en cause par d'éventuels stratèges des territoires. La création d'agences d'urbanisme, poil à gratter et lieu d'échanges, permettrait d'éviter ces erreurs. Mais le Parti ne supporterait probablement pas les poils à gratter. En outre, le faible niveau de confort envisagé, devenu la norme en Europe et, là aussi,

exporté en Chine, restera dissuasif pour une intensification des usages. L'énoncé est simple : l'entassement des voyageurs ne les incite pas à prendre les transports en commun ! C'est uniquement parce qu'ils n'ont pas d'autres choix que les gens prennent les transports en commun : mais ne vaudrait-il pas mieux que les gens choisissent le transport en commun parce que c'est mieux que le transport individuel ? Les déplacements dans les capitales consomment un temps important, mais surtout dans des conditions d'inconfort croissant. Le public est captif, ce qui est très mauvais pour l'avenir, car il le dégoûte définitivement des transports en commun. L'investissement est clairement insuffisant, en Chine comme en Europe pour que cet enjeu soit bien traité.

Les transports en commun peuvent avoir mauvaise réputation. Les métros, bus et trains bondés ont longtemps été laissés aux plus pauvres, les plus riches ayant les moyens de se déplacer avec leur propre véhicule. C'est ainsi que le train et le tramway sont devenus un symbole idéologique et la marque d'un collectivisme avancé, notamment pour les Américains, qui en sont si peu dotés. Pour eux, l'individu, et encore moins son concept *l'individualisme*, ne pourrait pas se développer dans les transports en commun ; en effet, les voitures vont et viennent là où les emmènent leurs conducteurs. Avec leurs voitures, les gens versent dans l'illusion (symbolique, là encore) qu'ils sont maîtres de leur propre destin, alors qu'ils ne sont, en fait, que les moutons d'un comportement fabriqué par la société, les grandes migrations des congés en Europe le démontrent parfaitement.

L'avenir radieux du ferroviaire

La dynamique de l'économie chinoise est révélée par les déplacements qu'elle met en place. La Chine est passée à la première place mondiale des lignes de train à grande vitesse, avec près de 10 000 kilomètres de lignes à grande vitesse en 2012, tandis que le XII^e plan (2011 - 2015) annonçait la réalisation d'un total de 45 000 kilomètres pour 2015. La Chine prendra du retard et n'en comptera que 31 000 en 2019. Cet investissement gigantesque de 320 milliards d'euros¹⁷ érige les grandes entreprises publiques de construction ferroviaire en bras armé d'un territoire intelligent.

Les chemins de fer, aidés par les banques, étaient, il y a plus d'un siècle, une méthode européenne pour subrepticement prendre au piège de la dette des pays qui voulaient s'industrialiser grâce à cette infrastructure lourde. Pour leurs réalisations, les concessions ferroviaires dans les empires russe, ottoman et chinois mettaient alors en concurrence les Anglais, les Français et les Allemands. Mais il ne faut pas croire que l'Histoire se répète. L'empire chinois est devenu autonome et ne délègue pas ses concessions.

Les grandes villes chinoises sont généralement séparées de plus de 1 000 km, et le prix des billets pour les lignes à grande vitesse est le moins cher du monde, tout en restant élevé par rapport au pouvoir d'achat local. Il faut 4 heures au train pour parcourir les 800 kilomètres qui séparent Wuhan de Shanghai : le billet coûte l'équivalent de 42 € (valeur 2020). Même si certains trains dépassent la vitesse moyenne de 350 km/h, vitesse franchie six minutes après le départ, la plupart des trains restent lents et ne concurrence pas encore l'avion et son effroyable débauche énergétique. Véritablement visionnaire, la Chine réalise en un temps record le plus ambitieux projet de réseau ferroviaire à grande vitesse jamais construit. C'est lorsque le train concurrence réellement l'avion que l'économie d'énergie se produit. Le confort des trains à grande vitesse chinois est un premier pas vers le succès de la *banquette arrière*. Pourquoi ne pas s'en inspirer pour les réseaux internes aux villes ?

La Chine fonde un nouveau modèle et engendre l'avenir du monde

En 2019, la Commission européenne expliquait que « la Chine est à la fois un partenaire de coopération avec lequel l'Union européenne a des objectifs étroitement alignés, partenaire des négociations avec lequel l'Union doit trouver un équilibre d'intérêt, un concurrent économique en quête de leadership technologique et un rival systémique promouvant des modèles alternatifs de gouvernance »¹⁸. Ainsi la Chine semble répondre à plusieurs injonctions paradoxales. En voici une de plus : le développement économique libéré des contraintes règlementaires, qu'on appelle une économie de marché, est apparemment contradictoire avec le contrôle marxiste de cette économie. Comme les précédentes, cette injonction n'est paradoxale qu'en apparence, car l'équilibre économique demande toujours une certaine régulation. Même les néolibéraux en conviennent après la crise de 2008. Il en est de même avec la planification des villes : dans sa phase de libéralisation, le paysage économique chinois incite, bien malgré lui, ses habitants à émigrer vers les villes, et fabrique ainsi le problème d'une urbanisation intense et de l'étalement urbain, posé depuis plus d'un siècle en Europe. Même si l'Union Européenne deviendra partie intégrante du supercontinent eurasiatique – version moderne des royaumes tributaires prêtant allégeance à la Chine impériale – n'est-il pas trop tard pour suggérer que la Chine devienne un modèle mondial de développement ?

La Chine et l'Inde ont été les pays avancés du monde durant les dix-huit premiers siècles de notre ère, mais ils ont cédé leur place à l'Occident depuis plus d'un siècle. N'est-il pas temps qu'ils reprennent leur rôle d'antan, en montrant l'exemple de ce que doivent être les modèles de développement et d'harmonie du futur pour le monde sublunaire ? Malheureusement, la Chine n'en prend pas le chemin. Avec un poids démographique croissant, avec une économie dirigée et une planification centralisée, la Chine possède pourtant tous les atouts pour ériger un nouveau modèle mondial. Si le prochain modèle de développement de la Chine était celui du monde, l'intérêt général le ferait reposer sur un progrès qui offre une belle part au confort de tous dans les transports en commun et, plus généralement, dans la ville. Parce qu'encore contrôlée par des dirigeants qui auraient pour seul but l'harmonie de leur territoire, la Chine reste susceptible de s'engager vers une gestion équilibrée. Le pays s'emparerait du transport en commun comme le siècle occidental précédent s'est investi sur un véhicule individuel encombrant. Il concevrait l'architecture des villes comme un biotope équilibré, inversant le regard que l'on portait dans les siècles passés, regard qui construisait une ville au détriment de son environnement. En effet, la nature n'est plus à conquérir, nous le savons depuis le crépuscule du XIX^e siècle industriel. La transition écologique et énergétique est désormais déterminée par un référentiel qui relie l'habitat à son milieu. L'écologie protectrice, caractéristique de l'esprit européen renaissant serait abandonnée au profit d'une écologie des milieux, toujours prégnantes en Chine. Quelle chance ! Le développement de l'homme fondera son action, notamment grâce à la démocratie comme l'affirmait en 2012 l'ambassadeur de Chine en France, Kong Quan : « *Une démocratie davantage élargie et valorisée préservera la cohésion, la dignité et l'autorité des lois et garantira la justice sociale* »¹⁹. Espérons que le nouvel ambassadeur réaffirmera cette volonté. La Chine en croissance est un véritable espoir : contrairement aux Européens de l'an 2020, même les plus modestes Chinois sont convaincus que leurs enfants vivront mieux qu'eux. C'est logique : durant les vingt dernières années, les Chinois sont devenus en moyenne quatre fois plus riches, même si cette moyenne n'enlève rien aux disparités croissantes qui fondent le terreau des prochaines explosions sociales. La survie du monde dépend dorénavant de l'harmonie du développement de la Chine, laquelle porte une immense responsabilité pour l'humanité. Certes, le monde a toujours été incertain, mais la Chine pourrait le rassurer plutôt que l'inquiéter. Pour conclure de manière synthétique, si l'Empire du Milieu singe l'Occident, c'est la fin du monde ; mais s'il s'invente son harmonie, le devenir du monde sera consacré par un XXI^e siècle chinois.

La métaphore d'une pandémie architecturale

En 2020, les immeubles de grande hauteur ont proliféré dans le monde, entaillant de nombreuses plaies dans la croûte

terrestre ; ils sont généralement vides et servent souvent d'actifs immobiliers. Les transports en commun se développent moins rapidement que ne se diffuse l'automobile. Les trajets en avion s'intensifient et polluent de façon croissante, mais ils se sont arrêtés brusquement en mars de cette année. Un virus grippal, le SARS-Cov-2, s'est répandu à l'échelle planétaire, à partir de Wuhan, semble-t-il. Durant le seul mois de janvier 2020, il tuera 2960 habitants du Hubei, et un total de plus de 3500 personnes dans le monde. En une année, ce virus, quatre fois plus contagieux que la grippe, aura fait mourir près d'un million d'individus dans le monde. Ce virus mortel est aussi une métaphore de la pandémie architecturale de mauvaise qualité, apparemment moins mortelle. Pourtant elle tue lentement. Dans le seul objectif de fournir des garanties bancaires, elle massacre les territoires agricoles. Pour caricaturer, la Terre meurt à cause d'opérations comptables. En réduisant les surfaces agricoles, la pandémie urbaine rend plus difficile la survie alimentaire de l'humanité. Programmant des immeubles vacants, elle empêche les pauvres de s'abriter, les confinant dans des taudis de faubourgs infâmes, dans des conditions sanitaires inhumaines, réduisant d'autant leur durée de vie.

Mao s'est baigné en 1966 dans le Yangtsé qui irrigue Wuhan. L'industrie automobile s'y est développé plus qu'ailleurs en Chine comme un avatar de l'industrie lourde locale. Ce territoire mélange les couples modernes - tailleurs roses et cravates pop - et les pauvres en haillons massivement licenciés par les entreprises d'Etat. Ce territoire, c'est Wuhan, Wuhan qui espère encore devenir la capitale mondiale de l'automobile, et qui est déjà celle de la médiocrité architecturale [un prix sévèrement disputé, il faut bien l'avouer]. C'est à Wuhan que naquit le virus de souche A, type H3N2 en 1996. La capitale du Hubei se voit enfin, en 2020, avec le virus SARS-Cov-2 de la maladie Covid-19, décerner le titre de *site innovant*, révélant son potentiel en toute matière. Mais c'est un titre usurpé. On ne sait pas encore d'où vient ce virus et qui est le patient zéro. Ce n'est pas la Chine qui a inventé l'architecture et l'urbanisme horribles qui se répandent dans ce beau pays.

Bibliographie

Notes

1. ↪ *Le quotidien du peuple en ligne*, mis à jour du 21 septembre 2011.
Il est vrai cependant qu'en 2050 ou 2070, la consommation énergétique ne sera plus un problème, lorsque le coût de
2. ↪ l'énergie sera allégé grâce aux découvertes d'hélium 3, d'hydrogène ou du deutérium, et en particulier par la maîtrise de la fusion nucléaire.
3. ↪ Normand Jean-Michel (2011) « *Les constructeurs automobiles rêvent en chinois* » Le Monde jeudi 21 avril 2011.
4. ↪ *chroniques-de-chine.com/* mai 2020.

- En 2007, les émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO₂) provenant de l'utilisation des combustibles fossiles et de la production de ciment ont augmenté de 3,1 %, valeur inférieure aux 3,5 % constatés en 2006 (d'après l'Agence d'Évaluation de l'Environnement des Pays-Bas, 13 juin 2008). Les émissions de la Chine, en augmentation d'environ 8 %, représentent les deux tiers de cette hausse globale. L'augmentation des émissions de CO₂ en 2007, d'environ 800 millions de tonnes, est principalement attribuable à une augmentation de 4,5 % dans la consommation mondiale de charbon, à laquelle la Chine a contribué pour plus de 70 %. En 2008, les émissions de CO₂ par personne en provenance de la Chine, de l'UE-15 et des États-Unis sont respectivement d'environ 5, 9 et 19 tonnes de CO₂. Dans la période 1990-2007, le total des émissions de CO₂ liées à l'utilisation des combustibles fossiles et la production de ciment a augmenté d'environ 34 %. (Ces chiffres sont basés sur une estimation préliminaire réalisée par l'Agence d'Évaluation environnementale des Pays-Bas (PBL), à partir des données de la BP (British Petroleum) sur l'énergie et la production de ciment pour 2007).
5. ← charbon, à laquelle la Chine a contribué pour plus de 70 %. En 2008, les émissions de CO₂ par personne en provenance de la Chine, de l'UE-15 et des États-Unis sont respectivement d'environ 5, 9 et 19 tonnes de CO₂. Dans la période 1990-2007, le total des émissions de CO₂ liées à l'utilisation des combustibles fossiles et la production de ciment a augmenté d'environ 34 %. (Ces chiffres sont basés sur une estimation préliminaire réalisée par l'Agence d'Évaluation environnementale des Pays-Bas (PBL), à partir des données de la BP (British Petroleum) sur l'énergie et la production de ciment pour 2007).
 6. ← Lors du sommet de Copenhague en 2009.
 7. ← *ibid.*
- L'exemple de Wuhan et des informations de ce texte résulte d'un séjour de l'auteur, entre le 22 octobre et le 7 novembre 2010 sur le sujet « *Pour une composition harmonieuse du développement d'une grande métropole urbaine et intense avec la sauvegarde et la mise en valeur d'un territoire à forte valeur écologique* ». Les deux départements ministériels signataires de l'accord de coopération bilatérale sur le DUD MEEDDM français et MOHURD ministère chinois de la Construction - ont reconnu le Grand Wuhan comme territoire de démonstration de cet accord. Ils ont mandaté URBA 2000, une association à statut économique répondant à des commandes publiques portant sur les politiques publiques de développement urbain durable notamment dans les transports et la mobilité. L'objet de l'association est
8. ← de promouvoir le développement durable par l'innovation technique, sociale et politique, dans les domaines de l'aménagement, de la mobilité, des transports et du fonctionnement des villes et des territoires. Elle est en relation avec le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), à qui elle rend compte de ses activités. L'association travaillait pour l'État français et les collectivités territoriales, commanditaires, tant en France qu'à l'international pour explorer de nouvelles solutions de mise en œuvre d'un développement urbain durable : technologies et systèmes, services et modes de gouvernance. Elle est dirigée par Pierre Mayet, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.
 9. ← Source respective : Institut de recherche Hurun basé à Shanghai, février 2014. Le Mag 19 octobre 2015, [Caroline de Francqueville](#).
 10. ← FMI (2015) Rapport du 15 juin 2015. Le rapport de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) de décembre 2014 est parvenu à des conclusions similaires : il a été repris en mai 2015 dans son troisième rapport sur les inégalités intitulé *In It together : Why Less Inequality Benefits All* (« *Tous concernés : pourquoi moins d'inégalités bénéficie à tous* ») : elle établit que l'augmentation des inégalités entre 1985 et 2005 a coûté en moyenne près de 4,7 points de croissance cumulée dans les pays avancés, moins du fait de l'envolée des revenus des plus riches que du sort réservé aux 40 % les plus défavorisés. Il est vrai que, selon l'OCDE, dans les pays émergents comme la Chine, l'augmentation des inégalités s'explique d'abord par le fait que les revenus des classes moyennes supérieures ont rejoint ceux des classes supérieures.
 11. ← San Gimignano est une ville médiévale caractérisée par 75 tours de pierres du XIII^e siècle (dont 13 demeurent intactes en 2020) que construisaient les bourgeois pour démontrer leur richesse. À l'échelle de cette petite ville de 7 000 habitants, c'est assez joli, mais cela donne l'effet d'un gâchis démonstratif non fonctionnel. Florence est une ville constituée d'édifices de hauteur constante de 6 étages ; elle est marquée par de magnifiques bâtiments publics.
 12. ← Schwoob Marie-Hélène, (2018) « *Progrès et contraintes de l'écologie. Exemple des chemins de dépendances de l'agriculture chinoise* », Monde chinois, numéro 56, Paris, 2018.
 13. ← Golub, Philip S. (2020), professeur à l'université américaine de Paris in « *Recomposition planétaire après la pandémie* », Le Monde diplomatique, juin 2020.
 14. ← Visant une réduction de la spéculation et des prix en hausse, le gouvernement, dirigé par son premier ministre Wen Jiabao, a procédé à deux actions en janvier 2011. La part de paiement comptant exigée lors de l'achat d'une résidence secondaire est fixée à 60 %, après avoir été augmentée à 50 % en avril 2010. À Shanghai et à Chongqing, les propriétaires d'appartement doivent dorénavant s'acquitter d'une taxe annuelle de 0,4 % à 1,2 % du prix de leur bien. Ces deux mesures tentent d'inciter les propriétaires à mettre leurs investissements en location, tempérant à terme l'augmentation de l'indice des prix de 4,6 % enregistré entre les hivers 2009 et 2010.

15. ← « *Des matériaux européens, une inspiration chinoise* » Architectum, magazine international d'architecture de toiture, édition 12, 2011/2012.
Diagnostic - rapport réalisé par le groupe mobilité Transport du STIF avec la Région, l'IAURIF, le CESR la DREIF de l'Etat,
16. ← Mobilité et transport état des lieux, Chap III : la contribution du système de transport à la réduction des inégalités sociales et territoriales : n° 6. Les réseaux de transport collectif : structure et performance. 2005.
17. ← Scalabre Olivier (2011) directeur général associé du bureau parisien du Boston Consulting Group, coauteur d'un rapport intitulé « [...] *la rapide ascension de la Chine dans les grands projets* », publié mercredi 20 juillet 2011.
« *Communication conjointe au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil sur les relations Union européenne-Chine. Une vision stratégique* » Commission européenne et haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, mars 2019.
18. ←
19. ← Relevé par l'auteur sur place : discours de l'ambassadeur de Chine en France, le 24 septembre 2012 à l'occasion du 63^e anniversaire de la République Populaire de Chine.