

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA DIFFUSION DE FORMES URBAINES OCCIDENTALES DANS LA CHINE  
CONTEMPORAINE : UNE APPROCHE MORPHOLOGIQUE

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR  
GENEVIÈVE RHEAULT

FÉVRIER 2016

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»



## AVANT-PROPOS

Ce mémoire dura deux années, mais débuta il y a six ans sous la forme d'une impression personnelle. J'étais alors basée en Chine et je travaillais en tant qu'architecte consultant en grands projets urbains dans des firmes d'architecture internationales et locales. Plongée de corps et d'intellect dans le phénomène des villes nouvelles, mes fondements de valeurs furent continuellement confrontés à une culture qui ne laissa aucune de mes convictions intactes.

Ce travail est l'aboutissement d'une périlleuse démarche qui a suivi plusieurs orientations. Les dérives momentanées ont permis d'explorer le terrain abstrait de la circulation de modèles urbains dans les villes nouvelles des pays émergents pour ensuite converger vers l'orientation finale. L'accomplissement de ce mémoire n'aurait pu être possible sans le soutien et les conseils judicieux de ma directrice de recherche, Priscilla Ananian, qui furent un guide précieux dans ce long cheminement à travers les méandres conceptuels comme rédactionnels.



## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                  |      |
|------------------------------------------------------------------|------|
| LISTE DES FIGURES .....                                          | ix   |
| LISTE DES TABLEAUX.....                                          | xi   |
| RÉSUMÉ .....                                                     | xiii |
| INTRODUCTION .....                                               | 1    |
| CHAPITRE I                                                       |      |
| PROBLÉMATIQUE.....                                               | 5    |
| 1.1 Des villes occidentales dans la périphérie de Shanghai.....  | 5    |
| 1.1.1 Les motivations idéologiques et économiques .....          | 9    |
| 1.1.2 Le concours international comme moteur de diffusion .....  | 10   |
| 1.1.3 Un succès variable.....                                    | 11   |
| 1.2 Un manque au niveau des outils de lecture de la ville? ..... | 12   |
| 1.2.1 Questions, hypothèse et objectifs de recherche .....       | 15   |
| 1.3 Cadre théorique et méthodologie.....                         | 16   |
| 1.3.1 L'échelle d'analyse.....                                   | 19   |
| 1.3.2 Les données d'analyse.....                                 | 20   |
| CHAPITRE II                                                      |      |
| L'ANCRAGE : LES NOUVEAUX TERRITOIRES URBAINS.....                | 25   |
| 2.1 La mondialisation des territoires urbains.....               | 25   |
| 2.1.1 Entre global et local.....                                 | 26   |
| 2.1.2 La ville de consommation .....                             | 27   |
| 2.1.3 La ville « générique » : le monde des possibles .....      | 28   |
| 2.1.4 Le superilot, unité de la ville contemporaine .....        | 30   |
| 2.2 La ville planifiée.....                                      | 33   |
| 2.2.1 La visée idéologique des villes nouvelles .....            | 35   |
| 2.2.2 Le modèle de l'unité de voisinage et ses variations .....  | 36   |
| 2.3 La particularité des formes urbaines chinoises .....         | 40   |

|                                                         |                                                                                         |            |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.3.1                                                   | La ville traditionnelle (avant 1842) .....                                              | 41         |
| 2.3.2                                                   | La ville des concessions (1842-1949).....                                               | 45         |
| 2.3.3                                                   | La ville socialiste (1949-78).....                                                      | 48         |
| 2.3.4                                                   | La ville mondiale (après 1978).....                                                     | 53         |
| 2.4                                                     | Conclusion : la particularité chinoise à l'intérieur des territoires contemporains..... | 54         |
| <b>CHAPITRE III</b>                                     |                                                                                         |            |
| <b>LA DIFFUSION : PROCESSUS ET REPRÉSENTATION .....</b> |                                                                                         | <b>59</b>  |
| 3.1                                                     | Le processus et la trajectoire de la diffusion.....                                     | 60         |
| 3.1.1                                                   | Les forces politiques et les acteurs .....                                              | 61         |
| 3.1.2                                                   | L'objet et le sens.....                                                                 | 65         |
| 3.2                                                     | La particularité de la sphère culturelle chinoise.....                                  | 67         |
| 3.2.1                                                   | L'expression .....                                                                      | 68         |
| 3.2.2                                                   | La référence .....                                                                      | 69         |
| 3.2.3                                                   | La conception de l'espace urbain .....                                                  | 71         |
| 3.3                                                     | Conclusion : la contrefaçon de villes européennes .....                                 | 73         |
| <b>CHAPITRE IV</b>                                      |                                                                                         |            |
| <b>POUR UNE APPROCHE MORPHOLOGIQUE RENOUVELÉE .....</b> |                                                                                         | <b>77</b>  |
| 4.1                                                     | État de l'art : une méthode disciplinaire et historiciste .....                         | 78         |
| 4.1.1                                                   | Origine de l'approche physique.....                                                     | 79         |
| 4.1.2                                                   | Une perspective transnationale .....                                                    | 84         |
| 4.2                                                     | Vers une méthode renouvelée .....                                                       | 85         |
| 4.2.1                                                   | La notion de typologie et le classement.....                                            | 86         |
| 4.2.2                                                   | Les critères occidentaux de la forme urbaine .....                                      | 87         |
| 4.3                                                     | La particularité des critères d'analyse chinois .....                                   | 94         |
| 4.3.1                                                   | Les axes et les noyaux .....                                                            | 96         |
| 4.3.2                                                   | Le cadre versus le réseau .....                                                         | 96         |
| 4.3.3                                                   | Le portail et la fermeture .....                                                        | 99         |
| 4.3.4                                                   | L'espace public dans son usage .....                                                    | 100        |
| 4.3.5                                                   | L'orientation au sud des habitations .....                                              | 101        |
| 4.4                                                     | Conclusion : une grille de lecture adaptée à l'objet d'étude .....                      | 102        |
| <b>CHAPITRE V</b>                                       |                                                                                         |            |
| <b>« ONE CITY » ET SON VILLAGE .....</b>                |                                                                                         | <b>107</b> |
| 5.1                                                     | Mise en scène du projet.....                                                            | 107        |

|       |                                                                     |     |
|-------|---------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.1.1 | Système de planification urbaine en vigueur à Shanghai .....        | 107 |
| 5.1.2 | Un programme révolutionnaire .....                                  | 108 |
| 5.1.3 | L'aménagement urbain en Chine.....                                  | 110 |
| 5.1.4 | La morphogénèse de Songjiang.....                                   | 113 |
| 5.2   | Description des projets .....                                       | 116 |
| 5.2.1 | Songjiang, la ville universitaire.....                              | 116 |
| 5.2.2 | Thames Town, un village à l'anglaise.....                           | 118 |
| 5.3   | Analyse des formes urbaines selon la grille de lecture .....        | 119 |
| 5.3.1 | Contexte .....                                                      | 121 |
| 5.3.2 | Type de plan .....                                                  | 125 |
| 5.3.3 | Articulation des réseaux .....                                      | 128 |
| 5.3.4 | Articulation des îlots .....                                        | 133 |
| 5.3.5 | Articulation des bâtiments.....                                     | 136 |
| 5.3.6 | Perméabilité / connectivité .....                                   | 138 |
| 5.3.7 | Densité.....                                                        | 139 |
| 5.3.8 | Distribution des fonctions .....                                    | 140 |
| 5.4   | Conclusion : Thames Town comme prototype de la ville chinoise ..... | 141 |
|       | CONCLUSION.....                                                     | 145 |
|       | APPENDICE A                                                         |     |
|       | DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....                                         | 153 |
|       | APPENDICE B                                                         |     |
|       | FICHES COMPLÉMENTAIRES.....                                         | 155 |
|       | APPENDICE C                                                         |     |
|       | RELEVÉS D'ANALYSE .....                                             | 157 |
|       | APPENDICE D                                                         |     |
|       | PLANIFICATION URBAINE À SHANGHAI.....                               | 159 |
|       | RÉFÉRENCES .....                                                    | 161 |



## LISTE DES FIGURES

| Figure |                                                                                | Page |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1.1    | Localisation des dix projets dans la municipalité de Shanghai .....            | 7    |
| 1.2    | Expansion urbaine de Shanghai de 1990 à 2009 .....                             | 7    |
| 1.3    | Taille des îlots de trois villes européennes et trois villes chinoises.....    | 13   |
| 1.4    | Plan-guide du quartier de Thames Town.....                                     | 22   |
| 1.5    | Informations disponibles sur le site chinois <i>Baidu map</i> .....            | 23   |
| 2.1    | Les quatre stratégies de sous-division foncière .....                          | 33   |
| 2.2    | Les deux traditions d'aménagement chinoises .....                              | 42   |
| 2.3    | Le quartier hutong de la dynastie des Song.....                                | 44   |
| 2.4    | Le quartier lilong de Shanghai.....                                            | 47   |
| 2.5    | Organisation sociospatiale des villes traditionnelle et maoïste .....          | 51   |
| 2.6    | Exemples d'organisation de deux microdistricts chinois .....                   | 52   |
| 2.7    | L'essence de l'unité morphologique dans l'histoire urbaine chinoise.....       | 57   |
| 3.1    | Processus de diffusion de modèles urbains entre l'Occident et la Chine. ....   | 75   |
| 4.1    | Les huit catégories de critères d'analyse de la forme urbaine .....            | 89   |
| 4.2    | Coupe schématique de la rue-réseau et de la rue-cadre.....                     | 98   |
| 4.3    | « <i>Place, portal and path</i> » .....                                        | 100  |
| 4.4    | Variations dans le style des portails à Shanghai .....                         | 100  |
| 4.5    | Résumé des critères d'analyse forme urbaine entre l'occident et la Chine. .... | 104  |
| 4.6    | Grille de lecture adaptée à l'objet d'étude.....                               | 105  |
| 5.1    | Ilots planifiés et construits du projet d'Anting .....                         | 112  |
| 5.2    | Traitement de la fermeture des îlots à Anting et Thames Town.....              | 113  |
| 5.3    | Exemples d'enseignes et de mobiliers urbains à Thames Town .....               | 113  |

|      |                                                                    |     |
|------|--------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.4  | Proposition gagnante pour l'extension urbaine de Songjiang.....    | 115 |
| 5.5  | Plan de Thames Town et ses principales figures .....               | 119 |
| 5.6  | Division du terrain pour l'analyse.....                            | 121 |
| 5.7  | Taille relative du projet.....                                     | 123 |
| 5.8  | Relation du projet avec son environnement.....                     | 123 |
| 5.9  | Analyse détaillée de Thames Town .....                             | 124 |
| 5.10 | Ancien plan de Suzhou .....                                        | 125 |
| 5.11 | Type de plan de la ville nouvelle de Songjiang .....               | 127 |
| 5.12 | Axe virtuel de Songjiang avec les noyaux importants .....          | 128 |
| 5.13 | Symétrie d'une rue commerçante et d'une voie interne .....         | 130 |
| 5.14 | Articulation des réseaux.....                                      | 131 |
| 5.15 | Les types de rues, selon la largeur des voies et la qualité.....   | 132 |
| 5.16 | Type de portail associé à l'îlot résidentiel .....                 | 134 |
| 5.17 | Trois dispositifs de fermeture associés à l'îlot résidentiel ..... | 134 |
| 5.18 | Centre de Thames Town .....                                        | 135 |
| 5.19 | Les éléments d'articulation entre réseaux et îlot.....             | 136 |
| 5.20 | Les bâtiments administratifs .....                                 | 138 |
| 5.21 | Connectivité considérant les voies internes traversantes .....     | 139 |
| 5.22 | Densité construite .....                                           | 140 |
| 5.23 | Distribution des fonctions et localisation des accès.....          | 141 |
| A.1  | Pan proposé en 1927 pour le centre civique de Shanghai.....        | 153 |
| A.2  | Plan de Radburn, 1929.....                                         | 154 |
| C.1  | Analyse détaillée de l'unité #19.....                              | 158 |
| D.1  | Les plans directeurs de 1959, 2001 et 2006 à Shanghai .....        | 160 |

## LISTE DES TABLEAUX

| Tableau |                                                                       | Page |
|---------|-----------------------------------------------------------------------|------|
| 1.1     | Les dix projets du programme « One City, Nine Towns » .....           | 6    |
| 2.1     | Rupture et continuité des éléments urbains chinois.....               | 56   |
| 3.1     | Comparatif des outils d'expression entre la Chine et l'Occident ..... | 69   |
| 3.2     | Les valeurs en aménagement entre la Chine et l'Occident.....          | 73   |
| 5.1     | Type <i>synthetic borrowing</i> appliqué au cas d'étude .....         | 142  |
| B.1     | Détails du projet de Thames Town.....                                 | 155  |
| B.2     | Thames Town en chiffres .....                                         | 156  |
| C.1     | Typologie des rues du réseau public.....                              | 157  |



## RÉSUMÉ

Ce mémoire interroge les formes urbaines chinoises contemporaines résultant de la diffusion de modèles occidentaux dans un contexte de mondialisation et de villes émergentes. Une revue de la littérature témoigne d'un essoufflement de l'approche de la morphologie urbaine, encore trop liée aux villes consolidées et aux formes urbaines traditionnelles. Cette approche transgresse difficilement ses propres limites afin de s'adapter aux nouveaux territoires urbanisés des pays émergents, qui accueillent pourtant la majorité de la population urbaine mondiale<sup>1</sup>. La Chine est l'un de ces nouveaux terrains d'expérimentation de modèles d'urbanisation : ses périphéries ont vu apparaître de nombreuses villes nouvelles construites de toutes pièces. Afin d'amorcer la transformation de son territoire municipal et par le fait même s'ouvrir aux références internationales, Shanghai a lancé en 2001 le projet pilote « *One City, Nine Towns* », où chacun de ses districts s'est vu accorder un « village » conçu suivant la thématique d'un pays occidental. Par le biais d'un concours international, l'État fait appel directement à l'expertise d'architectes étrangers dans la mise en plan de ces projets d'aménagement. Cet événement constitue un laboratoire intéressant pour observer les effets de la diffusion de modèles urbains occidentaux par les autorités locales sur un territoire en mutation. Dans cet ordre d'idée, l'analyse de la ville nouvelle de Songjiang et de son village urbain "Thames Town" servira de prétexte à la formulation d'une grille de lecture « transnationale » et « transculturelle » de la forme urbaine résultant d'un type particulier de diffusion.

Partant de l'hypothèse que la reproduction de formes urbaines occidentales en Chine va au-delà de la simple copie et laisse transparaître des principes d'aménagement appartenant à la tradition chinoise, l'étude a tenté de démontrer, en utilisant des critères morphologiques renouvelés, que l'emprunt est teinté d'une tradition locale, notamment dans l'organisation des quartiers de vie et du rapport des bâtiments à la rue. En plus de rassembler des connaissances sur la diffusion en matière de planification urbaine entre les cultures occidentale et orientale, ainsi que sur la transplantation de formes urbaines exogènes dans un environnement donné, la recherche vise à mettre de l'avant sur le plan des études morphologiques, les nouveaux territoires de la mondialisation.

**Mots clés : diffusion de modèles urbains, pays émergents, mondialisation, villes nouvelles, morphologie urbaine, Shanghai.**

---

<sup>1</sup> Selon la division tripartite de l'urbanisation du monde d'Alberto Magnaghi (dans Mongin, 2013, p.21), environ 900 millions d'habitants vivent dans les villes dites historiques. Plus d'un milliard vivent dans des favelas, bidonvilles et autres formes d'urbanisation illégales. Les autres, plus de deux milliards, résident dans des urbanisations contemporaines : « villes diffuses, villes infinies, villes éparpillées, etc. »



## INTRODUCTION

Une ville entière apparaît dans un espace qui, quelques années plus tôt, se résumait à un vaste terrain agricole avec quelques centaines de fermes. Une ville conçue par des architectes-urbanistes aux origines diverses pour une population locale qui leur est étrangère. Tel se dessine le développement urbain dans les périphéries chinoises depuis le début des années 2000. Une observation de l'état du monde en développement nous renseigne sur le nombre grandissant de villes nouvelles érigées à l'intérieur d'une courte période de temps, le plus souvent parachutées sur des terrains auparavant inoccupés, et dont la forme construite semble répondre ni aux besoins de la population locale ni au caractère particulier du lieu (UN Habitat, 2013; World Bank, 2014). Cet urbanisme artificiel adopté à travers le monde est une solution apportée à la croissance des villes industrielles occidentales de jadis et à l'éclatement des métropoles émergentes d'aujourd'hui.

Lors de ma propre expérience en Chine dans des firmes d'architectes entre 2006 et 2009, j'ai été témoin de deux tendances dans la pratique de la conception urbaine : l'envergure des projets et une insistance sur l'image. Les mandats consistaient principalement à produire des plans maîtres et des plans détaillés pour des parcs urbains spécialisés, des extensions urbaines, et parfois des villes nouvelles entières. Le client, qu'il soit promoteur privé ou issu de la sphère publique, insistait souvent sur l'apparence et l'effet iconographique du projet au détriment de l'élaboration conceptuelle, avec une affection marquée pour l'architecture européenne. Cette condition avait pour conséquence de faire naître chez mes confrères architectes un sentiment de désillusion envers la pratique et les formes urbaines qui en résultent. Alors que j'entreprends ma recherche sur les villes nouvelles chinoises, je suis confrontée au même discours alarmiste. Les projets arborant une thématique à l'image d'une ville occidentale sont particulièrement ciblés : les médias comme les académiciens y voient du mimétisme, un produit de la mondialisation, une contamination culturelle (Den Hartog, 2010; Hassenpflug, 2010). Dans son ouvrage *Original copies*, Bosker (2013, p. 4) emploie le terme « simulacrascapes » pour

définir les espaces résidentiels qui, depuis les années 1990, répliquent des modèles étrangers et anachroniques. Sous ces critiques négatives se cache la croyance qu'il y a une forme urbaine qui occupe une position juste dans un contexte donné, et que la reproduction de référents étrangers tombe sans nuance dans une catégorie de conception sans valeur propre. En poussant la réflexion plus loin, il semblerait qu'une incompréhension domine le paysage urbain de la Chine contemporaine, dont la conception des formes va à l'encontre du courant dominant. Ces préjugés reflèteraient une lacune dans les outils d'analyse morphologique permettant de comprendre la ville chinoise d'aujourd'hui.

L'approche de la morphologie urbaine, qui explique la ville par l'analyse de ses formes, reste attachée à la ville ancienne et assujettie aux principes d'aménagement occidentaux préétablis. Cette approche transgresse difficilement ses propres limites afin d'offrir une lecture adaptée aux formes urbaines contemporaines dans un contexte transnational. La ville historique ne peut plus servir d'appui pour résoudre les problèmes liés aux nouveaux territoires urbains, particulièrement ceux des pays à forte transition urbaine qui se développent d'une manière accélérée. D'autant plus que la mondialisation fait intervenir des acteurs aux systèmes de valeurs variés et parfois contradictoires, faisant des principes établissant la forme urbaine idéale une notion subjective et propre à chaque culture. Puisque la conception de la ville est sans doute très différente en Chine et en Occident; il devient nécessaire de développer des outils de lecture qui tiennent compte de cette différence afin de revoir la position qu'occupent les villes nouvelles chinoises dans le discours académique et professionnel, et faire pencher le mimétisme urbain vers l'idée d'un emprunt réfléchi. L'approche du mémoire est prescriptive dans le sens qu'elle entend sensibiliser les professionnels de l'urbain à d'autres façons de faire la ville, sans toutefois définir des principes à appliquer.

En prenant pour assise que la reproduction d'un village européen au centre d'une ville nouvelle chinoise met en évidence des particularités locales empreintes d'une valeur culturelle forte, la recherche tente, en utilisant une approche morphologique aux critères d'évaluation adaptés à la réalité chinoise, de révéler par des éléments formels les principes d'aménagement appartenant à cette culture. Le type de diffusion qui s'opère en Chine laisse transparaître une tradition urbaine locale qui remplit d'un sens nouveau une forme appartenant à une culture et une époque autre. Cette hypothèse sera abordée d'abord en constatant les méthodes d'emprunt

uniques utilisées par les acteurs locaux, qui procèdent par le détail et l'artefact urbain. Ensuite, les formes urbaines importées seront comparées dans leur analyse à la ville contemporaine chinoise et aux traditions d'aménagement urbain qui ont persisté en Chine à travers les différentes conjonctures. Une analyse de la forme urbaine basée sur les critères objectifs publiés par Adam et Jamieson (2014) sera préférée pour éviter les pièges du biais culturel.

Ce mémoire est avant tout une étude exploratoire. Pour atteindre l'objectif, une attention particulière sera portée à la constitution du cadre conceptuel et à la méthodologie. L'objet d'étude sera abordé sous trois dimensions : comme forme urbaine appartenant aux nouveaux territoires urbanisés des villes émergentes, comme forme urbaine empreinte d'un héritage local, et comme forme urbaine porteuse d'une diffusion occidentale. Les outils théoriques permettant son analyse seront ensuite couverts en chapitres débutant par des principes généraux et convergeant vers les particularités chinoises. Le premier chapitre présente la problématique. Le deuxième chapitre définit et contextualise l'objet d'étude. Il y sera question de la mondialisation des territoires périphériques nouvellement urbanisés, du projet de ville nouvelle et de ses propensions idéologiques, et de la culture d'aménagement locale soutenue par une longue histoire urbaine. Le troisième chapitre introduit la théorie de la diffusion internationale et expose les valeurs culturelles de la Chine, qui réinterprètent le modèle importé. Au quatrième chapitre, un retour sur la méthode d'analyse morphologique et ses usages aboutira à une grille de lecture adaptée au contexte et au cadre conceptuel. Le cinquième chapitre se concentrera sur la mise en application de la grille de lecture pour observer un cas empirique dans son processus de conception et dans ses formes construites : la ville nouvelle de Songjiang et son quartier à thématique anglaise Thames Town. Les discussions suivant l'observation du terrain alimenteront un retour sur les points importants du cadre conceptuel.



## CHAPITRE I

### PROBLÉMATIQUE

*L'espace géographique de Shanghai est la terre entière.  
(Toccoli, 2012)*

#### 1.1 Des villes occidentales dans la périphérie de Shanghai

Depuis la réforme économique de la Chine en 1978, le taux d'urbanisation a presque triplé, passant de 18% à 53% en 2013, alors que la surface urbanisée a été multipliée par sept au cours de la même période<sup>2</sup>. L'on compte davantage d'espace urbain construit dans les trente dernières années que durant la longue période historique qui précède. Par ailleurs, 84% des nouvelles constructions en Chine se situent en périphérie<sup>3</sup>. Avec la transition urbaine accélérée qui accompagne le développement économique, l'État doit accommoder les nombreux paysans provenant des campagnes ainsi que les populations relocalisées des quartiers centraux, résultant des opérations de renouvellement urbain (Henriot, 2014). La solution suivie par le gouvernement chinois est de diriger la croissance urbaine en un ensemble cohérent afin de désengorger les grands centres tout en maîtrisant le développement urbain en périphérie. En plus d'accueillir les migrants ruraux, les villes, qui opèrent désormais dans un marché mondial en concurrence pour les ressources, doivent séduire une classe aisée émergente demandant un esthétisme et un style de vie loin des paradigmes socialistes d'un passé récent.

---

<sup>2</sup> National Bureau of Statistics of China, URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexeh.htm>

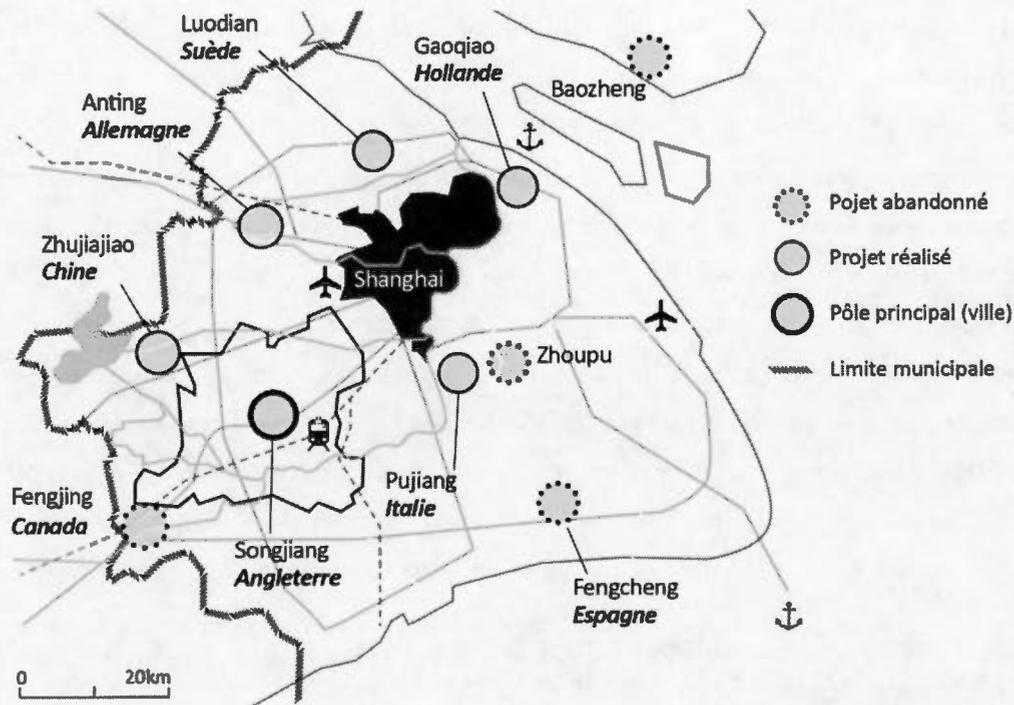
<sup>3</sup> Zhou, Y et Ma, L.C. (2000). Economic restructuring and suburbanization in China. *Urban geography*, 21 (3).

Dans cet ordre d'idées, Shanghai voit sa périphérie se transformer sous l'égide du projet expérimental « One City, Nine Towns » : un projet qui invite un retour des échanges entre l'Occident et la Chine en matière d'aménagement urbain. Avancé par le maire de Shanghai de l'époque et adopté lors du X<sup>e</sup> plan quinquennal lancé en 2001, le programme propose à chacun des dix districts et comté du territoire périphérique l'aménagement d'un village/quartier sous la thématique d'un pays donné : village allemand, britannique, suédois, italien, hollandais, canadien, etc. Les pays choisis, qui sont d'ailleurs les principaux partenaires économiques de la Chine, ont été invités à participer à la conception par l'intermédiaire d'un concours international, où des équipes composées essentiellement d'architectes devaient produire un plan détaillé du quartier arborant l'image de la thématique attribuée. Fait curieux, certaines villes existantes choisies pour soutenir les projets ont une histoire antérieure à celle de Shanghai : au nord, la reproduction d'une ville suédoise médiévale se juxtapose à la ville de Luodian, fondée durant la dynastie des Ming (1368-1644); au sud, une extension urbaine au thème espagnol se joint à Fengcheng, une ville qui s'est développée d'abord comme un village côtier fortifié au XIV<sup>e</sup> siècle; près de l'agglomération centrale, Gaoqiao, un vieux village de pêcheurs fondé au Moyen-âge se voit paré de nouveaux canaux d'Amsterdam et d'autres éléments typiques de la ville hollandaise (Campanella, 2008).

**Tableau 1.1** Les dix projets du programme « One City, Nine Towns »

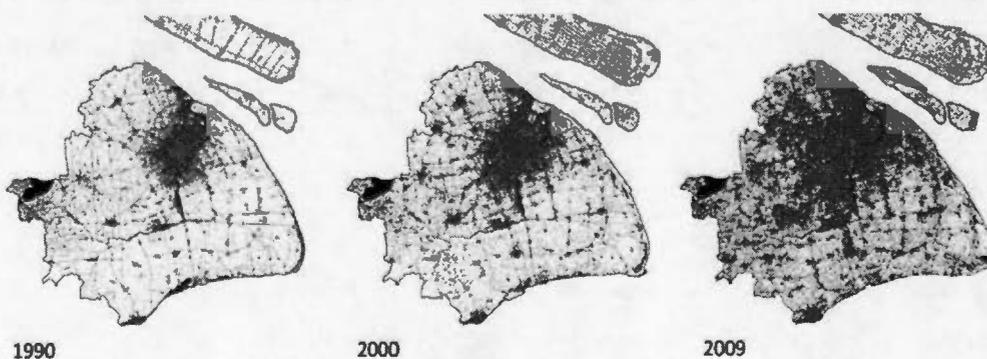
Incluant les districts auxquels ils appartiennent, leur thème respectif et le nom de l'équipe d'architectes qui a remporté le concours. Les projets en gras ont été réalisés. Songjiang prend la désignation de ville et les neuf autres projets celui de bourg.  
(Source : basé sur Xue et Zhou 2007 et Den Hartog 2010)

| <i>Dénomination</i>      | <i>District</i>   | <i>Pays/thème</i> | <i>Équipe gagnante</i>                  |
|--------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------------------|
| <b>Songjiang (ville)</b> | <b>Songjiang</b>  | <b>Angleterre</b> | <b>Atkins design studio</b>             |
| <b>Anting</b>            | <b>Jiading</b>    | <b>Allemagne</b>  | <b>Albert Speer &amp; Partner</b>       |
| <b>Pujiang</b>           | <b>Minhang</b>    | <b>Italie</b>     | <b>Gregotti Associati International</b> |
| <b>Gaoqiao</b>           | <b>Pudong</b>     | <b>Hollande</b>   | <b>Kuiper compagnons</b>                |
| <b>Luodian</b>           | <b>Baoshan</b>    | <b>Suède</b>      | <b>Sweco Architects</b>                 |
| <b>Zhujiajiao</b>        | <b>Qingpu</b>     | <b>Chine</b>      | <b>Eté Lee et Associés</b>              |
| Fengjing                 | Jinshan           | Canada            | Six Degrees Architecture                |
| Fengcheng                | Fengxian          | Espagne           | Marcia Codinachs                        |
| Zhoupu                   | Nanhui            | Occidental        | -                                       |
| Baozheng                 | Chongming (comté) | Occidental        | -                                       |



**Figure 1.1** Localisation des dix projets dans la municipalité de Shanghai

(Source : Xue, 2007)



**Figure 1.2** Expansion urbaine de Shanghai de 1990 à 2009

Le système de villes satellites est visuellement discernable en 1990, en maigre proportion comparée à la tache urbaine que représente la ville centre. L'aire urbaine a doublé en seulement neuf ans, passant de 1500 km<sup>2</sup> à 3000 km<sup>2</sup>, tandis que la population urbaine demeure à 89%. (Source : Yin, J. et *al.*, 2011)

Ce projet met en opération l'objectif du schéma directeur de Shanghai (1999 - 2020) qui vise la restructuration de son territoire municipal, dont l'espace périphérique est parsemé d'anciennes villes satellites et de villages dispersés, en un réseau polycentrique. Durant l'époque socialiste, des villes satellites à fonction unique ont été créées près des matières premières afin de favoriser le développement de l'industrie lourde. Bien que le schéma directeur de 1986 a fait introduire un quartier central avec zones résidentielles, ces villes satellites demeurèrent, jusqu'au début des années 2000, des pôles industriels spécialisés ne rassemblant que 0,6% de la population du territoire municipal : elles avaient donc peu d'influence sur la structure urbaine (Liu, 2014). Le schéma de 1999 introduit la notion de villes nouvelles pour remplacer celle de villes satellites et transformer la structure municipale jusqu'alors multipolaire en une armature polycentrique et multi-niveaux. Les termes « multipolaire » et « polycentrique » peuvent être différenciés comme suit :

À l'idée du centre est associée celle d'un lien symbolique qui rassemble et rayonne, qui trouve sa force et son attrait dans le mélange des fonctions et l'expression des institutions, qui exprime à la fois la confiance et le désir de la ville, la foi en ses valeurs. Au terme de pôle est associée l'idée d'une concentration, souvent programmée, d'activités appartenant à une même branche de l'économie. (Panerai, 2006, p. 4).

Ainsi, les fonctions diverses des villes nouvelles renforceront leur rôle de pôles urbains pour permettre de former un « contrepoids » à la ville centrale en attirant une partie de la population (Liu, 2014). La structure municipale « multi-niveaux » introduit quant à elle une hiérarchie en cinq niveaux (ville centrale, villes nouvelles, bourgs centraux, bourgs normaux et villages centraux), pour atténuer la dualité ville-campagne qui s'est maintenue depuis la période socialiste (Ibid.). Cette dualité a été renforcée depuis la mise en place en 1958 d'un système de contrôle de permis de résidence (*hukou*) pour éviter les migrations des zones rurales vers les zones urbaines et ralentir ainsi le processus d'urbanisation. Seule la population possédant un *hukou* urbain pouvait bénéficier des services et des droits propres à la ville. Cette particularité historique de la planification urbaine est mise en évidence lorsque l'on compare Shanghai aux réseaux de villes nouvelles à Londres (1946), à Paris (1960) et à Hong Kong (1973) : les villes nouvelles de Shanghai sont les plus éloignées du centre et les plus peuplées, mais ne contiennent, encore à la fin des années 2000, que le tiers de la population totale (Ibid., p.35).

### 1.1.1 Les motivations idéologiques et économiques

L'objectif avoué du programme est de s'émanciper du passé socialiste de la Chine et de redorer l'image des périphéries homogènes. Le projet a commencé comme un rêve utopique de l'ancien secrétaire du parti communiste de Shanghai, Huang Ju, qui voyait en l'emploi de la thématique étrangère une façon de célébrer l'histoire d'une ville mondiale (Campanella, 2008). Cette proposition vient aussi rappeler la nature internationale et multiculturelle de la ville-centre qui s'est développée sous la domination occidentale à l'époque des concessions étrangères. De cette façon, les autorités chinoises manifestent une volonté de métissage culturel, un désir d'internationalisation. La Chine avance vers la postmodernité sans figer les images du passé, mais en s'ouvrant plutôt à la mondialisation par des références aux sociétés prospères. Même que les noms, les identités graphiques et les styles architecturaux sont reproduits à un tel niveau de détail que l'on discute maintenant dans la sphère médiatique de la propriété intellectuelle d'un lieu<sup>4</sup>. Bosker (2013) ajoute à cet égard que les métropoles des pays en développement rapide ont tendance à expérimenter avec les modèles urbains occidentaux pour symboliser leur ascension à la suprématie mondiale et au confort du monde du premier tiers.

Les motivations économiques sont d'ailleurs bien présentes dans les intentions du projet. L'effort de renforcer les liens avec les principaux partenaires économiques de la Chine se reflète dans le choix des pays servant de thème<sup>5</sup>. S'ajoute à cette visée l'utilisation d'une image de marque à des fins de promotion immobilière pour activer le développement urbain. En effet, le parc immobilier développé dans le cadre des opérations urbaines est offert à la spéculation et s'adresse à la population solvable; les logements sociaux destinés à la classe ouvrière et aux nouveaux migrants sont plutôt localisés aux périmètres de la ville nouvelle (Henriot, 2013). Les ensembles résidentiels donnent aux nouveaux riches une occasion d'investir et de prendre

---

<sup>4</sup> Voir: Spencer, R. (2006, 15 sept.). The Chinese have Shanghaied my pub. *The Telegraph*. Récupéré de <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1528902/The-Chinese-have-Shanghaied-my-pub.html>; Reuters, [éd. US]. (2006, 6 nov.). "Pirated" English town in China amuses and riles. Récupéré de <http://www.reuters.com/article/2006/11/06/us-life-china-thames-idUSSHA15073720061106>

<sup>5</sup> La Chine a accédé à l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) le 11 décembre 2001. Selon le Ministère du Commerce de la République populaire de Chine, les trois principaux partenaires de la Chine en commerce bilatéral demeurent jusqu'en 2008 l'Union européenne (avec en tête l'Allemagne et le Royaume-Uni), les États-Unis et le Japon.

part à un style de vie différent. Une brochure fait la promotion d'un projet résidentiel ainsi : « the new gathering place for modern urban celebrities and the best choice to relax for successful and honoured persons » (Weiderhecker, 2007). Les projets ne sont d'ailleurs pas des succès économiques immédiats (Ibid.) : c'est le coût associé à la création d'une image de marque pour vendre l'idée d'un nouveau développement urbain.

### 1.1.2 Le concours international comme moteur de diffusion

La recherche de nouveauté et de calibre international attire en Chine depuis les années 1990 un nombre grandissant de firmes d'architecture internationales (Wang, 2000). Les statistiques du gouvernement chinois datant de 2007 montrent que 233 agences d'architecture et d'urbanisme étrangères sont établies en Chine (Lu, 2008). Aussi, 140 des 200 firmes d'ingénierie et d'architecture les plus importantes au niveau international possèdent des bureaux satellites en Chine (Ibid.). Le concours international est un moyen efficace d'accéder au marché chinois. Par ce processus de planification urbaine, le gouvernement veut profiter de l'expertise de firmes de calibre international pour atteindre un haut niveau de qualité en aménagement urbain, en construction et en gestion<sup>6</sup>. Wang (2000) avance qu'avant les années 1990, le manque de créativité des architectes chinois était attribuable à l'absence de stimulation, de concurrence, voire de communication avec l'extérieur. Les compétences limitées des instituts de design ne pouvaient être à la hauteur du boom de construction faisant suite à la réforme économique (Ibid.). Dans un effort d'élargir le choix de propositions en design urbain, plusieurs promoteurs firent appel à des firmes étrangères. Dans le cas de Shanghai, le recours à des consultants étrangers dans la planification s'appuie sur deux motifs. Tout d'abord, l'appel à l'expertise étrangère pour introduire les concepts occidentaux de « village urbain » aide à rendre « l'histoire plus convaincante et authentique » (Wu, 2015, p. 153). Ensuite, la construction d'une ville nouvelle importée nécessite des connaissances qui dépassent les spécificités locales. Par exemple, la construction du village urbain à thématique anglaise fut un défi pour les autorités locales : certains bâtiments de style britannique ont dû être reconstruits jusqu'à trois fois avant d'atteindre la satisfaction du promoteur immobilier (Weiderhecker, 2007). La

---

<sup>6</sup> Site de la municipalité de Shanghai.

légitimité de la réplique est donc assurée par l'emploi d'une expertise en conception pour offrir un cadre de vie qui répond au standard international.

### 1.1.3 Un succès variable

Dix ans plus tard, les projets sont à des niveaux d'avancement différents et certains furent même abandonnés. Le taux de réussite est dû à plusieurs facteurs. Les projets n'ont pas tous été lancés en même temps : Songjiang fut le premier en 2001, Fengcheng et Fengjing les derniers en 2003. Les superficies des projets varient : Songjiang est l'extension urbaine la plus grande à 22,4 km<sup>2</sup>, et Gaoqiao la plus petite à 0,7 km<sup>2</sup>. Cette dernière est maintenant comprise dans l'agglomération centrale alors que la ville la plus éloignée se situe à 70 km du centre urbain. Du point de vue économique, certaines villes ont connu des conditions de développement favorables grâce à la proximité d'une source d'emplois importante. La ville de Songjiang, pôle en éducation et en recherche, Anting, ville de l'automobile, et Pujiang, lieu de la haute technologie, sont des exemples de succès économique (Liu, 2011). Par ailleurs, les propriétaires utilisent les résidences comme maison secondaire, ce qui a pour effet un taux d'occupation trop bas pour maintenir une activité commerciale appropriée à un centre urbain. Le promoteur immobilier de Songjiang réagit en repositionnant la zone centrale en tant que « district culturel international » et en développant une industrie culturelle faite de salles d'exposition, de centres de congrès et de « wedding services » (Wu, 2015, p. 152-153).

Finalement, les différentes interprétations de la thématique de la part des concepteurs ont aussi engendré des résultats aux degrés variables de réussite. Si le projet de thématique anglaise s'est bien inséré dans l'environnement local, le tissu urbain d'une ville médiévale transplanté pour le « village allemand » d'Anting a posé problème puisque les rues étroites et les îlots fermés allaient à l'encontre de la réglementation locale en vigueur (voir section 4.1.3). Le projet de Pujiang a bénéficié des formes abstraites et universelles proposées par l'équipe italienne *Gregotti Associati* (Xue et Zhou, 2007). Le plus grand succès, cependant, fut le projet de ville à « thématique » chinoise, Zhujiajiao. Le « thème » de ville régionale typique fait ressortir une certaine ironie : s'inspirer du caractère local du lieu serait aussi une forme de reproduction. Douady (2011, p. 120) soulève un point de vue intéressant à ce sujet : si les villes à thématique

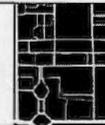
étrangère sont une démarche expérimentale de l'État chinois visant « à tester *in vivo* diverses pistes d'évolution de l'urbanisme », la ville de Zhujiajiao jouerait le rôle « d'échantillon-témoin ».

## 1.2 Un manque au niveau des outils de lecture de la ville?

Les projets de répliques urbaines et architecturales attirent les critiques autant chez les Occidentaux que chez les Chinois. À titre d'exemple, un professeur d'architecture à l'université de Tongji et membre du lobby de conservation de la Chine trouve ridicule le phénomène de constructions à l'europpéenne, déclarant que les Chinois ont besoin d'un style propre (Ruan Yisan dans Weiderhecker, 2007). Du côté de l'aménagement urbain, le manuel *Dynamic urban design*, dont l'objectif est d'appliquer des principes durables à l'échelle planétaire, cite les bâtiments contemporains dans les sites fantaisistes comme étant le signe d'un design de qualité inférieure : « *place has no sens of history or culture, no reverence for materials and details that fit the location and respect the context* » (von Hausen, 2013, p. 83). À l'échelle de la région, la greffe de villages artificiels à l'histoire fabriquée est remise en question dans son véritable apport à la création d'un réseau polycentrique dynamique autour de Shanghai (Weiderhecker, 2007). Pour certains, les villes chinoises contemporaines, contaminées par l'architecture de style occidental vidée de son sens, souffriraient d'une crise identitaire : le nouvel environnement urbain ne refléterait plus les relations sociales locales et la riche histoire culturelle chinoise (Chen et Romice, 2009). D'autres chercheurs voient dans cet emprunt une reproduction de « l'urbanisme de loisir ». « Si la ville chinoise à thème est bien une ville mondialisée, c'est donc davantage par son classement dans le paradigme des loisirs et de l'hédonisme que par ses références ouvertement internationales » (Léger dans Douady, 2011, p. 119). Un bon nombre d'architectes travaillant en Chine prétendent qu'en dépit d'être constamment sollicités pour concevoir des villes « fantaisistes » ils refusent les commissions (Den Hartog, 2010).

Aux critiques sur le sens des formes urbaines reproduites s'ajoutent les critiques sur les pratiques en aménagement qui ont cours dans la Chine actuelle. Les villes nouvelles paraissent souvent vides, démesurées, et fractionnées, comparées aux zones anciennes construites à

l'époque des villes satellites qui demeurent vivantes, à l'échelle des piétons, avec une bonne mixité fonctionnelle (Iiu, 2014). Un rapport de la Banque mondiale (2014)<sup>7</sup> s'appuie sur certains critères morphologiques pour démontrer que le développement urbain actuel en Chine ne respecte pas les normes internationales en vigueur. Premièrement, la faible densité et les retraits des bâtiments par rapport aux rues, jugées d'ailleurs trop larges et sans distinction d'usage, créent une discontinuité dans le tissu urbain. Cette discontinuité est aussi reproduite à l'intérieur des îlots surdimensionnés par la disposition libre des bâtiments. Le rapport utilise un comparatif avec des villes européennes pour illustrer la différence dans la taille des îlots en Chine et la faible connectivité qui en découle.

|                                   | Turin,<br>Italy                                                                   | Barcelona,<br>Spain                                                               | Paris,<br>France                                                                  | Pudong<br>Shanghai,<br>China                                                       | Hutong<br>Beijing,<br>China                                                         | New areas<br>Beijing,<br>China                                                      |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Urban grid                        |  |  |  |  |  |  |
| Intersections per km <sup>2</sup> | 152                                                                               | 103                                                                               | 133                                                                               | 17                                                                                 | 119                                                                                 | 14                                                                                  |
| Distance between intersections    | 80                                                                                | 130                                                                               | 150                                                                               | 280                                                                                | 75                                                                                  | 400                                                                                 |

**Figure 1.3** Taille des îlots de trois villes européennes et trois villes chinoises

La taille importante des îlots urbains illustre le manque de connectivité dans l'aménagement des villes chinoises. (Source : World Bank, 2014, p. 141)

La construction en Chine de nouveaux quartiers à une vitesse et une échelle sans précédent et sans égard aux tissus urbains traditionnels est une aberration qui pousse les chercheurs à la défense des formes urbaines héritées. Certains considèrent que la prolifération de formes standardisées dans la ville contemporaine exclut graduellement la longue et riche histoire culturelle de la Chine : « [t]he current architectural language does not express local social relations, collective memory and aesthetic achievements » (Chen et Romice, 2009, p. 36). Ces

<sup>7</sup> Ce rapport, une initiative du ministre chinois Li Keqiang, part de la conviction que le développement urbain en Chine peut être plus efficace, inclusif et durable pour formuler des principes d'un nouveau modèle d'urbanisation. Une des aires de réforme proposée concerne l'amélioration de la connectivité.

auteurs estiment que l'identité des villes chinoises serait en voie d'extinction et insistent sur l'importance de maintenir une forme urbaine locale pour faciliter l'expression culturelle, le sentiment d'appartenance, l'environnement physique harmonieux; autrement dit, produire des formes « *culturally sustainable* » (Ibid.). Or, cette position intransigeante qui se dirige unilatéralement vers un constat alarmiste et facile tient pour acquis que la forme matérielle en Chine est porteuse de sens au même titre qu'en Occident. Le retour à la forme urbaine traditionnelle semble être une solution obligée, bien qu'elle soit incompatible avec l'époque actuelle. Il faut savoir apprécier les situations réelles pour leur potentialité; faire comme la Chine et adopter, dans notre relation avec l'urbanisme, une domestication de la postmodernité plutôt qu'un rejet (Nasr et Volait, 2003).

La Chine est à un moment stratégique dans son histoire urbaine où le renouveau et l'expérimentation sont possibles : le gouvernement central possède encore tout le territoire, il y a une migration massive de gens vers les villes et une croissance économique pour la supporter (Den Hartog, 2010, p. 64). Shanghai devient alors un modèle de développement : si la planification de villes satellites à thématique connaît un succès, elle sera répétée dans le reste de la Chine (Lin, 2013; Wright, 2013). Les espaces périurbains, souvent sans histoire ni particularités topographiques, accueillent avec peu de contraintes des projets urbains dont l'ambition est aussi vaste que leur échelle. Ces territoires éloignés des centres historiques et de nos mémoires collectives sont libérés des références aux tissus urbains traditionnels. Ils sont surnommés « ville générique », « contexte zéro », pour appuyer leur caractère permissif, aux allures d'un microcosme indépendant cherchant à s'émanciper de la ville centre (Koolhaas, 2011). Le retour aux formes et aux valeurs d'une époque ancienne pour évaluer et concevoir les territoires périphériques contemporains est donc illusoire. Comme le mentionne Pope (2009, p. 12), ces nouvelles urbanisations possèdent une logique qui leur est propre et qui ne se révèle qu'aux professionnels dont le jugement a été suspendu. Les villes qui germent dans ces espaces demandent une vision nouvelle et des outils appropriés pour rendre compte de leurs particularités.

### 1.2.1 Questions, hypothèse et objectifs de recherche

Ce mémoire part de la conviction qu'une lacune existe au niveau des outils de lecture de la ville contemporaine chinoise. Cette lacune serait la cause de la mauvaise interprétation des formes urbaines issues d'un processus particulier d'importation de modèles étrangers. Il est utile de se poser les questions suivantes : l'implantation d'un village européen en Chine contemporaine engendre-t-elle un type de diffusion allant au-delà de la simple reproduction de formes urbaines appartenant à une culture mondialisée? De quelle façon l'approche morphologique permet-elle d'identifier les particularités locales empreintes d'une valeur forte qui transpirent à travers la greffe de formes urbaines exogènes? La première question se réfère à la thématique principale visant à proposer un type de diffusion menant à une forme urbaine empreinte des particularités locales plutôt qu'à un simple produit de la mondialisation. La deuxième question vise la portée et la pertinence de la méthode de la morphologie urbaine à interroger et à valider des principes appartenant à une culture urbaine autre.

La périphérie de Shanghai est le théâtre d'une rencontre entre deux cultures urbaines, occidentales et chinoises, où les contradictions entre les valeurs en aménagement urbain sont manifestes. L'étude de répliques urbaines et architecturales permet de discuter de cette rencontre et d'interroger les méthodes d'analyse morphologique dominant mondialement la compréhension de la ville. Le mémoire se base sur l'hypothèse que les éléments de la forme urbaine transportant des valeurs intrinsèques à la culture chinoise résistent aux conjonctures politiques, économiques et à la « contamination » occidentale. La ville européenne importée se confronte donc à cette réalité chinoise. On peut s'attendre à ce que la culture locale transpire dans le produit final par des éléments formels appartenant aux valeurs chinoises. Cette hypothèse permet de voir la reproduction de formes urbaines sous un angle nouveau : une forme renfermant des particularités locales et en lien avec la réalité des nouveaux territoires urbains.

La recherche entend apporter des nuances à la connotation négative qu'ont certaines pratiques de conception urbaine en faisant intervenir le système de valeur propre à la culture dans l'analyse morphologique des villes nouvelles. En plus d'apporter des connaissances au niveau de la diffusion internationale en planification urbaine et de repousser les frontières de l'analyse

morphologique, elle vise à sensibiliser les architectes-urbanistes à des formes et des processus urbains autres et à repenser les principes d'aménagement dominant le monde de la conception urbaine. La recherche se limite aux villes nouvelles planifiées situées dans les nouveaux territoires urbains de la périphérie chinoise : les grands projets touchant les villes consolidées et leurs banlieues immédiates ne font pas partie de l'objet d'étude, car ils répondent à des contraintes propres. L'intention de la recherche n'est pas d'évaluer l'impact de la transplantation de modèles étrangers sur la vie des citoyens et des résidents ni de soulever les forces et les faiblesses de certains projets de villes nouvelles. Il paraît prématuré d'entreprendre une évaluation du succès d'une ville nouvelle quelques années à peine suivant son implantation. Le manque de présence humaine dans la ville, qui lui fait accoler le qualificatif de « ville fantôme »<sup>8</sup>, n'est pas une conséquence directement attribuable au rejet des formes urbaines par la population locale. D'autres facteurs, économiques et politiques contribuent à l'appropriation citoyenne d'un lieu, surtout si l'on considère le contrôle du pouvoir central sur le mouvement de la population. C'est pourquoi la recherche ne s'aventurera pas dans cette direction et se concentrera sur une analyse des formes urbaines construites.

### 1.3 Cadre théorique et méthodologie

Parmi les difficultés liées à l'objet d'étude, l'ampleur de la thématique et l'accès aux sources sont particulièrement déroutants. Tout d'abord, une recherche abordant la circulation internationale de modèles urbains se traduit par des concepts plutôt abstraits qui versent dans l'anthropologie et fait intervenir une multitude de facteurs et de contextes. Conséquemment, elle présente un danger de généralisation. D'autre part, les territoires urbains des pays émergents sont des environnements mutables et imprévisibles, faisant en sorte que les données répertoriées restent approximatives et sont rapidement désuètes. Le problème de la langue et le manque de transparence du gouvernement s'ajoutent à ces obstacles. Dans un effort de

---

<sup>8</sup> Voir : Rapoza, K. (2015, 20 juillet). What will become of China's ghost cities? *Forbes*. Récupéré de <http://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2015/07/20/what-will-become-of-chinas-ghost-cities/>; Hatherly, O. (2015, 8 février). Ghost cities of China by Wade Shepard review – unpopulated replica towns explained. *The Guardian*. Récupéré de <http://www.theguardian.com/books/2015/may/08/ghost-cities-of-china-wade-shepard-review-planning>; Badkar, M. (2014, 9 juin). China's most famous ghost city got even worse in the last 4 years. *Business Insider*. Récupéré de <http://www.businessinsider.com/chinas-ghost-cities-in-2014-2014-6>

contourner ces obstacles, je me concentrerai sur l'élaboration d'une méthode et d'un outil d'appréciation des formes construites s'appuyant sur des images satellites récentes. À défaut de constituer un apport valable à la connaissance, la méthode et les résultats peuvent à tout le moins fournir des pistes de réflexion intéressantes.

L'approche qualitative se prête bien à la visée exploratoire de la recherche puisqu'elle tend à valoriser la créativité et la solution de problèmes théoriques posés par des faits inconvenients (Pires, 1997, p. 51-52). Toutefois, les concepts doivent être bien définis pour pouvoir être évalués. Il faut savoir éviter le piège de la preuve par la présomption, soit une opinion fondée sur des apparences. Par l'analyse documentaire « le chercheur déconstruit, triture son matériel à son gré, puis procède à une reconstruction en vue de répondre à son questionnement » (Foucault dans Cellard 1997, p.260). La reconstruction des liens entre le questionnement du chercheur et les diverses observations des documents mène à une « synchronicité », le moment où une somme d'idées ou de pensées s'unit pour former une explication, où un raisonnement se construit soudainement, où un lien s'établit entre plusieurs faits et que la lumière jaillit (Ibid., p.260-261). Bien qu'il soit impossible de proclamer avec certitude la véracité des liens établis, l'agencement harmonique des faits apporte une gratification intellectuelle appréciée autant par le lecteur que par le chercheur. Suivant ce raisonnement, la problématique et la méthodologie de ce mémoire sont elles-mêmes l'aboutissement d'une longue période de déconstruction et de reformulation d'idées.

Une première revue de la littérature a révélé qu'une grande majorité des études s'attardant aux villes chinoises contemporaines le font sous l'angle de la gouvernance urbaine et des forces politiques et économiques en jeu. Lorsque ces études abordent la ville en soi, elles traitent de la logistique de transports et du logement. Dès lors, il s'avère pertinent d'emprunter une approche qualitative des éléments formels, de toute évidence sous-représentée dans cette thématique de recherche et qui est pourtant si commune à l'étude des villes anciennes. La morphologie urbaine est un domaine de connaissance sur la ville qui s'appuie sur son aspect physico-spatial pour comprendre des dynamiques sociales, politiques et économiques. Cette approche sera utilisée non pas pour reconstituer la genèse d'un tissu urbain, mais pour rendre compte d'un type de diffusion qui s'opère dans la Chine contemporaine. La compréhension de la ville est ancrée dans un fondement de valeurs et de principes de bonnes formes qui sont

propres à la culture d'une société : il est donc nécessaire de sortir d'une vision occidentale de la ville pour pouvoir valider les formes urbaines autres. La consolidation d'une grille d'analyse faisant intervenir le processus de diffusion et le système de valeurs fondamental à la culture du lieu est un moyen efficace de parvenir à cette fin. Cette grille mettra en valeur une lecture objective de la ville en faisant ressortir les éléments explicatifs de la forme urbaine. En s'appuyant sur des types, l'analyse morphologique est un moyen efficace d'extraire des données qualitatives d'un espace urbain donné en observant les récurrences de certains éléments de composition afin d'en identifier les singularités. Cette approche exclusivement formelle ne tient pas compte des données subjectives fournies par une interprétation de l'ambiance du lieu ou de la perception des résidents. La morphologie désincarne le cadre bâti. Elle se concentre sur le type porteur, non approprié, établissant une « grammaire » qui permet la lecture de la ville (Roncayolo, 1996).

Une singularité culturelle est souvent négligée dans l'étude de la morphologie des villes chinoises : la culture matérielle n'a pas la même signification en Chine comme en Occident. Les Chinois entretiennent la tradition en reconstruisant le même modèle avec des matériaux éphémères plutôt que par la conservation de spécimens construits : « à la fragilité des matériaux, nécessitant des reconstructions périodiques, s'oppose paradoxalement la pérennité des techniques et des modèles toujours réactivés » (Clément, 1995, p. 174). Il n'existerait donc pas de fatalité dans les formes urbaines. La culture de « flux » des pays sionistes s'oppose à la culture de « stock » des pays occidentaux, et à la muséification des centres-villes (Berque, 1993, p.135). Cette relation au patrimoine bâti expliquerait aussi la valorisation du « nouveau », du « propre » et du « jamais utilisé » par rapport à l'héritage (Gelézeau, 2003). Dans cette perspective, l'étude morphologique prendra appui sur la permanence des valeurs et des principes d'aménagement plutôt que sur la morphogénèse et l'évolution de l'objet « forme urbaine ».

Pour répondre à ces particularités, la grille de lecture s'appuiera sur une typologie publiée en 2014 par les architectes et chercheurs anglais Robert Adam et Claire Jamieson, conçue à l'origine pour rendre compte des tendances dans la conception des plans maîtres. Cette typologie fait abstraction des dimensions historiques et prescriptives de la forme urbaine et a l'avantage de rapprocher le domaine d'étude de la ville et la pratique du design urbain. L'étude

fait intervenir des éléments quantifiables pour un résultat qualitatif plus approfondi. Néanmoins, les auteurs concluent l'étude avec la mise en garde suivante :

A form-based quantitative description can, however, establish a fixed comparative framework for in-depth qualitative analyses of outcomes. If two plans provide quite different qualitative outcomes but share several quantitative similarities, it is clear that the difference is not generated by those similarities. (Ibid., 2014, p. 290)

Ce qui signifie que la typologie employée est une description quantitative basée sur des critères formels, dans le but de fournir une base de comparaison fixe. Une similarité du point de vue formel entre deux plans de ville - dans notre cas la ville anglaise et la ville nouvelle à thématique anglaise - n'est pas gage d'une similarité au point de vue qualitatif. Le quartier à thématique peut présenter des points communs avec la ville occidentale au niveau de la haute densité, de la forme et de la taille des îlots, de la hauteur des bâtiments, mais diverger au niveau de la fonction, de l'usage, et de l'ambiance. Puisque la démonstration utilisée dans cette analyse n'ira pas plus loin que la fonction de certains bâtiments dans son approche sociale et perceptuelle, l'introduction de critères chinois de la forme urbaine permettra de repérer les différences qui échappent à la grille d'analyse occidentale. D'ailleurs, si la lecture morphologique ne tient pas compte des particularités du contexte qui a vu naître la ville, la dissimilitude aux plans occidentaux peut être interprétée comme un non-respect de ce qui est entendu comme étant la « bonne forme urbaine ».

### 1.3.1 L'échelle d'analyse

La morphologie urbaine suppose une organisation hiérarchique d'un module physique de la ville interprété comme une unité combinable et structurante, par exemple une parcelle, un îlot, ou un secteur. C'est par ce module que transparaissent les valeurs fondamentales de l'organisation de la vie quotidienne d'une société, puisqu'il relie l'individu à la communauté et apparaît sous des formes diverses (Bürklin et Peterek, 2008). Il exprime la « structure socio-économique d'une époque » comme le « rapport culturel à l'espace » (Allain, 2004, p.101). En tant que représentant de l'interface entre espace public et privé, il constitue une manifestation de l'organisation spatiale d'une société à l'échelle locale (Panerai, 1997). Afin d'obtenir les

résultats escomptés, l'analyse se concentrera sur l'échelle de ce module urbain. Cette échelle intercepte les dimensions du réseau des voies, de l'organisation de l'espace fonctionnel et typologique, de la distinction entre ce qui appartient à l'individu, à la commune et à la ville, et de l'articulation des bâtiments. L'îlot (*block* en anglais) se réfère traditionnellement à une « portion d'espace urbain délimitée à son pourtour par des rues et/ou en partie par un cours d'eau ou toute autre limite physique, sans rue intérieure autre qu'en impasse ou privée et fermée par une barrière » (Gauthiez, 2003, p. 40). Le terme « îlot » et sa définition détaillée émise par Gauthiez seront employés pour représenter le module morphologique de cette étude. Dans une époque où la vitesse de production demande une efficacité dans l'attribution des terres vouées à l'urbanisation, l'îlot surdimensionné (*superilot*) est désormais le module structurant de la ville contemporaine. La structure hiérarchique du module se présente comme suit : les artères primaires découpent les unités suivant la taille de *superilots*; ces *superilots* sont ensuite divisés en îlots, dont les contours sont délimités par des barrières naturelles ou des artères secondaires et tertiaires; les îlots, qui ne contiennent que des voies internes, séparées du réseau public par des barrières selon la définition de Gauthiez, peuvent être sous-divisés en enclaves (*lots*), appartenant au même propriétaire ou non, et pouvant contenir des fonctions différentes.

### 1.3.2 Les données d'analyse

#### 1.3.2.1 Le choix du cas d'étude

Le cas empirique intervient pour valider la grille de lecture élaborée dans la partie théorique du mémoire. La ville nouvelle de Songjiang du programme « One City, Nine Town » fut choisie pour son rôle déterminant dans la restructuration du système polycentrique de Shanghai, faisant de cette ville satellite le premier pôle de redéploiement confirmé par tous les plans régionaux sortis depuis 2001 (Brès et Sanjuan, 2014; Henriot, 2014). La ville existante bénéficie déjà d'un attrait touristique avec la seule montagne de la région (Sheshan), bordées de villas pittoresques construites durant la période coloniale. Elle est située sur un corridor de développement régional qui rejoint Shanghai à Hangzhou, un centre urbain important au sud-ouest de Shanghai. Le projet de Songjiang, le premier complété en 2006, consiste en une extension urbaine au nord de la vieille ville, sur un site qui ne contenait à l'origine qu'une

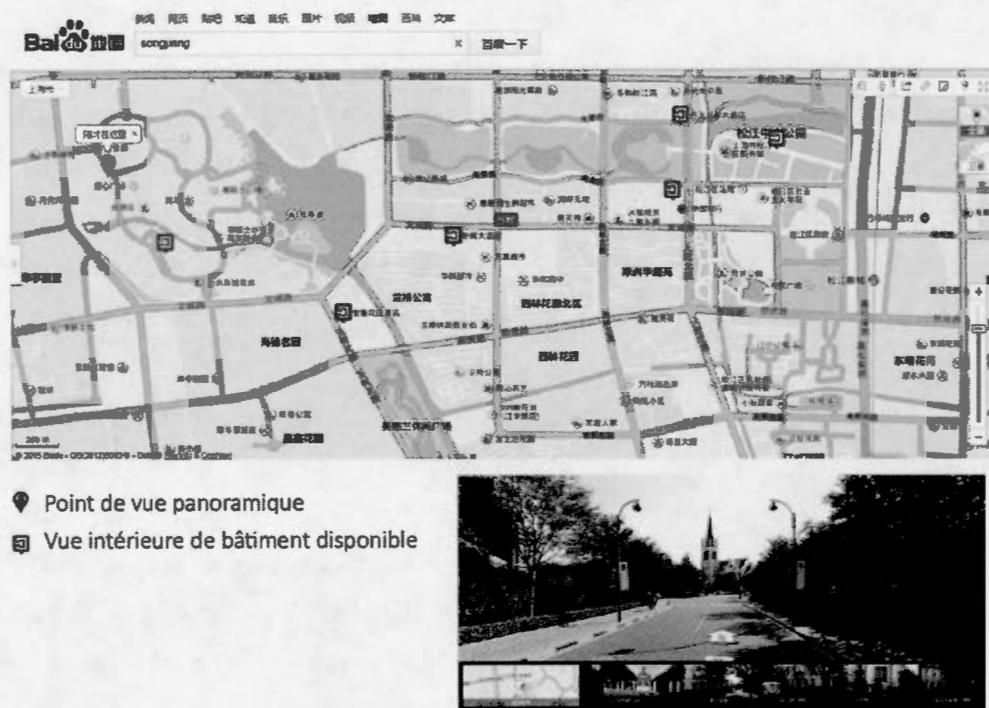
centaine de fermes et de petites industries isolées (den Hartog, 2010). Bien qu'éloignée du centre urbain de Shanghai par une trentaine de kilomètres, la ville de Songjiang bénéficie d'un accès au réseau de métros souterrain de Shanghai. Un campus au nord constitué d'universités transposées de Shanghai devient une source importante d'emplois (Brès et Sanjuan, 2014). Ces deux opérations menées par le gouvernement de Shanghai démontrent une volonté locale de favoriser le développement de ce pôle régional.

Le village urbain de Thames Town est à la fois au centre géographique de la ville nouvelle et au cœur du développement urbain. La firme anglaise d'architecture Atkins, qui en a assuré la conception et supervisé la construction, reproduit dans ses bâtiments cinq siècles d'histoire architecturale anglaise (den Hartog, 2010). Le projet illustre d'une manière explicite le phénomène de diffusion internationale dans un contexte d'urbanisation postmoderne. Les autorités locales ne dissimulent pas le rapprochement du quartier au parc d'attractions; ils l'exploitent plutôt avec un plan-guide qui présente Thames Towns au visiteur comme un lieu de découverte avec ses parcours et ses points d'intérêts. On y voit une boucle centrale accessible par les artères principales sur trois côtés, ainsi qu'un sentier sinueux rejoignant les îles sur le lac débouche directement sur l'artère routière au sud-est. Le quartier semble délibérément avoir été placé près de l'axe autoroutier et loin de la station de métro et du centre administratif de la ville, trahissant sa fonction d'enclave pour classe aisée. Selon un compte rendu de Den Hartog publié en 2010, le projet a reçu beaucoup de critiques de la part des professionnels de l'urbain, puisqu'il fait l'étalage sans retenue d'enclaves à villas luxueuses, « à la *gated community* », renforçant le caractère exclusif de la ville. Pourtant, le projet semble respecter la culture urbaine chinoise; il est devenu très populaire parmi la population locale et pris d'assaut par une industrie du mariage florissante. L'immobilier se porte aussi bien. Un recensement récent montre que la presque totalité des résidences a été vendue, et ce très rapidement (Ibid.). La majorité des habitations du centre à haute densité sont habitées de façon permanente et la moitié des villas enclavées sont utilisées comme résidences secondaires : un taux d'occupation relativement élevé pour une ville nouvelle. Les résidents sont pour la plupart des employés du gouvernement ou d'institutions administratives reliées.

En somme, ce projet a été choisi pour son niveau d'achèvement, sa popularité et l'abondance relative de l'information que l'on trouve à son sujet par des sources primaires comme



visualisation « Total View », qui s’inspire du « Street View » de Google; entre en fonction en 2013<sup>9</sup> : cette base de données iconographique publie une série d’images panoramiques ponctuant les routes publiques des villes chinoises. À ce jour, l’entièreté des routes de la ville nouvelle de Songjaing a été répertoriée, ainsi que quelques voies internes de deux superilots : celui de Thames Town et un autre situé à l’entrée de la ville. Leur analyse sera détaillée au chapitre cinq.



**Figure 1.5** Informations disponibles sur le site chinois *Baidu map*

Les tracés en bleu montrent les rues qui ont été photographiées par l’outil *Total View*.  
(Source : *Baidu map*, 2015)

Se restreindre à ces sources primaires est suffisant pour la présente étude, sur la base de la conviction que la ville nouvelle, telle que conçue en Chine, n’est pas une ville qui se

<sup>9</sup> Voir : Russell, J. (2013, 23 août). Baidu launches Total View, a Chinese version of Google Street View. *TNW News*. Récupéré de <http://thenextweb.com/asia/2013/08/23/baidu-launches-total-view-a-chinese-version-of-google-street-view/>

« parcourt » ni ne s'observe à la marche. L'observation « à vol d'oiseau » semble être un mode approprié à l'étude de ce nouvel environnement urbain. En alliance avec cet objet d'étude particulier, je tente une approche dépourvue des préjugés qu'a cultivés la ville traditionnelle en rejetant l'image du chercheur expert sillonnant des rues étroites muni de son calepin, récoltant ses perceptions et ses impressions de la ville. Une approche de la sorte n'aboutirait qu'à faire ressortir l'impression d'une ville hostile, inhumaine, voire indifférente aux interrogations du chercheur.

Des sources primaires écrites, comme les données statistiques, les rapports officiels, les articles de journaux, viendront appuyer l'observation du terrain. Les cartes récupérées des sites gouvernementaux chinois nous renseignent sur les limites administratives. Elles comprennent la municipalité de Shanghai, le district de Songjiang, l'extension urbaine de Songjiang et les zones spécialisées. Pour Thames Town, un dessin en trois dimensions et différents plans détaillés indiquent la fonction et l'aspect des bâtiments publics importants. Les soumissions de l'équipe gagnante Atkins, qui incluent le schéma directeur de l'extension urbaine et le plan détaillé de Thames Town, nous renseignent sur les intentions de départ des concepteurs urbains occidentaux. Concernant les sources secondaires, les études récentes qui ont porté sur la ville nouvelle de Songjiang apportent des informations relatives aux hauteurs de bâtiments, aux fonctions, à la répartition des classes sociales, aux années de construction des différents îlots et aux réseaux de transport en commun actuel et projeté (ligne de métro, autobus publics, tram). Les articles scientifiques, les thèses doctorales et les études publiées apporteront des éléments de précision sur le sujet d'étude et les différentes thématiques d'approche qui seront présentés dans les prochains chapitres.

## CHAPITRE II

### L'ANCRAGE : LES NOUVEAUX TERRITOIRES URBAINS

Le contexte urbain actuel, tel qu'il se dessine dans les périphéries des pays émergents, pose de nouveaux défis à l'aménagement. Deux phénomènes sont en cause : la « métropolisation », qui se définit comme « la concentration des richesses et l'extension urbaine avec satellisation du territoire périphérique », et la « mondialisation », soit « l'unification du marché à l'échelle de la planète » (Lévy, 2005, p.26). Ce premier chapitre a pour fonction de définir et de contextualiser l'objet d'étude en faisant ressortir les propriétés de l'espace et des processus qui reçoivent et façonnent les formes urbaines diffusées. Il sera question du rôle de la mondialisation économique et culturelle sur l'uniformisation des nouveaux territoires urbains et de la volonté politique et idéologique des projets de villes nouvelles qui tente de renverser cette finalité. La division foncière en îlot surdimensionné et à propriété unique, reprise dans le modèle de l'unité de voisinage et ses variations, sera exposée. Nous verrons aussi que la prépondérance du superilot dans les villes contemporaines n'est pas un fait nouveau en Chine, où ce type de composition est présent depuis des millénaires. L'observation de l'évolution de la forme urbaine chinoise rendra compte de la forte tradition urbaine du pays qui se confronte aux forces de la mondialisation et de la diffusion internationale.

#### 2.1 La mondialisation des territoires urbains

La mondialisation est un sujet complexe et son étude est en dehors de la portée de ce mémoire. Cependant, lorsqu'elle se rattache à la ville, ce phénomène devient utile pour comprendre l'origine de l'aspect formel des nouveaux territoires urbanisés. Le terme mondialisation est d'abord défini par le Fonds monétaire international (FMI) comme une augmentation des

échanges mondiaux de ressources naturelles et culturelles basée sur quatre facteurs : le commerce, l'investissement de capitaux, la migration et la diffusion des connaissances (Berg et *al.*, 2014, p.1). Les villes, et non les nations, sont les véritables forces motrices de ce phénomène (Ibid., p.2). Le terme « global city » a été introduit par Saskia Sassen dans les années 1990 pour décrire les villes possédant une longue histoire comme centres de services financiers et de commerce international. King (2007, dans Berg et *al.*, 2014, p. 3) cite la multiplicité des flux relatifs aux personnes, biens, services, idées et images comme indicateur d'une ville mondiale. En se référant au développement physique des villes, la mondialisation se manifeste suivant deux processus (Lu, 2008, p. 26). D'abord par la mondialisation de la ville elle-même, où des villes de même type à travers le monde partagent graduellement les mêmes éléments et démontrent des caractéristiques semblables. Ensuite par la mondialisation du design, qui est causée par une mise en commun de l'éducation, des matériaux, des technologies et des idées. La pratique de l'aménagement des villes nouvelles dans le monde en développement a longtemps encouragé l'intervention d'organismes à grande échelle, des technologies et des matériaux importés plutôt qu'obtenus localement et un design basé sur les standards internationaux (Healey, 1986, p. 130).

### 2.1.1 Entre global et local

En ce qui a trait à la tendance généralisante de la mondialisation, certains auteurs y vont d'une vision moins arrêtée en reconnaissant la présence d'une force locale agissante. Selon Hall (1996), la mondialisation introduit de nouvelles articulations des identités locales et globales et non un anéantissement du local au profit de l'universel. Dans son essai *The question of cultural identities*, il décrit la mondialisation comme un processus à travers lequel les identités culturelles locales sont relativisées sous l'impact de la compression de l'espace-temps. Cet impact peut avoir comme conséquence un renforcement des identités locales existantes ou la création de nouvelles identités. Alsayyad (2001, p. 13) soulève quant à lui que la culture mondiale est une culture marquée par la manipulation des différences plutôt que par la réplication de similarité; la ville devient le théâtre où l'on peut observer les cultures locales dans leur lutte contre la domination globale. La culture est devenue sans lieu propre (Idib.). Dans la même vision, Wu (2006) prétend que la mondialisation n'existe pas de manière

indépendante et superposée à la culture d'une société, mais serait plutôt une construction locale qui peut être exploitée de manière consciente.

À ce sujet, le terme « glocalisation » fait état de la coexistence des idées globales et des pratiques locales sur un même territoire, ce qui rendrait l'importation d'idées et de modèles dans des endroits variés plus difficile (Tait et Jensen, 2007, p. 109-110). Sanyal (2010) propose plutôt de faire valoir l'idée d'un « patrimoine social commun » à l'échelle de la planète qui sous-tend le transfert et l'adaptation des pratiques de planification urbaine. L'auteur encourage la « contamination » plutôt que la pureté des cultures pour une pratique de conception urbaine efficace : « *Modernisation is not a purely western idea that the rest of the world should resist in the name of multiculturalism* » (Ibid., p. 145). Ces opinions remettent en question le véritable effet généralisant sur la ville qu'occasionnerait le contact permanent des cultures à l'échelle de la planète.

### 2.1.2 La ville de consommation

L'augmentation de la concurrence entre les villes du monde, en particulier celles situées dans un marché émergent, est attribuable à la mondialisation économique (Ibid.). Les grandes municipalités de plus en plus autonomes financièrement opèrent dans un marché unifié à l'échelle de la planète et doivent rivaliser avec leurs consœurs pour des ressources limitées tels les investissements, les touristes et les consommateurs (Ibid.). Le « branding urbain », une stratégie empruntée au marketing, est indispensable au positionnement des villes mondiales, qui à défaut de refléter une image forte et visionnaire pourraient voir leur croissance et leur survie économiques en péril. En Chine, la pratique du « branding urbain » se produit à l'échelle de la ville par les autorités du gouvernement comme à l'échelle des ensembles résidentiels en périphérie par les promoteurs immobiliers (Wu, 2010). Un des moyens utilisés par les promoteurs pour tenter d'attirer le marché est de nommer les ensembles résidentiels suivant un concept ou un lieu occidental, accompagné d'un style architectural emprunté à l'Occident (Ibid.). Selon Maciocco (2008, p. 44), la ville orientée vers la consommation est organisée d'une manière similaire au parc thématique. Celui-ci est modelé par des itinéraires irréguliers,

dictés par le spectaculaire et le pittoresque. Le parc thématique devient le modèle concret d'une nouvelle expérience urbaine basée sur un mode de consommation et de libre circulation.

In the shopping city the visitor lets himself be led along a path that will offer him surprises, an unexpected wander, exotic pavilions, various artifices in simulated nature, aimed at seeking an ecstatic effect, namely an effect of relief, disarming for the observer. (Ibid., p. 45)

Cette ville de consommation est mise en image par Mangin (2004) dans son ouvrage *La ville franchisée*, où il décrit l'urbanisation qui se pratique couramment dans les périphéries d'Asie et d'Afrique. Ces espaces urbains tentent de mettre en valeur les paradigmes de l'urbanisme postmoderne, que l'auteur résume de la façon suivante :

La mondialisation tend à offrir au consommateur, qu'il soit habitant, passant ou simple visiteur, tout à la fois: une mobilité routière à l'Américaine, des formes de résidentialité méditerranéennes, des centres historiques à l'Européenne, des micropaysages à l'asiatique. Le « meilleur de chacun des mondes » réalisé en copié-collé par quelques firmes tout-terrain. (Ibid., p. 306)

L'aéroport devient un modèle de la ville postmoderne, un pot-pourri des commodités universelles, où les signes de la culture du lieu se réduisent à un pastiche, sans dialogue avec son environnement. Cet établissement est un exemple d'espace contenu, autosuffisant, fonctionnaliste avant tout, qui demeure le même, peu importe l'endroit où l'on se trouve (Koolhaas, 2011, p. 55).

### 2.1.3 La ville « générique » : le monde des possibles

L'absence de caractère local dans l'espace urbain crée une « ville générique » : une ville anonyme et anomique, une standardisation de l'espace urbain, où les activités de consommation l'emportent sur toutes autres activités (Maciocco, 2008, p.41). La ville générique, dépourvue de ses qualités particulières, présenterait les mêmes spécificités urbaines, architecturales et paysagères, peu importe les régions du globe, et évoluerait au rythme du phénomène de la mécanisation des villes (Ibid.). Terme introduit par Koolhaas, l'architecte-

théoricien voulait requalifier cette périphérie infinie qui s'émancipe de l'attraction du centre, devenu trop faible pour la retenir dans son rayon. « La ville générique est la ville libérée de l'emprise du centre, du carcan de l'identité ». (Koolhaas, 2011, p. 47-49). La vision que Koolhaas porte sur la ville postmoderne est optimiste, non teintée de jugement a priori; c'est une ville qui exprime la liberté plutôt que le manque de contrôle, un sens nouveau plutôt qu'une perte d'identité.

Selon Mangin (2004), l'uniformité des nouveaux territoires urbains permet une plus grande liberté d'appropriation de l'espace, car elle donne libre cours aux fonctions de toutes sortes et se prête bien au développement urbain rapide. L'indifférence à la topographie, un environnement uniformisé et les dimensions de superblocs permettent d'accueillir indifféremment, à l'intérieur des secteurs définis par des voies rapides, les programmes les plus opportunistes : « Enclave dans l'enclave à l'intérieur de la zone, les blocs sont les terrains d'essai du marché immobilier » (Ibid., p. 275). L'unité morphologique se détache de l'ensemble et devient sa propre référence.

Le caractère permissif de la ville générique la fait résister à la dictature, puisqu'elle échappe à toute planification traditionnelle et à toutes tentatives de gestion (Koolhaas, 2011, p. 60). L'impossibilité de diriger sa croissance permet de faire germer des grains provenant de toutes directions, prenant racine en « exploitant la fertilité du sol » (Ibid., p. 58). La quantité et la fadeur associées à l'urbanisme contemporain seraient en fait deux qualités exploitables, si on en croit Jullien (dans Mangin, 2004, p. 275). Le sinologue rapporte que dans la culture chinoise, la fadeur est reconnue comme une valeur positive (Jullien, 1993). Elle exprime la neutralité, un gage d'authenticité, située aux limites du sensible et au départ de tous les possibles (Ibid., p. 17). Le fade n'est pas arrêté par une détermination particulière : « le réel n'est plus « bloqué » dans des manifestations partiales et trop voyantes; le concret devient discret, il s'ouvre à la transformation » (Ibid., p. 19).

Quand nous commencerons à voir poindre – au-delà de nos automatismes idéologiques, de notre conditionnement culturel – une positivité *possible* de la fadeur, nous serons entrés en Chine. Du moins dans ce que la culture chinoise possède de meilleur. Non pas de plus voyant ou de plus recherché, mais de plus simple et de plus essentiel. (Ibid., p. 21)

Ces observations montrent un territoire urbain en opposition avec la ville « forteresse » traditionnelle, qui concentre entre des « murs » une intensité d'activités et de sens accessible à une population infime. La ville générique, par son ouverture et sa neutralité, à l'avantage de répondre au besoin de l'époque actuelle, caractérisée par la vitesse, l'infini et le mouvement. Au-delà de l'efficacité qu'offre une répartition standardisée du territoire urbain, nous pourrions aussi en apprécier la valeur paysagère. Or, la tentative du gouvernement chinois de distinguer les villes nouvelles des périphéries en leur attribuant une thématique de villes étrangères n'aurait pas pour motivation de contrer l'urbanisation fragmentée en introduisant un tissu urbain traditionnel. Il faut envisager que la perception négative qu'engendre cet aménagement par secteurs est une construction de prime abord occidentale.

#### 2.1.4 Le superilot, unité de la ville contemporaine

Avant l'arrivée du superilot à propriété unique, mis de l'avant par le mouvement moderne, les villes occidentales d'autrefois naissaient d'un assemblage de parcelles individuelles alignées le long des rues. L'introduction d'un espace tampon entre la rue et le bâtiment, par exemple une haie, une clôture, une élévation du rez-de-chaussée, trahit le manque d'intimité créée par ces habitations directement reliées au tissu urbain (Bürklin et Peterek, 2008). L'ilot apparaît comme une version économique, permettant une desserte en service réduite. Qu'il soit constitué d'une parcelle ou de plusieurs, ce type d'organisation spatiale présente une différence nette entre la partie avant publique, alignée à la rue, et la partie arrière privée. La cour commune introduite, formée par les quatre côtés bâtis, accueille de multiples activités et apparences.

L'ilot traditionnel se transforme à partir du XIX<sup>e</sup> siècle avec Haussmann et ses grands aménagements de Paris. La ville devient un produit du capitalisme instauré par une intervention globale sur un environnement urbain existant. Les axes structurants découpés dans le tissu dense d'une des plus grandes villes industrielles du monde vont donner naissance à l'ilot haussmannien. La forme triangulaire prépondérante refuse les parcelles profondes et la régularité : l'idée n'est pas de recréer un alignement de façades uniformes à l'anglaise (Panerai, 1997). La façade liée directement à la rue qui devient un lieu d'échange et de présentation, et un intérieur caché qui est « offert à l'appropriation » (Ibid., p. 38). Dans les quartiers moins

nantis, la stricte hiérarchie de l'espace privé, qui est complètement fermé à la rue, est adoucie par le percement de passages, de ruelles internes et la création de cours multiples (Ibid.).

La cour inversée s'éloigne de la rue et introduit l'impasse, un passage rétréci qui rejoint la rue. Ce type d'ilot construit sur une même parcelle apparaît pour la première fois au XVI<sup>e</sup> siècle comme un modèle d'organisation communautaire autour d'une cour avec un mur aveugle donnant sur la rue (Bürklin et Peterek, 2008). La protection et l'isolement spatial sont les valeurs au centre de cette forme spatiale, qui construit une réelle identité locale. Ce mode d'organisation réapparaît sous la forme du « *close* » anglais au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, lors de la mise en forme de villes satellites sous l'influence des cités-jardins d'Howard<sup>10</sup>. L'impasse ainsi créée pour rejoindre les résidences fait en sorte qu'on ne peut pas passer par hasard; la desserte est propre aux habitants. On privatise la cour en l'éloignant de la rue (Panerai, 1997). La dissociation avec la rue est complète avec la venue des barres, des modules linéaires et isolés apparus dans les années 1920 sous l'égide du mouvement moderne. Le bâtiment ainsi libéré de son enceinte est indifférent au contexte urbain et peut adopter une position optimale, par exemple en s'orientant par rapport au soleil (Bürklin et Peterek, 2008).

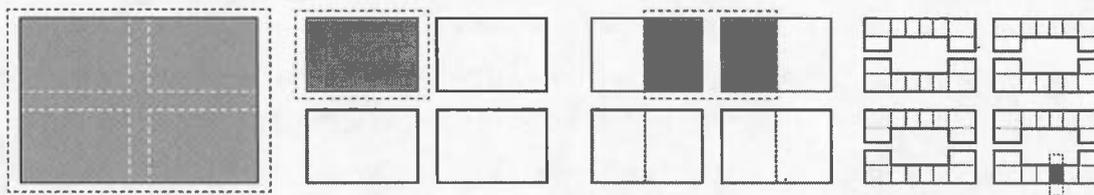
Le superilot est désormais l'unité de transaction immobilière qui domine l'aménagement des villes à développement rapide et caractérise les périphéries urbaines. De manière générale, une parcelle surdimensionnée est remise à un seul promoteur, qui exerce un contrôle total sur son aménagement interne. La parcelle est alors divisée pour permettre une construction et une occupation du bâti en phase. Les propriétaires de superilots s'occupent chacun de la circulation interne, tandis que le plan d'urbanisme détaillé fixe l'emplacement des accès pour organiser les circulations internes avec l'extérieur. Les artères principales appartiennent à la ville, tandis que les rues secondaires appartiennent à la communauté résidentielle et arborent un caractère semi-privé (Monson, 2008).

---

<sup>10</sup> Ebenezer Howard (1850-1928), un visionnaire socialiste, avait eu l'idée de reconstruire la société capitaliste par des communautés denses, volontaristes et autogérées, construite aux marges des centres urbains, avec comme point central l'usine. Son livre publié en 1898, *To-morrow : a peaceful path to real reform*, fut réédité en 1902 sous le titre : *Garden Cities of To-Morrow*.

La taille et la forme du système d'organisation spatial dépendent d'un jeu entre les responsabilités du pouvoir public et celui de l'individu, qu'il soit une personne ou une entreprise de promotion immobilière. Quatre stratégies de sous-division sont identifiées par Love et Crawford (2011, p. 94-96), basées sur le district, l'îlot, la rue et la parcelle. Dans le premier cas, la parcelle comprenant plusieurs îlots est attribuée à un seul acquéreur qui se charge de la disposition des voies internes. Dans le deuxième cas, l'unité de transfert est le morceau de terre délimité par des rues. Cette approche mène à une trame dite « rationnelle », où la municipalité doit disposer l'ensemble des rues du développement. Une configuration basée sur la rue implique qu'une parcelle est formée par les deux bordures d'une rue : celle-ci devient le centre du module de la forme urbaine plutôt que la limite. Enfin, le système basé sur la parcelle crée un ensemble diversifié et affiné, attendu que chaque parcelle sous-divisée est attribuée à un propriétaire différent. De nombreux règlements sont alors requis pour harmoniser le design d'ensemble.

L'aménagement urbain en grappes est un moyen économique et efficace de distribution en plus de créer une unité de gouvernance locale bien délimitée. En 1953, les architectes britanniques explorent de nouvelles formes d'association des composantes urbaines, et introduisent le terme « cluster ». C'est un terme provisoire pour remplacer les mots rue, district et village, trop « connotés historiquement », pour définir ce qui réunit par la voiture (Mangin, 2004, p. 65). Dans les pays émergents, où les villes sont planifiées à un rythme inhabituellement rapide, l'État privilégie une morphologie simpliste, uniformisée et facilement reproductible. Les secteurs définissent des terrains capables d'accueillir les programmes les plus opportunistes : des édifices à bureaux, des ensembles d'habitations, et des espaces verts, etc. (Mangin 2004). Par contre, ce type d'aménagement crée de grandes perturbations dans les systèmes culturels et environnementaux. L'attribution de superilots aux promoteurs immobiliers encourage le modèle de construction en ville fragmentée par la juxtaposition d'îlots introvertis (Bénazéraf, 2010; Monson, 2008). Selon Mangin (2004), cet « urbanisme de secteur » a pour conséquence une homogénéisation des formes urbaines. En effet, la parcelle non divisée et sous l'emprise d'un propriétaire unique ne permet pas un développement graduel et compétitif sur le temps long : ce qui est beaucoup décrié en Occident (World Bank, 2014).



**Figure 2.1** Les quatre stratégies de sous-division foncière

Celle basée sur le district, l'îlot, la rue et la parcelle. (Source : Love et Crawford, 2011)

## 2.2 La ville planifiée

Cette section définit les termes propres à un type particulier de planification urbaine qui tente de freiner le développement du territoire laissé à l'opération immobilière par des projets de composition urbaine empreint de réflexion. La ville nouvelle est à la fois un objet de planification, par sa volonté de restructurer la croissance urbaine suivant des objectifs économiques, et un objet de composition, par son intention de créer des formes esthétiques et fonctionnelles suivant des objectifs idéologiques. Deux expressions anglo-saxonnes, issues de deux disciplines différentes, expriment des approches distinctes liées à la pratique du développement urbain : « *urban planning* » et « *urban design* ». Pour ne pas confondre les deux, il est préférable de les définir.

La définition britannique de « *urban planning* » est « the art and the science of ordering the use of land and the character and sitting of buildings and communication routes so as to secure the maximum practicable degree of economy, convenience and beauty » (Keeble dans Zhu, 2010, p. 266). La planification urbaine est à la fois une discipline et un outil de gestion de la ville. Elle s'applique par deux moyens : la création d'espaces physiques et la mise en place de règlements pour les contrôler (King, 1990). Cuthbert (2006, p. 13) insiste sur l'aspect économique, puisque la planification urbaine est concernée principalement par la production de profit par l'urbanisation, l'allocation des ressources communes et la fourniture d'espaces de production. L'expression « *urban design* » signifie « le processus de conception et de réalisation d'arrangements physiques permettant de maîtriser l'organisation formelle de la croissance urbaine à travers permanences et changements » (Merlin et Choay 2009, *urban*

*design*). Le design urbain est à mi-chemin entre les pratiques des architectes et des urbanistes. Les premiers sont concernés par la conception formelle des bâtiments dont ils assurent l'édification, et n'ont aucun contrôle légal sur les espaces adjacents à l'édifice. Les urbanistes, quant à eux, ne se préoccupent que de la répartition des ressources selon la projection des besoins futurs (Ibid.). Le design urbain considère davantage l'aspect culturel et sensible de la conception de l'espace. « Urban design is about the transmission of urban meaning in specific urban forms » (Cuthbert, 2006, p. 1).

Le terme « composition urbaine » distingue les projets d'aménagements empreints de réflexion esthétique de haut niveau portée par une ambition technique de la génération d'espaces résultant d'une simple opération foncière. Le projet de composition est une « figuration tridimensionnelle [...] conçue et dessinée de façon suffisamment précise pour permettre la construction, et correspondant à une implantation sur un site réel » (Merlin et Choay, 2009, *composition urbaine*). Cette démarche urbanistique peut être à l'échelle d'une ville nouvelle, d'une extension de ville, d'un quartier ou d'un secteur. Elle est d'ailleurs largement utilisée dans la conception des unités de voisinage et des cités-jardins (Allain, 2004, p. 83). Le pouvoir centralisé et les ressources abondantes sont des conditions qui favorisent l'appel à ce type de méthode en planification urbaine, qui dirige l'aspect de la forme urbaine du style architectural jusqu'à l'aménagement d'une ville entière. Cette méthode a disparu des pays développés depuis la période de l'après-guerre.

Le design urbain s'est dissocié de l'architecture au début du XX<sup>e</sup> siècle pour devenir une discipline qui englobe plusieurs domaines professionnels (Cuthbert, 2006). Il est encore perçu, dans sa plus simple expression et parfois à tort, comme une extension de l'architecture. Alors que l'architecture est contrainte par les paramètres d'un environnement artificiel contrôlé, dont la fonction primaire est la protection de l'individu, le design urbain est représenté par un système ouvert, focalisé sur l'interaction sociale (Ibid.). Les projets de compositions urbaines impliquent dans leur élaboration des professionnels du bâtiment nommés « architectes-urbanistes », dont les actions sont dirigées par des principes de bonnes formes et des règles de composition. Ces paradigmes sont la plupart du temps puisés dans l'enseignement occidental. Lang (2000) définit le « paradigme urbain » comme une solution, apportée à des problèmes donnés, et considérée universelle et exemplaire pour une bonne pratique urbaine. Il en existe

deux types : le paradigme « procédural » concerne la façon dont le projet urbain<sup>11</sup> doit être mené, soit par l'analyse, l'évaluation et la mise en œuvre; le paradigme « substantif » est relatif à la forme et a pour objectifs de servir les activités humaines et les valeurs esthétiques du paysage urbain.

Certains auteurs signalent que les disciplines du design sont mises à défi par le système politique oligarchique et le manque de contrainte, une situation qui caractérise souvent les pays à développement rapide. Les villes nouvelles conçues dans ces environnements qualifiés de « contexte-zéro », « zéro-condition », « *cities from scratch* », sont souvent construites avant qu'elles n'aient pu être imaginées et répliquées dans n'importe quels autres contextes et conditions (Turan et Ramos, 2009). Le terme « *instant cities* » rend compte du caractère de la ville nouvelle des pays émergents où s'entremêlent les forces de la mondialisation et celle de l'identité locale, qui tente de percer à travers une intention délibérée de surexposer l'utilisateur à des images de consommation (Wright, 2013).

### 2.2.1 La visée idéologique des villes nouvelles

Les villes nouvelles ne s'inscrivent pas dans le prolongement des expériences acquises, mais dans une vision neuve de l'avenir (Merlin et Chaoy, 2009, *ville nouvelle*). Elles sont souvent façonnées par un idéal, qui correspond à la vision des élites et des experts sans être nécessairement partagé par la population locale (Ibid.). Lorsque le réseau d'acteurs impliqués dans le projet s'étend à travers les continents et les cultures, cette vision n'est plus homogène. L'encyclopédie Larousse définit la « ville nouvelle » comme une ville montée de toutes pièces dans le but d'organiser la croissance urbaine suivant les doctrines d'une période particulière. C'est une ville planifiée, dont la création est décidée, la plupart du temps, dans le cadre d'une politique d'aménagement régional. Dans le cas du programme « One City », les villes nouvelles sont implantées « dans l'environnement d'une métropole, sans continuité, dans le

---

<sup>11</sup> Il est à noter que le projet urbain diffère dans sa tradition européenne et nord-américaine. Dans le premier cas, il s'inscrit dans une visée politique et concerne l'espace; dans le second cas, il est soutenu par un objectif économique et concerne l'objet, ou la « destination ». Autrement dit, le projet fait élire dans le premier cas, et il fait vendre dans le second. (Raynaud, 2014)

souci de la décongestionner et de structurer la région urbaine à une échelle plus vaste que celle de l'agglomération de base » (Ibid.). L'institut international des villes nouvelles ajoute que la ville nouvelle doit pouvoir survivre en tant qu'entité autosuffisante, contrôlée par un gouvernement local indépendant. La ville nouvelle joue un rôle dans le développement de la région. La ville nouvelle, selon la municipalité de Shanghai, est normalement située près d'une zone économique, soit une industrie, une université ou une attraction touristique (Den Hartog, 2010).

À l'origine de la ville nouvelle est le plan volontaire, « celui dont on peut identifier le principe de création, les auteurs et les objectifs ». Ces derniers peuvent être économiques, politiques, ou idéologiques (Allain, 2004, p. 72). L'objectif idéologique est tout particulièrement puissant dans les pays émergents puisque les villes nouvelles sont le symbole d'une possibilité d'un environnement urbain alternatif et innovant (Healey, 1986). Il surpasse d'ailleurs les motivations économiques :

One of the characteristics of developing countries in the contemporary world is that rather than being pushed by economic imperatives, as in nineteenth century Europe, public policy on urbanisation strategies and management tends to be dominated by ideological concerns. This often means that issues concerning the economic and social viability of major projects such as new town building are quite inadequately explored. In any case, the professional tradition focused more on questions of design and management than economics. (Healey, 1986, p. 127)

Les mégaprojets de composition urbaine, qu'ils aient la taille de quartier ou de ville entière, ont comme point commun un système de division par le district à propriété et gestion unique, où l'unité morphologique de base prend la forme d'un voisinage.

### 2.2.2 Le modèle de l'unité de voisinage et ses variations

L'opération immobilière guidée par l'efficacité économique n'est pas la seule cause de la conception de la ville contemporaine en larges parcelles. Des modèles urbains à vocation sociale et idéologique privilégient aussi les grands ensembles clairement délimités. L'idée d'une planification urbaine par le développement de voisinages, autrement dit une approche de

développement par la microforme, remonte aux principes réformateurs du XX<sup>e</sup> siècle. Il est bon de remettre en perspective l'apport des modèles urbains occidentaux dans la conception des villes postmodernes.

Tout d'abord, l'approche du micro-urbanisme est un paradigme qui se veut une alternative à la métropolisation et à la suburbanisation, en offrant une unité de structure qui est facilement gérable et favorable à la construction d'une communauté (Landman, 2008). Cette conception de la ville par des villages est aussi critiquée sur la base qu'elle idéalise un style de vie villageois qui est incompatible à la structure urbaine postmoderne (Ibid.). La stratégie de division par le district était souvent accompagnée d'un idéal d'organisation sociale, comme le montre le concept nommé « unité de voisinage » (*neighbourhood unit*). Dans son sens général, le terme signifie un quartier ou un ensemble d'habitations « conçu avec ses équipements d'usage quotidien » (Merlin et Choay, 2009, *unité de voisinage*). Dans son sens particulier, l'unité est un modèle conceptuel de l'idéal américain où convergent individualisme et communauté. Ce modèle américain apparu dans les années 1920 fut l'un des plus discutés et des plus diffusés à travers le monde : il est désormais l'unité de base de plusieurs schémas de villes nouvelles (Lu, 2006). L'influence internationale fit écho jusque dans l'Union soviétique, la Chine maoïste et l'Inde néocoloniale; on parle même d'une forme urbaine globale du XX<sup>e</sup> siècle (Vidyarthi, 2010 ; Lu, 2006; Ward, 2000).

Ce condensé des pensées modernes fut popularisé par Clarence Perry lors de sa présentation au *Regional Survey of New York and its Environs* en 1929. Le concept proposait des principes d'aménagement physique pour une communauté, tentant d'adapter le mode de vie familiale aux exigences de l'automobile. Le district devint l'unité de base d'un système hiérarchique d'organisation de l'espace urbain. Au niveau de l'îlot, la résidence la plus éloignée devait se trouver à l'intérieur d'un rayon qui équivalait à dix minutes de marche. Au niveau du superilot, le trafic véhiculaire et piéton devait être séparé l'un de l'autre pour qu'un enfant puisse se rendre à l'école à pied sans traverser aucun trafic routier. La dimension de superilot avait pour objectif de réduire la quantité de surface dédiée à la rue. Cette idéologie se rapporte à la croyance déterministe de l'époque qui stipulait que le changement physique pouvait améliorer les conditions sociales, ce qui porta certains auteurs à critiquer la propension instrumentaliste de l'aménagement spatial (Lawhon, 2009). « To Perry, the neighborhood was more than just a

place to live : it was a “unit”, an integral part of the city as a whole, a place with an identity, a place for a “family-life community” » (Ibid., p.121).

Le modèle physique présente une zone à caractère strictement résidentiel pivotant autour d'un élément urbain liant, l'école publique, qui tenait lieu de rencontres et d'activités du voisinage. Cette centralité fut remplacée ultérieurement par un centre civique, avec des bâtiments publics autour d'un parc. Les pourtours étaient clairement définis par les grandes artères, dans le but de donner à la communauté un caractère distinct. Les activités commerçantes devaient être placées près des artères pour éviter l'intrusion du trafic à l'intérieur de la zone. Le réseau des voies en configuration hiérarchique faisait en sorte de faciliter le déplacement à l'intérieur de la zone tout en faisant dévier la circulation de transit. La taille de l'unité était déterminée en fonction d'une distance de marche de cinq minutes du centre aux périmètres, et un paramètre quantitatif fixait la zone à 65 hectares, à l'intérieur d'un rayon de marche de 400 mètres, pour 5 000 à 9 000 résidents (2 000 à 4 000 logements) (Lawhon, 2009). Les arguments en faveur pour le concept prônaient la réclusion de l'espace de vie hors du danger et du bruit de la circulation routière en favorisant un espace de taille appréciable sous la forme d'un parc protégé. La taille physique est déterminée par l'aire d'influence des écoles. Perry collabore avec Clarence Stein pour mettre en application le concept de l'unité de voisinage, et le plan de Radburn en devint l'archétype (voir fig. A.2 en annexe).

Au même moment, les principes d'aménagement du mouvement moderne se consolidèrent en 1933 avec la Charte d'Athènes, prononcée par Le Corbusier dans le cadre du Congrès international d'architecture moderne (CIAM). La haute densité de petits bâtiments alignés sur rue était perçue comme insalubre et la banlieue était vue comme une perte d'espace. La solution proposait de retirer les résidences de leur relation traditionnelle avec la rue pour introduire un plus grand espace vert. Les parcelles devaient être élargies et appartenir à un propriétaire unique, préférentiellement la ville. Les dimensions de superlots, la séparation des piétons et des automobiles, la création d'espaces communs et la disposition libre des bâtiments furent des éléments partagés autant par le mouvement moderne et le modèle de l'unité de voisinage (Jacobs et Appleyard, 1987). Ces notions ont formé un langage courant dans le monde urbain, compris à l'échelle de la planète.

Une focalisation trop grande sur les bâtiments et leur orientation introvertie plutôt que sur l'espace public résumant les principales critiques du mouvement moderne. Par ailleurs, les architectes ont tendance à fuir la nature sociale du projet pour se concentrer uniquement sur le caractère physique. Jacobs et Appleyard (1987) soulèvent de manière plus générale que les utopistes n'ont considéré que le mauvais côté des villes industrielles et ont réagi excessivement. Des auteurs marquants, tels que Jacobs (1961), Lynch (1960) et Cullen (1961)<sup>12</sup> furent les principaux antagonistes au mouvement moderne et introduisirent le mouvement « *townscape* » qui insiste sur « l'expérience urbaine » : la forme urbaine dépend du paysage qu'elle génère, interprété comme les sons, sensations et odeurs de la ville. Un retour au travail de Sitte (1889) et Unwin (1909)<sup>13</sup> est alors privilégié.

Le modèle de l'unité de voisinage sortit de l'intérêt des planificateurs occidentaux durant les années 1970 et 1980 pour réapparaître avec le « *New Urbanism* » (NU) de Duany et Plater-Zyberk (1994), un courant architectural et urbain qui tente de contrer la nouvelle condition urbaine par des références aux villes du passé. Ses partisans entendent concevoir des villes compactes et denses aux limites bien définies, plus diversifiées socialement, pour favoriser le développement de collectivités plus conviviales et générer un fort sentiment d'appartenance (Le Coguiec, 2012). Les formes urbaines et architecturales s'inspirent de l'idéal type de la ville européenne préindustrielle.

Le « village urbain » est un autre concept apparenté à l'unité de voisinage. Ce modèle d'aménagement qui a vu le jour récemment en Angleterre présente le plus grand nombre d'exemples réalisés (Biddulph et *al.*, 2003). Les principes connurent un tel succès qu'ils furent adoptés dans une politique gouvernementale anglaise comme lignes directrices à suivre pour tout nouveau développement urbain. Le concept politisé du village urbain fut défini comme suit :

The planning system can be used to deliver high quality, mixed-use developments, such as "urban villages". Built on large sites, usually within urban areas, they are characterised by - compactness, a mixture of uses and dwelling types, including

<sup>12</sup> Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New York : Random House; Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press; Cullen, G. (1961). *The concise townscape*. Routledge.

<sup>13</sup> Sitte, C. (1889). *L'art de bâtir les villes*; Unwin, R. (1909). *Town planning in practice*.

affordable housing, a range of employment, leisure and community facilities, appropriate infrastructure and services, high standards of urban design, access to public open space and green spaces; and ready access to public transport. (DOE 1997, dans Biddulph et Tait, 2003, p. 169). Urban villages would typically have a distinct architectural character which it is thought should contribute to residents' sense of attachment to the place (Ibid., p.181).

Le « *masterplanned community* » fait partie des prototypes de groupes résidentiels privés et commercialisés qui apparaissent alors que l'État se retire de la ville. Il est pourtant, selon Shen et Wu (2012, p. 184-185), une interprétation contemporaine du *New Urbanism*. Les caractéristiques essentielles de ce type de communauté sont définies par le *Urban Land Institute* comme étant : une limite définie; un caractère harmonieux sans être nécessairement uniforme; un contrôle global au cours du processus de développement par une entité unique; la propriété privée des infrastructures de loisirs; et la maîtrise des engagements et des restrictions par une association commune.

Yet the term “master-planned communities” draws heavily on the New Urbanism approach, its hallmarks including high-density planning, neo-traditional design, and a mixture of commercial, leisure, and other nonresidential land uses. (Ibid., p. 185)

Néanmoins, ce modèle rejoindrait les principes de la ville de consommation. Ces auteurs tentent de démontrer que ces types de communautés sont désormais forgés comme des « micro-mondes de fantaisie » destinés à enchanter les consommateurs de résidences périurbaines (Ibid., p. 184).

[...]urban forms are now designed to coerce people into consumption. These places offer magical, fantastic, and enchanted settings to appeal to consumers through estheticization and simulation. (Ritzer, 1999, dans Shen et Wu, 2012, p. 185)

### 2.3 La particularité des formes urbaines chinoises

La disposition de la ville en groupes communautaires compris dans de larges îlots délimités n'est pas étrangère à la culture urbaine chinoise. Elle prend ses sources dans la ville traditionnelle. En Chine, les formes urbaines et les populations qui les occupent sont soumises

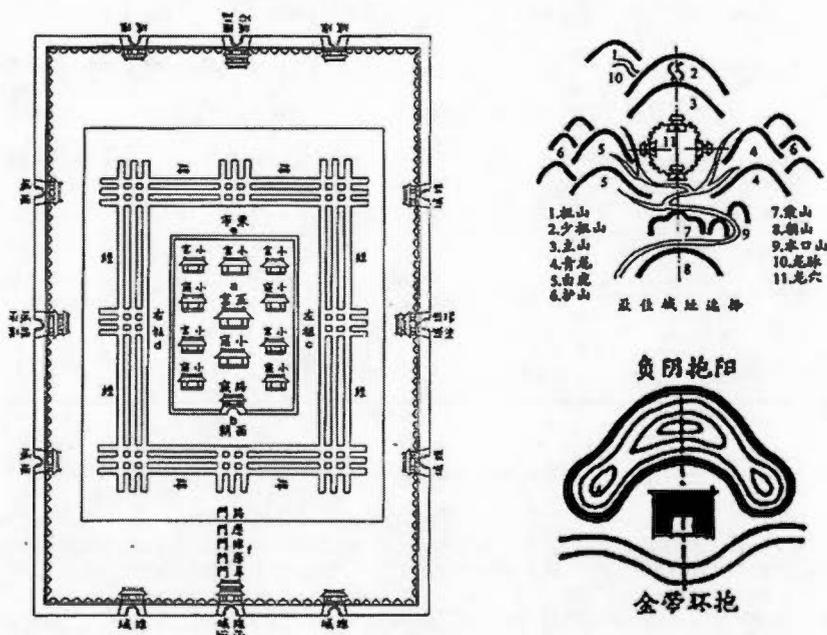
à un pouvoir central depuis des millénaires. La ville est rarement spontanée : elle est régie par des règles d'aménagement renforcées par la tradition et une société où le groupe communautaire l'emporte sur l'individualisme. La Chine contemporaine est donc l'héritière d'une planification rigide où les forces politiques et les pensées cosmologiques des philosophies traditionnelles sont des facteurs qui influencent grandement la forme (Gu, 2003; Nieuwenhuis, 2010). L'étude de l'évolution des formes urbaines, à l'échelle de la ville et du module morphologique d'organisation spatiale, servira à repérer les éléments qui persistent à travers les changements de conjonctures locales et l'influence étrangère. Les recherches sur la forme urbaine chinoise, quelles que soient la discipline et l'origine de leurs auteurs, s'entendent sur la différenciation de quatre périodes dans le développement urbain, lesquelles seront reprises dans cette section : la ville traditionnelle (avant 1842), la ville des concessions (1842-1949), la ville socialiste (1949-78) et la ville mondiale (après 1978) (Gaubatz, 1998; Whitehand et Gu, 2006).

### 2.3.1 La ville traditionnelle (avant 1842)

Deux traditions de la Chine ancienne ont façonné une forme urbaine distincte qui s'est maintenue à travers les époques (Wu, 2015, p.2). La première, appelée « Feng shui » (littéralement : vent et eau), s'inspire des concepts de géomancie. Le Feng shui prend en compte la relation entre l'humain et l'environnement naturel et prête une attention particulière aux quatre points cardinaux, à la symétrie et à l'emplacement relatif des objets. Ses principes guident l'emplacement des trames urbaines, du marché, des bâtiments administratifs et autres structures urbaines importantes (Ibid.). La position idéale des villes comme des habitations vient de ce principe : tourner le dos à l'ombre et au vent du nord pour faire face au soleil.

La deuxième tradition s'appuie sur des principes d'aménagement. Le premier document renfermant des normes en planification urbaine est un livre écrit pendant la dynastie des Zhou (-1000), dont la 6<sup>e</sup> section, intitulée « Kaogongji » (littéralement : instituer un État), aborde les règles d'aménagement des capitales chinoises (Douady, 2011; Wu, 2015). Le modèle de la capitale idéale fut le premier à matérialiser les pensées chinoises :

Une ville capitale doit être orientée selon les quatre points cardinaux dans un plan de forme carrée d'environ 120 mètres de côté (1.4 ha). Le mur refermant la ville doit avoir trois portes d'accès sur chacun des côtés, et les rues qui s'y échappent forment la trame urbaine de la ville. La route centrale au sud constitue l'entrée principale et doit avoir une largeur de neuf voies. Elle rejoint au nord le palais, ou centre administratif, lui-même emmuré. Le marché central de la ville est situé au nord de l'enceinte du palais. Une double paroi, définie par un mur et un fossé, protège la ville contre les ennemis, tandis que les murs internes entourant le palais et les îlots résidentiels définissent la hiérarchie sociale. (Moffet dans Chen et Thwaites, 2003, p. 12)



administratives sont aussi des éléments importants de la ville traditionnelle, comme en témoigne une monumentalité dans le volume, la disposition et l'accès (Wu, 2015, p.3). Le temple était souvent utilisé comme un espace semi-public et l'espace à l'extérieur de l'enceinte prenait la forme d'un marché public qui devint au fil du temps une installation permanente (Wu, 2015, p.3).

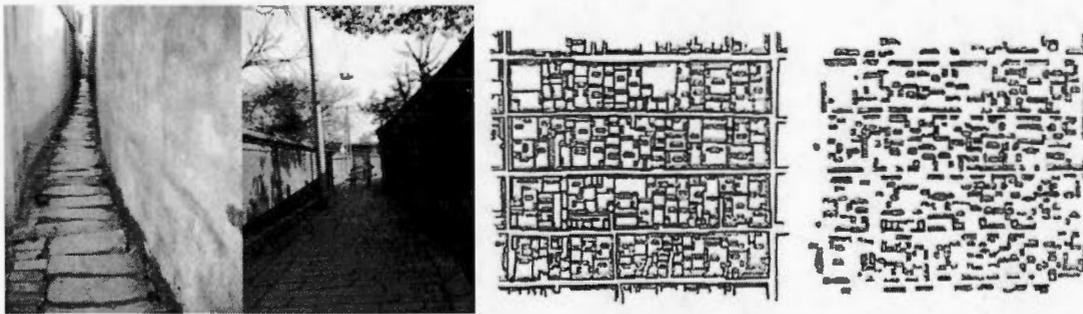
Durant la dynastie des Tang (618-907), les quartiers résidentiels (*fang*) agissaient comme un mécanisme de gouvernance locale et ségréuaient les résidents par classes sociales basées sur les liens de parenté. Bien qu'une forte axialité selon les points cardinaux oriente les bâtiments importants, le reste de la ville était soumis à une forme de standardisation par la répétition d'un module autonome qui s'adaptait aux différentes fonctions. Seule la grandeur des unités signifiait un haut statut social (Wu, 2015). Les habitations comme les centres d'administration suivaient le même principe d'organisation : un agencement régulier de bâtiment faisant face à une cour centrale, appelé « maisons sur cour ». Cet agencement était à l'image du système hiérarchique des cours fermées du palais de l'empereur.

Les deux caractères qui désignent la ville en chinois, « *cheng shi* » (littéralement : muraille et marché), témoignent de l'importance de l'élément de fermeture dans la ville (Clément, 1995; Douady, 2011). À l'image de la ville capitale, les îlots étaient clairement définis par un élément de fermeture physique, et seulement deux ouvertures gardées sur les côtés nord et sud donnaient accès aux rues. Les maisons du peuple n'ouvraient que sur les ruelles internes et non sur les voies publiques qui en délimitent le contour. Les commerces étaient situés dans des zones séparées. Chaque communauté avait au centre de son îlot un temple ou un mausolée d'un ancêtre. La population était confinée à ses quartiers, et ne pouvait aller directement dans la rue, qui était réservée aux dignitaires (Xu et Yang, 2009). L'interaction sociale entre les unités était minimisée dans un intérêt de contrôle sur la population.

Therefore, urban blocks and plots played a vital role not only in the physical configuration of a Chinese city, but also the social organisation of it. (Chen et Thwaites, 2013, p.68)

Le lieu de résidence assigné et un contrôle politique toujours présent créent une absence de liberté et de spontanéité dans le mouvement et l'organisation de la population (Clément, 1995).

Le libre mouvement et la mixité fonctionnelle sont apparus graduellement durant la dynastie des Song (960-1279), exemplifiés par le quartier type du *hutong*, alors que l'activité commerciale s'intensifiait. Malgré la réforme sociale, le mur était encore présent pour préserver la quiétude de la vie familiale contre l'activité de la rue. Les murs cachent alors un assemblage homogène de bâtiments isolés, qui offre un fort contraste avec l'espace extérieur clairement identifiable des villes européennes traditionnelles de la même époque, où les îlots sont conçus selon un alignement harmonieux de bâtiments résidentiels sur rue (Cai, 2011).



**Figure 2.3** Le quartier hutong de la dynastie des Song

Les espaces de circulation entre les murs; schéma représentant la disposition des bâtiments avec et sans les murs. (Source : Xu 2009 et Cai 2011)

### 2.3.1.1 La ville d'eau

La topographie de plaine alluviale de la région shanghaienne a vu apparaître une forme de ville particulière, la ville d'eau (watertown). Les tissus urbains anciens de ce type de ville sont construits le long de canaux qui irriguent la ville comme le font les trames viaires. Le réseau hydraulique devient le principal élément structurant de la ville d'eau traditionnelle. Les rues principales courent parallèlement aux voies d'eau (Guo, 2008). La plupart des villes d'eau relèvent du modèle organique plutôt que du modèle planifié, et les principes d'aménagement prennent origine dans les valeurs cérémoniales et défensives (Ibid., p.173). Les portes des remparts doivent s'ouvrir sur les voies navigables pour permettre de maintenir la circulation sur l'eau, doublant ainsi le nombre de points d'entrée. Les ponts deviennent alors des points

d'intersection entre les deux réseaux. Ils sont des éléments très significatifs dans le réseau autant que dans le paysage urbain (Ibid., p. 191).

Le réseau des voies de la ville ancienne est hiérarchisé selon trois niveaux (Guo, 2008) : la rue principale, dont la largeur de trois à cinq mètres est destinée au public, divise la ville en quartiers urbains; la rue secondaire divise les quartiers en îlots pour faciliter la connexion au réseau principal; la ruelle agit comme distributeur piétonnier et véhiculaire à l'intérieur de chacun des îlots. Dans la ville ancienne, l'îlot est composé de plusieurs grands bâtiments ou de différents types de bâtiments. Lorsqu'un bâtiment isolé accapare une partie de l'îlot, qu'il soit à vocation institutionnelle, religieuse ou commerciale, il possède son propre accès depuis la rue principale ou la ruelle interne.

### 2.3.2 La ville des concessions (1842-1949)

De 1860 à 1940, Shanghai s'est transformé d'un village médiéval à une métropole moderne. Cette brève histoire urbaine a été fortement influencée par la domination coloniale occidentale. En réponse au traité de Nanjing de 1842, cinq villes côtières s'ouvrent au commerce étranger. Shanghai est l'une d'elles. Une rupture dans l'évolution des formes urbaines chinoises apparaît à Shanghai, qui emprunta un cheminement particulier pendant la période républicaine. La ville se modernisa sous les lois économiques et la domination coloniale. La forme distincte de la ville et son module particulier, le « lilong », sont les témoins de cette particularité historique.

La planification urbaine comme on l'entend aujourd'hui fit son apparition durant cette période. Elle était alors une profession d'ingénierie qui s'occupait de l'infrastructure et de l'affectation des sols (Wu, 2015). Depuis les années 1920, un corps professionnel en urbanisme s'est créé sous de forts mouvements migratoires, constitués d'architectes étrangers pratiquants à Shanghai et de Chinois formés à l'étranger. Ils étaient les initiateurs d'un nouvel esthétisme et d'un standard de qualité architecturale. Ils sont graduellement devenus les agents de la diffusion et de l'assimilation (Wang, 2010).

[Shanghai] was experiencing accelerated modernization, which included the formation of institutional frameworks, the application of planning technics, and a realisation of

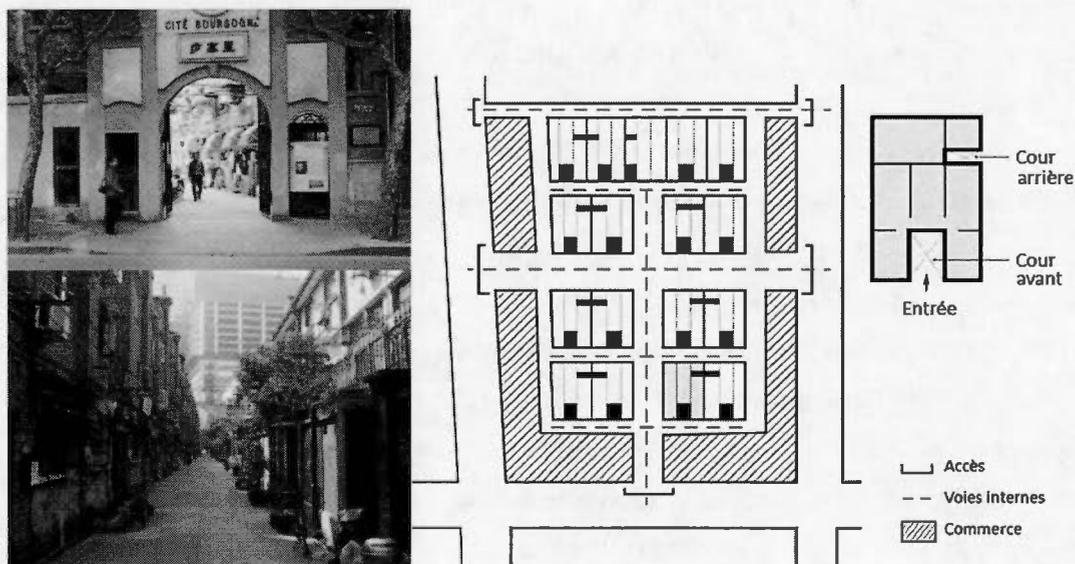
spatial representations of planning as a form of publicity and an instrument for the establishment of modern planning. (Ibid., p. 97)

Un premier grand plan pour Shanghai fut initié en 1927 (voir fig. A-1 en annexe). Il n'a jamais été réalisé. Le plan montre un système de rue circulaire et radial, avec un espace vert, des parcs. Le centre de la zone, manifestement monumental et destiné à l'usage public, avait une forme de croix et comprenait la bibliothèque publique, des musées et les bâtiments administratifs du gouvernement (Wu, 2015, p. 8).

À défaut d'un plan d'ensemble réalisé, les concessions étrangères furent les seuls éléments qui vinrent marquer l'espace urbain, tant au niveau de la ville que de l'îlot. Elles sont d'ailleurs au cœur de l'identité urbaine de Shanghai. Instituées par les Occidentaux, notamment les Français, les Américains et les Britanniques, elles ont marqué la ville d'une division entre les parties locales sous-développées et les zones d'établissement étranger. L'installation des Occidentaux sur des concessions a donné lieu à une architecture nouvelle marquée par les styles architecturaux et les règles d'urbanisme des pays occupants (Douady, 2011). Pendant plusieurs décennies, la ville fut divisée en trois secteurs administrés indépendamment qui s'ignoraient mutuellement : la vieille cité chinoise médiévale comprise à l'intérieur d'un mur, la concession internationale, regroupant les concessions anglaises et américaines, et la concession française. Cette fragmentation du territoire illustre les rapports ambigus que les habitants chinois ont entretenus avec l'Occident (Henriot et Zheng, 2002; Bergère, 2005).

Shanghai présente un premier exemple d'hybridation de formes urbaines par un îlot atypique, le *lilong*, issu de la rencontre entre l'imposition coloniale occidentale et la tradition chinoise locale. Ce module fit son apparition à la fin des années 1850, à l'arrivée des concessions étrangères, et représente un hybride entre la maison sur cour traditionnelle chinoise et la maison en rangée européenne. La mutation de l'îlot résidentiel s'est effectuée jusque dans les années 1920, pour répondre à la rareté de l'espace et aux contraintes économiques qui apparaissaient graduellement au cours de la période d'urbanisation rapide du Shanghai de l'époque (Henriot et Zheng, 2002; Bergère, 2005). La taille de l'unité varie généralement de deux à cinq hectares, avec une hauteur de bâtiment qui s'élevait de deux à trois étages. Les habitations aux périmètres contiennent des commerces au rez-de-chaussée ouverts à la rue. Le point d'entrée se fait par

un portail débouchant sur une allée étroite. Cette allée agit comme distributeur piétonnier, desservant les appartements des maisons en rangée, et se terminant en cul-de-sac. Même si les dimensions sont réduites à l'espace de vie de quelques dizaines de familles, cette unité résidentielle est celle qui se rapproche le plus du « quartier » tel que décrit par les Occidentaux (Henriot et Zheng, 2002).



**Figure 2.4** Le quartier lilong de Shanghai

Porte d'accès affichant le nom du quartier; schéma typique d'un aménagement avec plan d'une habitation. (Source : modifié de Sanjuan, 2012; Google map)

Fait intéressant, le lilong est la première apparition en Chine d'un ensemble résidentiel produit par la population, et non par l'État. Même si l'individu possède une certaine liberté dans l'aménagement de son espace de vie - les nouveaux quartiers montrent un espace traditionnel modifié pour offrir plus de liens avec la rue - l'introversité et le contrôle territorial persistent de façon intentionnelle. Le développement économique et le commerce font apparaître des assouplissements dans le système administratif de la ville. Certains murs qui encadraient les unités résidentielles sont remplacés par des îlots de périmètres à vocation commerciale s'ouvrant sur la rue (Guo, 2008). L'accès aux unités résidentielles demeure contrôlé, et une

ouverture en forme d'arche arborant le nom du quartier constitue le point de transition entre la rue publique et la rue interne semi-privée.

### 2.3.3 La ville socialiste (1949-78)

La période communiste (1949-1978) fut délibérément anti-urbaine. Transformée de « ville de consommation » en « ville de production », la ville chinoise sous l'économie dirigée avait pour rôle principal la production industrielle (Hui, 2012). Influencé par l'idée de la décentralisation organique promue dans le « Greater London Plan » conçu par Patrick Abercrombie en 1944, l'État alors seul acteur de la planification territoriale, planifie cinq villes satellites (Minhang, Wujin, Anting, Songjiang, Jiading) dans le schéma directeur de Shanghai lancé en 1958 (Wu, 2015, p. 29). Les villes satellites apparaissent à l'extérieur d'une ceinture verte, à une distance de 20 à 70 km du centre-ville (Douay, 2008). Cette configuration répondait bien au modèle de planification soviétique qui prônait la décentralisation industrielle par la localisation des activités productrices près des matières premières, et par conséquent éloigné des villes-centres (Henriot, 2014). Les villes nouvelles comprenaient d'un côté les industries lourdes, et de l'autre les résidences des travailleurs. Alors qu'à l'époque des concessions la plupart des réformes urbaines s'effectuaient au niveau municipal, le nouvel État socialiste s'empare, au nom de la société, d'une responsabilité sans précédent en planifiant la ville à l'échelle nationale (Lu, 2006, p. 376). L'État centralisé permet ainsi l'acquisition d'une large parcelle. Les dimensions des îlots vont alors s'agrandir. Durant la période de transition, la pénurie de logements entraîna une construction massive qui engendra l'adoption du concept américain de l'unité de voisinage dans le but de planifier le développement d'ensembles résidentiels à grande échelle. La période socialiste voit apparaître les premiers ensembles résidentiels planifiés.

Fait curieux, le prototype de l'unité résidentielle, tout comme le modèle de développement régional de villes satellites, n'a pas été importé de l'Union soviétique, alors principale alliée de la Chine socialiste, mais de l'Occident (Lu, 2008; Wu, 2015). La plupart des urbanistes chinois étant formés aux États-Unis, les concepts de décentralisation régionale, de villes nouvelles, d'unité de voisinage, de zonage et de ceintures vertes, toutes originaires de la culture urbaine anglo-saxonne moderne, furent facilement diffusés en Chine (Ibid.). À cet effet, Wu démontre

des connexions entre des architectes chinois influents et l'urbaniste américain Clarence Stein et l'urbaniste anglais Patrick Abercrombie : les deux cultures sont liées dans les projets urbains chinois au début de la période socialiste (Wu, 2015, p. 16). Pour concevoir ses projets réformateurs, la Chine se tourne souvent vers l'Occident, qui présente à ses yeux une source sûre d'apprentissage (Ibid.). Comme le laisse savoir l'auteur : « *This mentality sometimes even requires the involvement of foreign consultants in Chinese planning so as to justify the claim that the most advanced technology has been applied* » (Ibid., p.19).

Les ensembles résidentiels en Chine suivent une structure à trois niveaux : celui du microdistrict, du voisinage et de l'unité de vie. Chaque cluster possède ses propres crèches et écoles primaires à distance de marche. Chaque unité de vie possède ses installations communautaires, ses commerces, banques, clubs, etc. La différence perçue entre le concept du microdistrict chinois et de l'unité de voisinage est exposée par Lu (2006, p. 38-39) :

The microdistrict aimed to organize residents' lives efficiently, distribute facilities economically, and create an aesthetic living space. The neighbourhood unit, in contrast, disguised class conflicts in capitalist society by creating a social and geographical unity. [Despite this] the two were equivalent in terms of their nature, spatial structure and organizational rationales.

Autrement dit, le même moule physique est pensé du côté occidental comme un projet social visant une unification homogène, tandis que du côté de la Chine, il a pour objectif une distribution fonctionnelle efficace des conditions sociales par sa répétition sur tout le territoire. Le nouveau village de Caoyang est l'archétype de l'ensemble résidentiel planifié à Shanghai. L'importation du concept de l'unité de voisinage est d'autant plus marquante que son concepteur en chef fut formé aux États-Unis (Lu, 2006, p.29). La première phase de sa construction était allouée aux travailleurs des industries de métallurgie et de textile. Construite entre 1951 et 1953, le village de 95 hectares est constitué d'ensembles résidentiels et d'équipements communautaires.

Par la suite, l'influence soviétique commence à pénétrer l'aspect de la construction par l'entremise de conseillers russes en aménagement urbain. Le concept soviétique du

« mikrorayon »<sup>14</sup>, qui consiste en un regroupement d'immeubles de six étages disposés de façon rectangulaire avec des équipements communautaires au centre, fut implanté. Des axes symétriques et un alignement esthétique des façades le long des rues accentuèrent le schéma, visiblement plus en lien avec les principes des Beaux-Arts que ceux de la théorie marxiste; ce concept fut vite abandonné, car les Chinois trouvaient injuste la disposition des bâtiments qui produisaient un bon nombre d'unités dont les fenêtres tombant à l'ouest ne bénéficiaient pas d'ensoleillement et étaient sujettes au bruit et à la pollution de la rue. Les principes de l'équité et de la justice sociale ont dorénavant priorité sur l'aménagement de l'environnement physique idéal.

Le « *danwei* », ou unité de travail fut la réponse donnée à cette quête du quartier résidentiel idéal (Hee, 2007). Contrairement au modèle russe qui séparait les fonctions de travail et de domicile, le modèle chinois place l'entreprise, l'institution publique ou l'usine près des résidences des employés, évitant ainsi la navette quotidienne. Comme le modèle russe, cette unité représente un ensemble d'habitations en coopérative emmurée et plutôt uniforme comprenant les écoles, cliniques et bureaux administratifs. Les passages et les sorties, qui se faisaient par un seul portail, étaient contrôlés en tout temps. Gu (2003) identifie trois caractéristiques qui distinguent le *danwei* des autres ensembles résidentiels : la mixité de l'usage au sol, bien que les espaces soient séparés par fonction à l'intérieur de la communauté; un plan standardisé suivant des lignes directrices établies par le gouvernement central; une typologie de bâtiments économique, de taille moyenne et sans ascenseur.

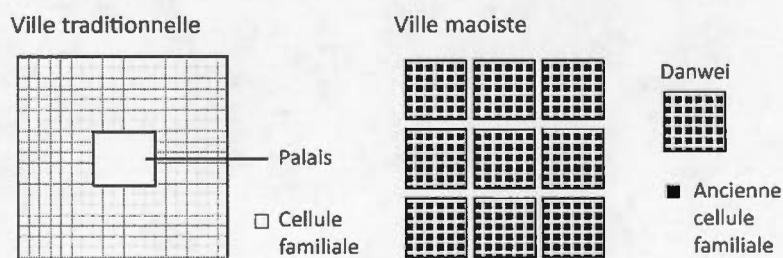
Ce « microcosme » indépendant destiné à encadrer la main-d'œuvre jouait un rôle essentiel dans la diffusion des politiques publiques, sociales et éducatives (Bénazéraf, 2010). Il servait d'instrument de contrôle et de protection sur la population par l'État, et en retour, il apportait aux populations y résidant un sentiment d'appartenance à une organisation sociale stable, comme les maisons sur cours de la période ancestrale renforçaient les liens de parenté (Hui, 2012). Les activités sociales quotidiennes de chaque unité étaient régulées par un comité, élu

---

<sup>14</sup> Le mikrorayon soviétique est un district résidentiel autonome d'une surface moyenne de 100 hectares et rassemblant une population entre 5000 et 15 000. Quatre microdistricts ayant chacun un rayon de services couvrant 400 mètres forment un complexe résidentiel (Lu, 2006, p. 35).

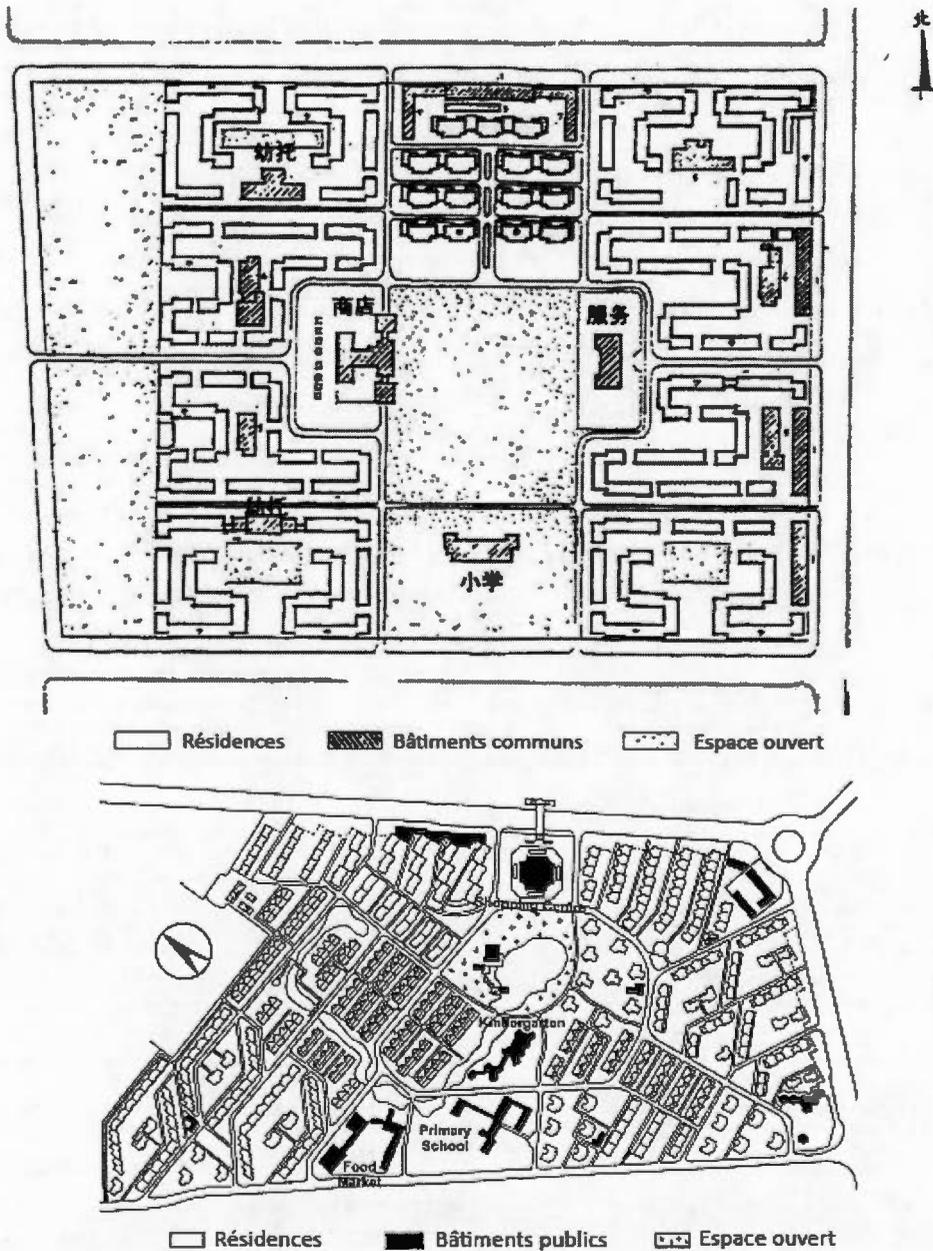
par le gouvernement central. Il avait aussi comme responsabilités le maintien d'un ordre social et d'une sécurité publique (Den Hartog, 2010). Wu (2005) précise que l'enclavement de ces espaces ne constitue pas une forme d'exclusion : la division sociospatiale se fait par occupation et maintient une diversité au niveau des classes socio-économiques.

Les danwei localisés dans la périphérie lointaine, regroupant les ouvriers et l'usine, ressemblaient à des villes miniatures et s'apparentaient de la sorte à l'idéologie réformatrice d'Howard. Cependant, l'environnement urbain est ordonné par un pouvoir central, donc absent de toute volonté individuelle, et sa relation au tissu urbain n'offre pas de hiérarchie entre l'espace de la rue et l'espace commun. Il reflète plutôt dans sa forme la spatialisation rigide et fermée de l'îlot du Paris Haussmannien, où l'espace de vie était aussi régi par une domination autoritaire, celle de la bourgeoisie (Panerai 1997). Le caractère isolé des danwei ne se manifeste pas seulement dans sa forme physique, mais aussi dans sa relation avec les unités voisines : les unités ne partagent pas les ressources sociales entre elles (Gu, 2003). Bien que l'autosuffisance des unités allège la pression sur les installations publiques, ce système de composition urbaine non cohésif n'est pas durable économiquement, ni favorable à l'urbanité (Ibid.). La ville des danwei fonctionne comme une structure cellulaire, où chaque cellule est indépendante et ne présente pas le besoin de communiquer avec les autres cellules ou avec la ville entière (Gregory, 2013).



**Figure 2.5** Organisation sociospatiale des villes traditionnelle et maoïste

La ville se produit par la répétition d'un module sociospatial homogène : basé sur le lien de parenté; basé sur l'affiliation occupationnelle. (Source : basé sur Hui 2012)



**Figure 2.6** Exemples d'organisation de deux microdistricts chinois

Premier plan : quartier résidentiel *Baiwanzhuang* à Beijing, suivant le modèle soviétique du « superbloc », au début des années 1950. Deuxième plan : quartier résidentiel de la ville de Changzhou du début des années 1980, basé sur le modèle américain de l'unité de voisinage (Source : Wu, 2015, p. 35 et 61)

#### 2.3.4 La ville mondiale (après 1978)

La prédominance du modèle d'organisation sociale de la ville maoïste était telle qu'en 1978, 96% des Chinois appartenaient à un danwei (Lu, 2006). La réforme économique de 1978 précède une première privatisation du territoire urbain. Monson (2008) préfère le terme « marketisation » puisque la terre reste sous la propriété du gouvernement central, mais celui-ci prête des lots à des développeurs privés pour un certain nombre d'années. L'État initie la chaîne du marché de l'immobilier en vendant à un prix très bas son parc immobilier, permettant aux nouveaux propriétaires de vendre et d'acheter à neuf. À cet effet, le IX<sup>e</sup> plan quinquennal (1996-2000) propose des mesures pour encourager les particuliers à acquérir un logement neuf. Posséder un bien immobilier est maintenant perçu comme un privilège permettant d'accéder à un bien-être et à des garanties sociales (Henriot, 2014, p. 198).

Le modèle du danwei n'existe aujourd'hui que pour les grandes administrations publiques, comme les hôpitaux et les universités (Bénazéraf, 2010). Les unités résidentielles furent repensées dans leur gestion. Pour soulager l'État réformé d'une responsabilité financière, la gérance de ces unités, désormais appelées « *xiaoqu* » (petit quartier), revint aux résidents, qui assument maintenant les frais d'entretien de l'espace commun. Malgré un contexte économique différent, la protection de l'unité de vie par une limite physique est toujours pertinente puisque les résidents veulent assurer un contrôle sur leur domaine. Dans la ville post-réforme, le travail n'est plus spatialement lié aux résidences; cependant, les nouveaux ensembles résidentiels conservent leurs équipements communs, tels les gymnases, centres de jour et services de nettoyage. L'émancipation de l'activité commerciale se traduit dans le tissu urbain par le remplacement des murs de périmètre par une bande commerciale, offrant un meilleur rapport avec la ville (Den Hartog, 2010).

La plupart des nouveaux ensembles résidentiels post-réforme conservent les mêmes caractéristiques physiques que les danwei; notamment la haute densité et la grande taille. Ils forment des îlots de 300 à 500 mètres de côté (15 ha) contenant jusqu'à un maximum de 1000 résidents (Den Hartog, 2010). Bien que l'ensemble comporte des équipements scolaires, des commerces et des services, il n'y a pas de sources notoires d'emplois. Le contenu social de ces entités n'est toujours pas spontané (Douady, 2011; Henriot et Zheng, 2002). Les accès à

l'intérieur de l'espace résidentiel se multiplient pour répondre aux contacts croissants avec le monde extérieur. Les points d'entrée et leurs éléments de contrôle, tels les grilles, les gardes en uniforme et les barrières limitant le mouvement, distinguent l'espace de vie de l'espace de la rue, mais n'empêchent pas nécessairement le passage. Les modalités d'accès aux xiaoku sont régies par le comité de résidents.

Une étude récente menée à Shanghai révèle que la plupart des voisinages en Chine, bien que délimités par une barrière physique, ne sont fermés qu'en apparence. Les éléments de contrôle des points d'accès n'ont pour effet que de dissuader le visiteur indésirable (Ngai, 2012). L'étude indique que seulement 7% des ensembles résidentiels étudiés sont complètement ouverts, donc sans élément de fermeture et sans portail d'entrée. Le tiers des voisinages clos étudiés présentaient des accès contrôlés de diverses façons, dont la plus commune était la présence de gardiens questionnant les étrangers. Le reste des communautés fermées étudiées, soit un peu plus de 60%, étaient libres d'accès. Les résidents et les visiteurs familiers du lieu peuvent donc circuler librement à travers les cours communes des ensembles. Comme pour l'organisation interne des lilong, une certaine hiérarchie des voies existe à l'intérieur des îlots. Les multiples accès font en sorte que l'on peut traverser les unités, mais le rétrécissement des passages et la présence d'impasses procurent un sentiment de sécurité et d'intimité aux résidents.

#### 2.4 Conclusion : la particularité chinoise à l'intérieur des territoires contemporains

La réforme économique de la Chine en 1978, la transition du secteur immobilier vers l'économie de marché dans les années 1990 et l'entrée du pays à l'OMC en 2001 sont des événements qui poussent les municipalités chinoises à rechercher la différenciation, voire la « spectacularisation » de leur territoire, afin de concurrencer les autres villes dans l'attrait des touristes, résidents, et investisseurs (Henriot, 2014; Wu, 2015). Cette aspiration peut devenir une nécessité si l'on considère qu'en Chine la construction de villes nouvelles est un indicateur de performance visible permettant de juger le travail d'un représentant du gouvernement durant sa mise en fonction (Xue et *al.*, 2013). Suivant cette tendance, le programme « One City » est

né d'un désir de contrer l'uniformité des périphéries avec un développement stratégique utilisant des principes de composition urbaine confirmés dans un *masterplan*.

Le contexte des nouveaux territoires urbains offre peu de contraintes aux concepteurs. Pourtant, les projets de composition urbaine qui foisonnent sur ces territoires partagent de nombreux points communs. L'efficacité de la distribution foncière et le modèle idéalisé d'organisation sociospatiale se rencontrent sous le concept de l'unité de voisinage, dont la dimension de superilot, la gestion unique, et la liberté d'aménagement interne sont des propriétés qui favorisent la cohésion communautaire comme le découpage parcellaire. Le modèle et ses variantes sont devenus les unités d'organisation urbaine les plus répandues dans le monde, répondant autant aux exigences de la ville socialiste que de la ville de consommation. Le modèle du village urbain est repris littéralement dans le programme « One City, Nine Towns », où l'on veut créer artificiellement des villages historiques qui évolueront en villes.

Depuis longtemps, la Chine importe des modèles urbains occidentaux, que ce soit pour l'organisation régionale suivant un système polycentrique ou la production d'ensembles résidentiels. Dans tous les cas, les modèles importés se confrontent à une tradition urbaine locale basée sur le groupe familial et communautaire et maintenue par un pouvoir centralisé. Des îlots traditionnels aux ensembles résidentiels modernes, le souci de contrôler et d'encadrer la population en regroupant celle-ci à l'intérieur d'entités territoriales fermées et contrôlées se manifeste dans l'aménagement spatial. Les éléments de fermeture physique et les accès demeurent, mais leur forme et leur nombre changent pour s'adapter aux nouvelles conditions socio-économiques.

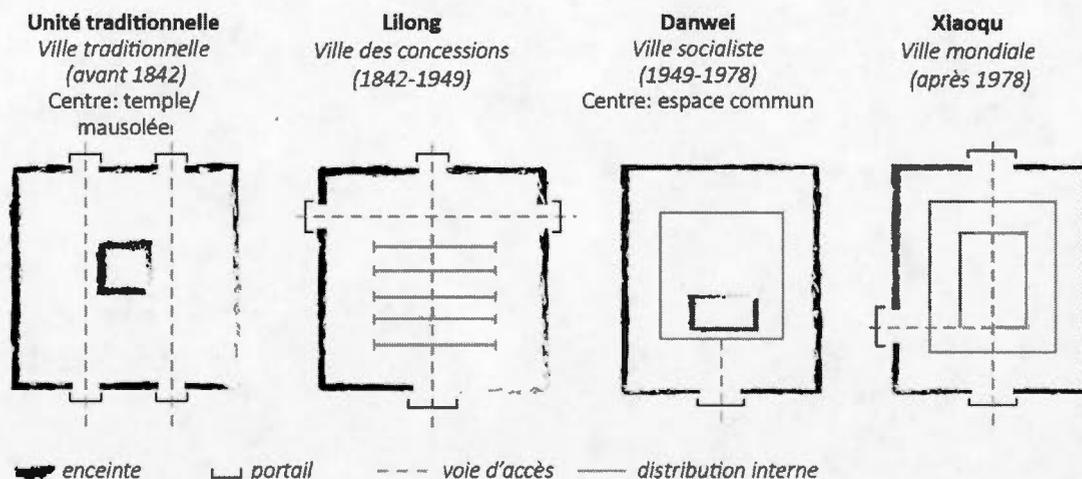
La rétrospective de l'histoire urbaine de la Chine a démontré que les époques agissent comme des filtres sur les caractères de la ville et altèrent ou éliminent certains éléments jusqu'à ne laisser que ceux renforcés par une valeur culturelle profonde. Les caractéristiques morphologiques du module urbain ont su persister à travers le temps, car elles ont toujours répondu favorablement aux conjonctures des époques, aussi différentes soient-elles (voir tableau 2.1). Le superilot continue à définir les nouveaux territoires urbanisés en Chine comme il définissait les villes ancestrales, à l'inverse de l'Occident où la parcelle individuelle était l'élément constitutif du tissu urbain. Le sentiment d'appartenance de la population par rapport

à la ville se fait davantage par la résidence que par la rue (Bénazéraf, 2010). Puisque l'échelle du quartier, comprise dans le sens européen comme un ensemble cohérent de rues et d'îlots, n'est pas prise en compte par les plans d'urbanisme chinois, la transition entre l'espace privé (l'îlot résidentiel) et l'espace public (la rue) est souvent inexistante (Ibid.).

**Tableau 2.1** Rupture et continuité des éléments urbains chinois

À travers les quatre périodes de l'évolution de la ville chinoise. (Source : modifié de Gaubatz 1998)

|                                                    | Ville traditionnelle<br>(pré-1842)                                                                              | Ville des concessions<br>(1842-1949)                                                                            | Ville socialiste<br>(1949-1978)                                                          | Ville mondiale<br>(post-1978)                                    |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <i>Type de plan et articulation des réseaux</i>    | Trame orthogonale avec impasses menant aux espaces de vie. Axialité nord-sud mise de l'avant.                   | Expansion urbaine en trame orthogonale et curviligne                                                            | Configuration des voies en boulevard : rues larges et bordées d'arbres, voies cyclables. |                                                                  |
| <i>Distribution des fonctions et des activités</i> | Zones résidentielles, administratives et commerciales contenues à l'intérieur de mur, dans des espaces séparés. | Les grandes entreprises (banques et grands magasins) s'établissent dans des districts d'affaires.               | L'emploi et la résidence combinés dans les unités de travail.                            | Les zones industrielles et résidentielles s'éloignent du centre. |
|                                                    |                                                                                                                 |                                                                                                                 | Fonctions résidentielles et services combinés dans les ensembles                         |                                                                  |
| <i>Bâtiment résidentiel</i>                        | Maisons sur cour dans un espace clos.                                                                           | Apparition d'appartements de deux étages et de villas. Appropriation individuelle de l'habitat avec les lilong. | Unités de travail avec immeubles de six étages et espace commun.                         | Villas luxueuses, tours d'habitation et condominium.             |
| <i>îlot résidentiel</i>                            | Fermeture en mur aveugle, un accès limité.                                                                      | Fermeture avec accès piéton à l'intérieur. Introduction d'îlot de périmètres à vocation commerciale.            | Fermeture en mur aveugle, un accès limité et bien gardé.                                 | Fermeture et contrôles d'accès variés. Diversité typologique.    |
| <i>Espace public/ espace ouvert</i>                | Les aires agricoles et les espaces ouverts sont à l'intérieur de murs.                                          | Présence de parcs, habituellement emmurés.                                                                      | Augmentation de l'accès public aux espaces anciennement privés. Espaces publics pavés.   |                                                                  |



**Figure 2.7** L'essence de l'unité morphologique dans l'histoire urbaine chinoise

(Source : par l'auteur, 2015)

La relation qu'entretient la municipalité de Shanghai avec la mondialisation n'est pas seulement économique. Elle concerne aussi ses dimensions sociales et culturelles, alors que les autorités locales et les résidents interagissent avec les symboles et les identités de la mondialisation (Chen et *al.*, 2009, p. 439-440). Shanghai porte encore l'empreinte du multiculturalisme depuis son époque républicaine. Les projets de planification actuels auraient comme objectif l'exploration de « diverses pistes d'évolution » pour une ville considérée « plurinationale » (Douady, 2011, p. 120). Il montre une volonté d'internationalisation, que ce soit pour créer une « civilisation mixte » (Giroir, 2006, p.213) ou un « métissage culturel » (Guillebaud, 2008), par la décision d'impliquer des acteurs étrangers dans le processus d'aménagement urbain. Xue et Zhou (2007, p. 38) soulignent qu'à travers son évolution, la ville de Shanghai s'est prise dans un conflit entre culture locale et influence étrangère, et cette lutte rejoint aujourd'hui la résistance nationale face à la mondialisation, un antagonisme partagé par l'ensemble des villes de la planète. Les motivations politiques de faire de Shanghai l'archétype de la ville mondiale sont intimement liées à l'organisation de son territoire. La particularité locale peut être comprise comme une façon distincte de valoriser la ville mondiale par le façonnement de son territoire urbain. Le contexte exposé dans ce chapitre sert de fond à l'importation de formes urbaines appartenant à une autre culture et époque.



## CHAPITRE III

### LA DIFFUSION : PROCESSUS ET REPRÉSENTATION

*Le bon maître est celui qui, tout en répétant l'ancien, est capable d'y trouver du nouveau. (Confucius)*

Il est faux de penser que l'emprunt de l'image de la ville étrangère n'est qu'un phénomène chinois et que la reproduction de formes urbaines dans des lieux différents est une anomalie de notre époque. Cette méthode de planification urbaine est présente dans l'histoire de la formation des villes nouvelles sous des degrés variables (voir Corboz, 2003). Aujourd'hui, les échelles de temps, d'espace et de quantité changent radicalement la nature des phénomènes de diffusion dans les nouveaux territoires urbains. Le chaos apparent des villes émergentes, le contexte de la mondialisation et la multiplicité des acteurs aux origines diverses impliqués dans la production de la ville ajoutent une dimension nouvelle à la diffusion internationale en planification urbaine.

Comme abordé au chapitre précédent, l'urbanisation des territoires périurbains est fertile à l'importation de formes urbaines et de nouveaux modèles de villes. Ce chapitre expose la théorie de la diffusion, par son processus, soit les forces qui donnent lieu au transfert des idées, et par la trajectoire qu'emprunte l'objet diffusé. Suivra le contexte des sphères culturelles, qui influence l'interprétation des idées et transforme l'objet diffusé selon le fondement de valeurs en leur centre. Ces valeurs culturelles, ajoutées au pouvoir de l'État, orientent les décisions et les actes des protagonistes impliqués dans la conception de la ville.

### 3.1 Le processus et la trajectoire de la diffusion

Les politiques de restructuration urbaine offrent souvent l'occasion d'aller chercher à l'étranger des concepts et des pratiques d'aménagement inédits. Les villes nouvelles, qui sont un fait courant dans les métropoles asiatiques, sont souvent conçues comme des modèles exemplaires d'urbanisme : elles font l'étalage des dernières technologies et explorent différents thèmes et processus de planification (Lin, 2013, p. 225). Les projets de villes nouvelles donnent libre cours à l'application de modèles urbains. Le résultat obtenu est d'autant plus probant qu'il est mis en place par un système politique centralisé. Les exemples historiques sont éloquentes : par exemple, la mise en application des éléments de structure sociale du fonctionnalisme est à son apogée durant la période de dirigisme d'après-guerre des pays occidentaux et dans la Russie soviétique. Dans les régions urbaines du monde développé actuel, l'allégeance à la démocratie et le besoin de durabilité ne sont pas favorables à la survie des plans de grande envergure. Par contre, dans le cas de la Chine, l'importance des ressources mobilisées pour le développement urbain et un fort degré de contrôle central supportent la prévalence des plans visionnaires à grande échelle.

L'étude réciproque et l'emprunt de concepts entre différentes régions du monde ont permis aux idées et aux techniques en urbanisme de voyager à travers le temps et les frontières (Ward, 2000). Cet échange est au cœur des activités de planification urbaine depuis le début de l'ère moderne, au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. L'« architecture de catalogues », qui tend à reproduire des formes urbaines et architecturales d'un contexte à l'autre, n'est pas un fait nouveau, mais existe à partir du moment où les matériaux et les techniques ont pu être déplacés et reproduits mécaniquement (Mangin, 2004, p. 306). Le colonialisme était probablement le mécanisme le plus efficace de diffusion et d'implantation de paradigmes architecturaux dans des contextes étrangers (Radovic, 2004). Cette époque persiste aujourd'hui par le grand nombre de concepteurs urbains occidentaux œuvrant dans les villes en développement et la formation de professionnels dans les universités des pays développés.

Comme il a été mentionné, la mondialisation du capital culturel n'est pas un phénomène récent. Elle puise ses origines dans la colonisation et l'imitation volontaire, qui ont depuis longtemps catalysé la diffusion des idées à travers les nations (Tait et Jensen, 2007, p. 109).

Imperialism, internationalism and other forms of interchange between cultures and economies has been taking place for millennia, but globalisation is different in effect, depth and breadth. (Adam, 2008, p. 74)

Lieto (2015, p. 117-118) met en opposition deux discours concernant la théorie de la diffusion internationale. L'un se préoccupe de la grande échelle, soit des forces de changement majeur et de leur impact sur la ville, notamment la mondialisation des marchés et la concurrence; l'autre se situe au niveau des relations personnelles entre les acteurs de la planification urbaine et tente de comprendre le contexte spécifique qui a participé à la diffusion des modèles. Le cas de Shanghai met en évidence ces deux discours. Depuis la période coloniale qui développa la municipalité dans sa forme et ses outils de planification, la suprématie occidentale est toujours présente dans son influence, mais impose cette fois-ci indirectement au gouvernement une conduite en accord avec les paradigmes mondialisés. D'un autre côté, la multitude de petits acteurs privés aux origines diverses qui apparaissent suite à la libération économique apportent une contrepartie : les discussions, négociations et compromis qu'ils entraînent font apparaître une diversité dans les manières de s'appropriier le global. La variété dans les résultats des projets de village introduits par le programme « One City » en est un exemple manifeste. Le pouvoir politique va chercher des modèles urbains de la mondialisation; cependant la diversité des acteurs impliqués dans la concrétisation de chaque projet engendre des tensions, des conflits et des compromis uniques qui rendent compte d'une originalité propre à chacun des districts.

### 3.1.1 Les forces politiques et les acteurs

Figure marquante du premier discours, Ward (2000) a tenté d'établir une typologie de la diffusion moderne des modèles urbains pour comprendre le réseau global de circulation en planification urbaine<sup>15</sup>. En revisitant la première période d'indépendance des anciens pays coloniaux, l'auteur ouvre le débat sur le contrôle réel de la population indigène sur la ville en

---

<sup>15</sup> Le « modèle urbain » diffusé est ici un modèle de planification urbaine qui, selon les définitions apportées au premier chapitre, se réfère autant aux modèles physiques qu'aux modèles de contrôle de l'espace bâti.

posant la question suivante : « *(is) the imperial experience of external imposition simply being exchanged for another kind of dependence?* » (Ward, 2010, p. 48). Il utilise une approche historique basée sur l'inégalité de pouvoir entre les pays exportateurs et receveurs de modèles urbains (Ibid., p. 47). L'auteur interroge le voyage des modèles dans divers endroits selon trois axes : les mécanismes de la diffusion (acteurs-clés, agences, actions intergouvernementales); le degré de transformation que subissent les idées et les pratiques; et les motifs de la diffusion (contexte économique, politique et culturel des relations internationales) (Ward, 2000, p. 42). Une gradation dans la dualité imposition/emprunt s'imposait. Ces deux notions opposées différencient les cas où le contrôle de la diffusion, par l'entremise d'un avantage technologique ou d'un pouvoir sur la prise de décision, est entre les mains des acteurs externes ou internes. Dans le premier cas, les receveurs ont peu de pouvoir sur l'importation du modèle; dans le second, la diffusion est façonnée par les agents locaux. Il propose une gradation en six paliers :

*authoritarian imposition, contested imposition, negotiated imposition;  
undiluted borrowing, selective borrowing, synthetic borrowing.*

De l'imposition on passe à l'emprunt, chacun variant de trois degrés. Le *Synthetic borrowing* se produit lorsque les modèles arrivent dans les pays qui ont déjà de grandes traditions de planification urbaine. Le modèle est déconstruit en ses composantes qui sont intégrées aux pratiques locales, donnant lieu à une transplantation innovante. Ces modèles ne sont jamais transférés sans altération. Dans le *selective borrowing*, le pays importateur s'engage de manière superficielle dans la reproduction du modèle. Il y a pourtant un certain degré de sélectivité, mais les pays importateurs n'y ajoutent rien sur le plan de l'innovation. Lorsque le modèle est reçu sans critique et avec une conception limitée des autres possibilités, il y a alors un *undiluted borrowing* (ou *mimétisme*). Selon l'auteur, les pays issus de l'impérialisme britannique, comme le Canada et l'Australie, font preuve d'un emprunt non dilué. Le type du *synthetic borrowing* est décrit ainsi:

One of the key points about this form of diffusion is that the borrowed external models have typically been filtered through highly developed indigenous reformist movements and professional expertise. This filtering process has tended to deconstruct the models, breaking them down into component elements, and integrating them with planning ideas and practices that are already present. This deconstruction has occurred both consciously

and unconsciously, through misunderstanding or partial understanding. [...]The overall effect was a process of synthetic innovation, with the further possibility that the resultant innovations might themselves be diffused elsewhere. (Ibid., p. 45-46)

On y retrouve trois caractéristiques déterminantes et successives menant au type : la présence d'un filtre critique qui crée de la résistance aux passages des idées. Une transformation du modèle original s'ensuit, qui entrainera sa décomposition, aboutissant à un modèle innovant qui peut ensuite être diffusé à son tour. Lorsque le filtre est poreux ou absent, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'engagement de la part du pays receveur du modèle, il ne peut y avoir d'emprunt synthétique. Les exemples de *synthetic borrowing* présentés dans les textes de Ward se résument aux principaux pays européens et aux États-Unis. Dans le cas des métropoles diversifiées et en croissance rapide du XXI<sup>e</sup> siècle, Wang (2010) fait la différence entre l'emprunt passif, qui résulte des interactions multiculturelles au fil du temps, et l'emprunt actif. L'adjectif « actif » signifie ici une adaptation consciente des modèles étrangers de la part des acteurs du gouvernement et des agents influents de la société, dans un effort de développer de nouvelles stratégies d'organisation de la ville.

À l'échelle du réseau d'acteurs, des chercheurs ont porté une attention particulière sur les professionnels et les consultants pour connaître l'effet de la diffusion de leur expérience et connaissance sur la circulation des idées en planification urbaine (Friedmann, 2010). Dans les cas de consultation d'experts engagés par des pays oligarchiques, Lieto (2015) concède que l'asymétrie de pouvoir se situe au niveau des relations entre connaissance (expertise des étrangers) et pouvoir décisionnel (force des acteurs locaux - promoteurs, clients ou employés municipaux). Selon l'auteur, l'expertise des consultants étrangers et l'autorité locale sont en lutte dans le façonnement de la décision finale, mais à force égale ou complémentaire.

King (2003, p. 7) soulève que pour une compréhension adéquate du phénomène d'assimilation de concepts urbains étrangers, un cadre d'analyse doit aller au-delà de la distribution du pouvoir entre deux nations et tenir compte de la nature et du degré de l'influence locale, et reconnaître le rôle « *of existing spatial, built or even remembered environments in the formation of identity, whether at the level of the individual, the community, the city or the nation-state* ».

### 3.1.1.1 La trajectoire

En ce qui regarde la trajectoire de la diffusion, quatre étapes sont proposées par Said (1983, p. 226-7). La diffusion débute par le point d'origine, soit l'endroit de la première instance où l'idée rejoint le discours. Ensuite, il y a la traversée des différents contextes et des systèmes de valeurs pour atteindre les conditions et les circonstances qui introduisent et tolèrent la transplantation de l'idée. Finalement, le moment où l'idée occupe une nouvelle position dans l'espace-temps, défini par la pérennité et le degré d'enracinement de l'idée dans son nouvel environnement.

Un autre point de vue vient perturber la nature linéaire et clairement définie de la trajectoire dans un contexte de diffusion internationale, sous prétexte qu'elle est affectée non seulement par les acteurs, mais aussi par les « structures » mises en place, telles les institutions locales et la culture de planification urbaine où la transplantation a lieu (Healey et Upton, 2010). La trajectoire est ainsi complexifiée par l'appropriation locale, l'interprétation du modèle et la traduction du concept (erronées ou non), les modifications apportées par le pays importateur et le degré de résistance du pays aux idées étrangères (Lu, 2006). La prise en considération de ces forces agissant sur la trajectoire de diffusion permettrait de rendre compte de connexions entre différents modèles urbains qui ne seraient pas directement associées.

La métaphore de la diffusion est empruntée à la physique pour décrire le processus par lequel un modèle passe d'un milieu « saturé » à un milieu « moins saturé » (Tait et Jensen, 2007, p. 111). Certains chercheurs préfèrent le terme « traduction » pour signifier l'adoption d'une idée dans un nouvel environnement spatial. Ce terme fait état du voyage et de la transformation de l'idée, et du rôle des acteurs qui sont impliqués. Il implique que lorsque la relation entre plusieurs acteurs est parfaite, le modèle se traduit parfaitement (Ibid., p. 113). L'origine exacte du modèle n'est pas significative dans la compréhension de sa traduction à travers différentes localisations. Le concept de voyage des idées s'appuie sur la notion d'un espace relativement uniforme, ce qui explique pourquoi plusieurs modèles, comme l'unité de voisinage, représentent l'espace comme une notion constante, et donc universel.

### 3.1.2 L'objet et le sens

Bien des auteurs ont débattu sur le sujet de la diffusion des idées en planification urbaine, avec une visée exploratoire du processus et du pouvoir des acteurs impliqués dans le transfert. L'emploi du terme « idées » n'offre pas de précision sur les dimensions et la substance de ce qui est diffusé : l'idée étant un concept éphémère et universel, elle est beaucoup plus volatile et sujette aux interprétations. L'objet de la diffusion est pourtant nécessaire à la caractérisation du processus. Puisque la diffusion est explorée dans ce cas-ci sous une approche substantielle et morphologique plutôt que politique ou administrative, l'objet de la diffusion doit être spécifié plus en détail. Tait et Jensen (2007) ont déjà tenté d'apporter une dimension matérielle à l'objet de diffusion dans leur analyse de cas concrets. Ils ont aussi voulu mettre en relation la représentation de l'espace et les pratiques qui créent l'espace pour comprendre et évaluer le rôle du modèle diffusé dans le façonnement de l'environnement urbain. Ils font part du besoin de mythologiser l'origine d'une idée qui paraît importante. « When the translation of ideas into action is well advanced, the actors involved feel a need to mythologize by dramatizing origins » (Ibid., p. 110). Il y a un besoin de lier le modèle à un environnement social où il est valorisé.

Dans son article, Lieto (2015) remet en doute le schéma linéaire de la diffusion des idées défendues par un nombre important d'auteurs, qui sous-entendent la présence d'une origine, d'une destination et d'une trajectoire bien définie qui les relie. Elle met en scène l'argument que les idées ne peuvent être interprétées comme des faits, d'où l'analogie avec l'import/export de bien matériel, mais comme des mythes. Elle dément l'argument utilisé par Healey et Upton (2010) en affirmant que les planificateurs n'auraient pas besoin de connaître où et comment une idée est apparue pour valider son emprunt, puisque les mythes ont un pouvoir de révélation qui dépasse la justification (Lieto, 2015, p. 116). L'idée est traitée comme un modèle libre de son passé et de ses préjugés; une coquille vide qui sera chargée d'un nouveau sens, de nouvelles valeurs pour mieux s'adapter à son nouveau contexte (Ibid.).

Ideas can take many forms. When they travel, they are to be considered (or validated) by different social actors as sufficiently polysemous and capable of being charged with new values and implications in order to work in different contexts effectively. They sustain, justify, or legitimize diffused dissemination strategies from a departure to a

destination point and are supposed to be “good ideas.” In these terms, they show features similar to that of myth. (Lieto, 2015, p. 118)

L’auteur met en scène un exemple pour illustrer sa réflexion, qui est similaire à notre objet de recherche. Un client d’un pays émergent demande à des concepteurs occidentaux un espace iconique dans un esprit de conquête du marché, soit une image facilement reconnaissable de la ville européenne. Cette vision est différente de l’idée d’origine de la ville européenne, qui repose dans un dialogue démocratique, une qualité de vie et un espace propice aux interactions sociales et à la participation citoyenne. La ville européenne importée est dépolitisée et devient une commodité. L’aspect dépolitisé de la forme permet d’acquérir un nouveau sens, qui répond au contexte et à la demande. Dans l’objectif de créer un nouveau mythe commun, « actors had to discuss and review their positions and eventually redefine their objectives through negotiation of cultural, religious, technical, and economic issues » (Ibid., p. 123).

Dans le même ordre d’idées, Berque (1993, p.45) soulève que la diffusion d’un modèle urbain se fait d’un lieu à un autre par le « truchement de signes » qui n’appartiennent à aucun des deux lieux, « chacun de ceux-ci étant enraciné dans son milieu respectif ». Pour reprendre l’auteur, la relation « original/copie » entendue dans le transfert d’idées se transpose difficilement à un environnement urbain, qui est un lieu réel, un lieu générateur de sens et revêtu d’une dimension non seulement physique, mais sociale. Dans cet ordre d’idée, la ville copiée n’est pas une simple représentation de la ville originale.

Il peut arriver que les idées en planification soient utilisées dans un contexte étranger pour obtenir un résultat plus radical que celui qui était prévu à l’origine, par exemple pour opérer des changements dans la structure sociale à grande échelle. Vidyarthi (2010) met en évidence ce type de transfert avec l’exemple de l’unité de voisinage transplantée en Inde par une élite locale qui souhaitait dissoudre le système de caste implanté depuis des millénaires. Au lieu de créer un ensemble social cohésif, comme il était prévu dans le modèle original de Perry, le modèle retranscrit dans son nouvel environnement avait pour objectif de restructurer une société en passant par le cadre bâti.

Cette radicalisation s’observe aussi dans les cas d’importation du modèle fonctionnaliste par les métropoles asiatiques nouvellement industrialisées, notamment Hong Kong et Séoul. Portés

par une vision socialiste en encourageant la mixité résidentielle, les grands ensembles homogènes ont éliminé le caractère ostentatoire et la disposition individuelle et isolée des habitations de la classe aisée pour uniformiser l'aspect de la ville et faire de l'acquisition d'une « unité » résidentielle un nouveau symbole de prestige social (Gelézeau, 2003; Wu, L.L.W., 2010). Le fonctionnalisme générique fut préféré par ces sociétés capitalistes et le succès des transplantations est observable par l'accueil positif réservé aux nouveaux modèles, autant de la part des autorités locales que des résidents.

Dans le cas du Japon, la période d'essais avec les modèles occidentaux remonte à la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle fut menée par un désir d'importer l'image de la ville occidentale en transplantant des projets urbains visionnaires, se solda par l'échec (Hein, 2003). Au cours du temps, les acteurs locaux sont devenus plus sélectifs et les idées étrangères devinrent moins facilement intégrables à la structure urbaine locale. Les Japonais ont opté pour le côté pragmatique de la planification : les méthodes concernant la régulation de l'espace construit étaient, selon eux, plus faciles à importer et à intégrer à leur propre culture urbaine (Ibid.).

### 3.2 La particularité de la sphère culturelle chinoise

Pour bien déceler le processus de diffusion, il faut savoir évaluer l'influence locale et son degré de pouvoir sur les représentations, c'est-à-dire la vision que projette le modèle dans l'imaginaire de l'agent récepteur et qui sera en partie responsable de son implémentation. La relation qu'une société entretient avec l'espace construit dépend des valeurs culturelles qui sont à sa fondation. Pour analyser la forme urbaine et comparer les principes d'aménagement chinois et occidentaux en réduisant le plus possible les risques associés aux biais du chercheur, il est nécessaire de puiser dans les valeurs propres à chaque culture.

Xin Lu (2008) a procédé à une enquête du domaine de la pratique de conception urbaine en Chine dans les années 2000 pour tenter de comprendre la source des difficultés rencontrées durant les interactions entre les architectes occidentaux et les « city planners » chinois. Elle fonde son analyse sur l'œuvre du sociologue Geert Hofstede (2001) qui a étudié les conséquences de la culture sur les interactions professionnelles et proposé un système

d'analyse permettant une compréhension éclairée et objective des échanges. Il soutient que chaque événement se produit dans une sphère culturelle spécifique. Cet événement est ensuite interprété selon le système de valeur qui en est l'initiateur, représentant le noyau de la sphère culturelle. Lorsqu'un événement est généré par une culture étrangère, il faut éviter de l'analyser selon notre propre système de valeur, mais en intégrant celui duquel il provient (Lu, 2008, p. 28).

Les termes « valeurs » et « cultures » sont les deux éléments clés de l'étude de Hofstede. Les valeurs, « une tendance générale à préférer un certain état des choses », sont partagées par les individus comme par la collectivité et peuvent être activées dans des situations variées (Hofstede, 2001, p. 5-6). Ces valeurs sont programmées depuis l'enfance et sont par définition irrationnelles. Elles déterminent notre définition subjective de la réalité (Ibid., p.6). Ce sont des sentiments contraires, situés aux deux extrémités d'un axe. À l'intérieur de ces axes figurent une multitude d'échelons et de combinaisons possibles. L'axe possède une direction, qui rejoint deux sentiments opposés, et une intensité, mesurée par l'importance relative accordée à cette dichotomie de sentiments. Les valeurs sont donc hiérarchisées et, parce qu'elles sont irrationnelles et subjectives dans leur fondement, parfois en contradiction : par exemple égalité et liberté. La quête de la forme urbaine idéale est aussi sujette à cette hiérarchie de valeurs.

### 3.2.1 L'expression

Tout d'abord, une démystification de la communication interculturelle est essentielle. Les Occidentaux insistent sur des expressions verbales et conceptuelles dans la manière de communiquer leurs pensées, qui sont souvent suggestives, indirectes et symboliques. Les Orientaux vont préconiser plutôt la précision par une expression descriptive (Masao Abe dans Radovic, 2004, p.185). Le langage écrit chinois n'utilise pas une combinaison logique de lettres pour faire un mot, mais une juxtaposition de mots dont les syllabes représentent un signe/ image.

[Chinese] are emotional in their rationality and pictorial when dealing with functions. In contrast, the West [...] is either emotional or rational, either pictorial or functional. (Hassenpflug, 2010, p. 40)

Un portrait comparatif des fondements profonds de la culture chinoise et occidentale peut être dressé en examinant deux formes d'expression; l'écriture et les représentations graphiques des projets de composition urbaine. Ce comparatif présente les rapprochements entre les différentes formes d'expressions d'une culture et est révélateur de ses caractéristiques intrinsèques. L'approche chinoise aborde une perspective générale et une vision optimiste. Elle est idéaliste et fait appel aux sens et aux émotions. En revanche, l'approche occidentale interpelle l'intellect et commande l'esprit de synthèse. Dans la structure des idées, il est intéressant de noter que le langage chinois utilise une relation binaire et non arborescente, en reliant les différents points entre eux plutôt qu'à un thème central.

**Tableau 3.1** Comparatif des outils d'expression entre la Chine et l'Occident

Au niveau du langage écrit et des documents de représentation graphique.  
(Source : modifié de Lu, 2008, p. 66)

| Chine                                          |                      | Occident                                |
|------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------|
| <i>Langage écrit</i>                           |                      |                                         |
| Impressionner                                  | <i>Objectif</i>      | Persuader                               |
| Poétique, présente une image idéale            | <i>Style</i>         | Objectif, présente une image réelle     |
| Les points sont reliés entre eux               | <i>Structure</i>     | Les points sont reliés au thème général |
| <i>Représentation graphique</i>                |                      |                                         |
| Présenter les perceptions sensorielles réelles | <i>Objectif</i>      | Transmettre l'information               |
| Concret, vivide                                | <i>Méthodes</i>      | Abstrait, neutre                        |
| Spécifique et réaliste                         | <i>Environnement</i> | Simple et modéré                        |

### 3.2.2 La référence

Le concept de l'originalité et de la référence est source de blocage et de malentendu dans les échanges entre Occidentaux et Chinois. En Occident, la réplique d'une référence est souvent associée à un pastiche, voire à du plagiat. Selon la définition de l'encyclopédie Larousse, l'innovation est un ensemble de processus qui se déroulent depuis la naissance d'une idée

jusqu'à sa matérialisation. Le mimétisme peut être défini comme une reproduction machinale ou inconsciente. Le principe occidental selon lequel le contexte détermine la forme du projet rejette toutes formes d'emprunt et de réplique. En Chine, la copie n'est pas stigmatisée comme elle l'est en Occident. Le professeur Wen Fong rapporte dans son oeuvre *The Problem of Forgeries in Chinese Painting*, publié en 1962<sup>16</sup>, les termes exprimant différents degrés de reproduction (dans Bosker, 2013, p.20-21). Cette terminologie atteste de quatre variations subtiles dans l'interprétation de la valeur esthétique des répliques chinoises :

*mú* (littéralement : moule, motif) signifie un traçage ou un calque, soit produire une réplique exacte de l'original;

*lín* (littéralement : voisin, adjacent) est une réplique à main levée qui permet à l'auteur de s'éloigner de l'original;

*fāng* (littéralement : imiter, copier) est interprété comme étant une adaptation;

*zào* (littéralement : inventer, fabriquer) signifie une inspiration créative, un pastiche dans sa signification anglophone : soit un mélange de styles.

Il existe donc dans la culture chinoise différents degrés de reproduction, loin de la dichotomie réductrice « originale /copie » entretenue en Occident. « *What sets apart China's "imitation" communities is a matter of degree: they are not "freehand copies" but more developed "forgeries" »* (Ibid., p. 21).

La culture du « shanzhai » est un phénomène en vogue dans la Chine contemporaine. Le terme se réfère à la production de marchandises de marque contrefaites, allant de l'habillement aux émissions de télévision. Les objets sont reproduits au détail près, offrant cependant les caractéristiques ou fonctions manquant à l'original pour mieux répondre aux besoins du marché local (Bosker, 2013, p. 25).

[The] ability to render a good copy has, historically, been taken by the Chinese as a marker of technological and cultural superiority, and the coexistence of an original and its virtually indistinguishable double does not trigger the ontological crisis that is characteristic of the West. For example, the evolution of *shanzhai* culture in

---

<sup>16</sup> Fong, W. (1962). The problem of forgeries in Chinese painting, part one. *Artibus Asiae*, 25(2/3), p.95-140.

contemporary China reflects the skill and zeal with which the Chinese replicate, as well as the widespread tolerance for the practice. (Ibid.)

Berque (1993) met en évidence la différence dans la justification du recours à la référence entre les cultures occidentales et orientales. Les Occidentaux ne pratiquent la référence qu'en tant que pastiche ou plagiat, c'est-à-dire « dans une perspective convergente qui subordonne le modèle au point de vue de l'auteur ». À l'inverse, la référence occupe en Orient une place éminente : l'auteur se valorise par sa référence à l'autre.

Bien qu'en décline - puisque la référence est faite à une civilisation jugée plus élevée- le transfert n'est pas qu'une simple subordination de l'aval (la reproduction) à l'amont (l'original), mais la translation de cette déclivité même à l'intérieur de la communauté. (Ibid., p. 48)

Une société peut donc s'affermir dans sa référence à la ville étrangère, jugée en supériorité. Pour appuyer son argument, l'auteur cite en exemple le Japon qui a emprunté à l'étranger tout au long de son histoire. Au lieu de diminuer l'identité du Japon en l'imprégnant d'une substance étrangère, ces emprunts n'ont fait que la nourrir. La société japonaise a renforcé son identité par une référence positive à l'autre. Pour qu'une forme soit réappropriée, on suppose une « dévalorisation de la substance par rapport à la forme ». La forme étant valorisée au-delà de la substance, ceci facilite la reproduction de la ville. Ce qui est transféré est une coquille vide, dépourvu de sa signification originelle.

### 3.2.3 La conception de l'espace urbain

En liaison avec l'expression du langage, la résolution de problèmes en conception suit en Chine une trajectoire bien différente de celle adoptée par les Occidentaux :

The Westerner looks at a situation and thinks in a linear fashion, considering alternatives and gradually eliminating them until a logical course of action becomes evident. The Asian is less interested in eliminating alternatives than in combining them in a multifaceted harmonious solution. (Lewis dans Radovic, 2004, p. 177)

L'urbaniste américain Abramson (2010) a puisé dans son expérience universitaire à Beijing pour rapporter une différence de comportements entre les élèves américains et chinois envers la planification urbaine. Les élèves américains travaillent de manière inductive, selon l'enseignement de Kevin Lynch, et considèrent que le meilleur produit émerge des qualités uniques du lieu. Les Chinois travaillent sous une approche déductive, s'appuyant sur des classifications et des normalisations, cherchant des modèles à appliquer pour chaque situation.

Comme le fait remarquer Berque (1993, p. 132), la culture d'Asie orientale s'attache à la particularité des lieux plutôt qu'à la généralisation d'un tout. L'espace est organisé selon une juxtaposition sensible des éléments et non suivant une composition rationnelle et englobante. Ce phénomène s'observe facilement à travers les jardins chinois : une superposition, un emboîtement d'éléments permettent de créer une succession de points de vue plutôt qu'un aperçu général. Les Occidentaux perçoivent cette façon d'agencer, ou plutôt l'absence d'organisation logique, comme chaotique. Dans la philosophie taoïste, le chaos est un concept central et signifie une condition qui possède ses propres principes internes d'organisation et de transformation (Evelyn Schulz dans Radovic, 2004).

Dans son livre *Learning from the Japanese city*, Shelton (1999) s'intéresse à un pays développé non occidental, le Japon, et ses formes urbaines distinctes basées sur les traditions sino-asiatiques. L'auteur tente d'expliquer les différences culturelles entre l'Occident et l'Extrême-Orient en comparant ses observations des villes japonaises aux modèles occidentaux connus. Il soutient que les villes japonaises ne sont pas chaotiques, mais suivent une logique différente des villes occidentales. Il insiste sur l'importance de la surface par rapport à la ligne dans l'aménagement spatial, notamment observable dans la numérotation des habitations, qui se fait selon un système hiérarchique de quartier plutôt que par la rue. La ville, particulièrement les espaces résidentiels, ne se structure pas le long de grands tracés, mais dans un emboîtement de surfaces.

**Tableau 3.2** Les valeurs en aménagement entre la Chine et l'Occident

Le contraste entre la Chine et l'Occident est mis en évidence par l'axe des valeurs et leur traduction en principes d'aménagement. (Source : basé sur Shelton, 1999)

| <i>Chine</i>                                                                                                            |                         | <i>Occident</i>               |                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Principe d'aménagement</i>                                                                                           | <i>Valeur</i>           | <i>Principe d'aménagement</i> | <i>Valeur</i>                                                                                         |
| ville mosaïque                                                                                                          | <b>patchwork</b>        | <b>network</b>                | organisation hiérarchique et radioconcentrique                                                        |
| caractère autonome des unités urbaines ; attention mise dans les détails des unités ; coexistence de segments incongrus | <b>fragmentation</b>    | <b>intégration</b>            | dépendance à un tout ; attention mise dans la cohésion de l'ensemble urbain ; agencement et compromis |
| justice spatiale                                                                                                        | <b>décentralisation</b> | <b>centralisation</b>         | concentration                                                                                         |
| table rase ; changement continu                                                                                         | <b>impermanence</b>     | <b>permanence</b>             | conservation patrimoniale ; caractère statique                                                        |
| limite vague entre cadre bâti et espace libre ; environnement indéfini                                                  | <b>flexible</b>         | <b>fixe</b>                   | limite claire entre cadre bâti et espace libre ; environnement fini                                   |
| introversion                                                                                                            | <b>contenu</b>          | <b>contexte</b>               | extroversion                                                                                          |
| importance de l'image dans la création de la ville                                                                      | <b>sensible</b>         | <b>logique</b>                | importance de la conceptualisation dans la création de la ville                                       |

### 3.3 Conclusion : la contrefaçon de villes européennes

Le développement isolé de la Chine a fait en sorte que ses villes ont adopté une forme très différente de celle des villes occidentales, faisant de sa tradition urbaine l'une des mieux définies au monde (Gaubatz, 1998; Den Hartog, 2010). Certains paradigmes fondamentaux aux villes occidentales ne trouvent pas d'écho dans les villes asiatiques. La culture occidentale est individualiste et démocratique à la base; les réformes sociospatiales et leurs principes d'aménagement tendent vers la création d'un espace favorisant le lien communautaire. De son côté, la Chine a toujours été une société collectiviste sous un pouvoir centralisé; la libération du marché amène une tendance vers l'individualisme.

Portée par l'abondance des nouveaux projets d'aménagements urbains, la Chine expérimente avec des modèles étrangers afin d'innover ses outils et ses produits de planification. Le programme « One City » agit comme moteur de diffusion de modèles occidentaux, à la fois par l'appropriation de l'image de la ville européenne et par le recours à une expertise conceptuelle guidée par des principes occidentaux de bonnes formes urbaines. Cet emprunt à l'étranger se fait dans le cadre d'un projet à forte intention idéologique, à l'instar des capitales politiques d'antan qui puisaient à l'étranger des formes uniques pour se différencier des autres villes. La municipalité de Shanghai, capitale économique du pays, va chercher chez les pays développés le symbole de son accès au marché et à la culture mondiaux.

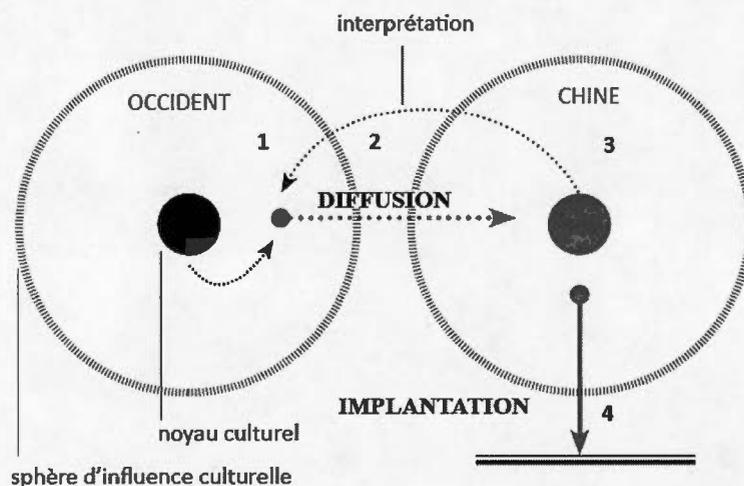
Wu (2015) remarque une tradition dans l'emprunt de modèles urbains à l'étranger. Depuis l'époque socialiste, la Chine a une préférence pour les modèles physiques plutôt que les modèles procéduraux.

[...] when these concepts are applied in China, they are transformed into specific local phenomena, and the deviation of the name and substance means that these phenomena would have to be understood holistically and totally, rather than by their labels and discourses. [...] It was easier to import spatial forms from one country to another than to transfer the political and institutional set-ups and governance of planning. [...] The tradition of the engineering-based planning approach imported from the West may help explain why city planning in China was more about construction than regulation. (Ibid., p. 19-20)

Outre les besoins pratiques, la tendance culturelle à valoriser l'expression poétique et idéaliste en faisant appel à des images vivides influence le comportement de la Chine dans son emprunt à l'étranger. Cette observation expliquerait le penchant des autorités chinoises pour les plans directeurs visionnaires et les maquettes représentant une image forte et idéalisée de la ville par des formes concrètes. Faisant suite à ce raisonnement, il est permis de croire que les succès et les échecs orientent les décisions vers la sélection conscientisée et l'intégration raisonnée d'éléments urbains étrangers. Le modèle physique, porté par son caractère universel et dépolitisé, est reproduit dans des contextes variés avec un sens et des objectifs bien différents et parfois contraires à ceux qui ont poussé sa création. L'unité de voisinage, dans la Chine socialiste comme dans l'Inde néocoloniale, est utilisée comme vecteur d'une répartition

égalitaire de conditions sociales à travers la ville, alors qu'à l'origine le modèle était pensé dans son unicité, offrant un cadre de vie exclusif à un groupe homogène d'individus.

Comme le suppose le type *synthetic borrowing*, qui fait état d'une diffusion entre deux (ou plusieurs) pays à forte tradition urbaine, le mémoire tentera de démontrer que les projets de villes chinoises à thématique étrangère ne sont pas le résultat d'une passivité des acteurs du pays face aux influences externes. De ce remaniement des idées résulte une combinaison complexe entre la civilisation traditionnelle chinoise, les paradigmes d'aménagement occidentaux, et la réalité socio-économique postmoderne en mutation. Dans leur appropriation de la ville européenne traditionnelle, les acteurs de la planification urbaine en Chine se valorisent par leur référence à l'autre.



**Figure 3.1** Processus de diffusion de modèles urbains entre l'Occident et la Chine.

Incluant le système de valeurs culturelles et la trajectoire. (1) point d'origine du modèle, (2) traversée des contextes, (3) conditions qui ont introduit le modèle, (4) enracinement. (Source : basé sur Geert 2001 et Said 1983)

En somme, ce chapitre a permis un retour sur l'hypothèse de départ. Il était proposé que la ville européenne importée se confronte à la réalité chinoise et à ses valeurs propres. Malgré l'absence apparente de contraintes, la forme urbaine importée doit être en conformité avec les traditions d'aménagement et les politiques chinoises. Comme vues au premier chapitre, celles-

ci ont une emprise forte sur la persistance des éléments formels de la ville. Depuis la ville traditionnelle, la valorisation du caractère autonome des unités structurant la ville permet un meilleur contrôle de la population et de ses déplacements. À l'opposé, la ville occidentale s'organise traditionnellement selon un tracé qui intègre des parcelles individuelles et tisse des liens serrés, plus ou moins malléables. La considération de la sphère culturelle apporte des explications quant aux éléments transférés qui ont été retenus ou rejetés, dans l'espace de diffusion des concepts ou lors de leur greffe dans l'espace tangible du territoire périurbain. C'est ainsi qu'une particularité locale transpire dans le processus de diffusion et se répercute dans la forme implantée.

## CHAPITRE IV

### POUR UNE APPROCHE MORPHOLOGIQUE RENOUVELÉE

Comme mentionné plus tôt, il semblerait que l'approche de la morphologie urbaine actuelle connaît un essoufflement. Trois problèmes majeurs en sont la cause. Tout d'abord, le caractère multidisciplinaire de l'approche est difficile à manier et nécessite une forme d'abstraction (Whitehand, 2012). En effet, l'étude de la forme de la ville fait intervenir plusieurs disciplines - la géographie et l'architecture étant à son fondement, l'économie et la sociologie s'ajoutent par la suite - chacune ayant sa méthode d'analyse et ses interprétations. Ensuite, la nature historiciste de l'approche, qui reste attachée au lieu et à la notion de tissu urbain, fait en sorte qu'elle s'adapte mal à la ville fragmentée et décousue des territoires « génériques » qui ne peuvent plus se comparer à la ville traditionnelle pour valider leur existence. Enfin, les villes non occidentales sont sous-représentées dans les études morphologiques, elles qui pourtant constituent un territoire urbanisé beaucoup plus vaste que l'urbanisation couverte par des villes occidentales (Ibid.). Pour ces raisons, l'approche de la morphologie urbaine mérite d'être repensée pour répondre aux particularités des formes urbaines contemporaines des pays émergents.

Avant de songer à repousser ses limites, il faut revoir son origine et ses usages pour mieux justifier les apports de nouvelles études dans le domaine. Ce chapitre explore, à partir de son fondement, les limites et les usages de l'analyse morphologique : en tant qu'analyse disciplinaire, dont la méthode est propre à la géographie et à l'architecture; en tant qu'analyse historiciste, où le rôle du temps est fondamental dans la compréhension des formes urbaines; et en tant qu'analyse transnationale, c'est-à-dire qui traverse les frontières des nations et des cultures. Le chapitre aboutira à une grille de lecture adaptée à l'objet, au contexte et au cadre

théorique de l'étude : la ville nouvelle planifiée dont les formes sont dictées par l'emprunt d'expertises et de modèles étrangers, implantée dans une périphérie chinoise en mutation.

#### 4.1 État de l'art : une méthode disciplinaire et historiciste

La morphologie comme domaine d'étude de la ville est avant tout tirillée entre une approche sociale et physique (Allain, 2004). La première se concentre sur le rôle des processus économiques et sociaux ainsi que celui des acteurs, avec l'inconvénient de donner la priorité aux facteurs explicatifs en négligeant le caractère autonome de la forme (Ibid.). Elle comprend la ville comme une accumulation et une intégration d'actions performées par des individus et des petits groupes, gouvernées par les traditions culturelles et façonnées par les forces sociales et économiques à travers le temps (Panerai, 1999, p. 3). Elle est donc en lien avec sa localisation, son époque et son échelle. L'approche physique met l'accent sur l'autonomie des formes avec un risque de dérive esthétisante (Allain, 2004). L'expression « forme urbaine » « suppose la reconnaissance d'une architecture urbaine, spécifique à la ville, considérée comme artefact » (Merlin et Choay, 2009, *forme urbaine*). Or, comme le glacier en géologie, la forme urbaine est à la fois un objet et un système, qui change avec le temps, sous l'action de conditions complexes. Interroger exclusivement la dimension physique des villes implique une sélection réduite d'éléments pour décrire et expliquer la ville en termes formels. Un des travers de cette approche est qu'elle « nie les détournements, les exceptions, les irrégularités; qui, en puisant parfois indifféremment dans le temps et dans l'espace pour établir des rapprochements, ignore les cultures et les significations » (Panerai, 1980, p.74).

Lévy (2005, p. 30-32) y va d'une distinction plus grande en soutenant que la forme globale est composée de cinq registres, témoignant de la complexité de l'objet « forme urbaine » et des divergences disciplinaires qu'engendre son analyse. La forme du « paysage urbain » consiste en l'espace urbain perçu dans sa réalité tridimensionnelle et dans sa matérialité; la « forme sociale » est l'espace urbain compris dans son occupation, notamment les groupes démographiques et les usages; la « forme bioclimatique » concerne la dimension environnementale; la « forme des tissus » sous-entend une interrelation entre les éléments constitutifs de l'espace urbain; la « forme des tracés » renvoie à la géométrie du plan.

Il est à noter que d'autres dimensions peuvent aussi être analysées par la forme urbaine. Une approche morphologique permet de répondre à des problématiques sociales, comme la répartition des classes sociales et l'exclusion de la population pauvre des centres (dans le cas où la population est libre de se déplacer), la réduction de la criminalité et des accidents, même la santé publique (par des formes urbaines favorisant la marche et le transport actif). La dimension économique s'intéresse aux formes qui encouragent le développement des commerces et des transactions, et tente de prévoir la répartition spatiale des activités économiques.

Le contexte du développement durable a remis la forme urbaine au premier plan des discours. Une forme compacte réduirait la consommation de sol, la demande énergétique et la nécessité de déplacement qui entraîne nuisance et pollution atmosphérique<sup>17</sup>. D'ailleurs, les acteurs cherchant à définir une forme urbaine durable idéale ont identifié des modèles permettant de réduire la mobilité. D'un point de vue opposé, la concentration de la population et des activités peut conduire à des problèmes de congestion, sans réduire directement le besoin de déplacement. La diminution de la qualité urbaine et la pression exercée sur les rares champs libres contrarient les objectifs de sauvegarde environnementale. La relation entre forme urbaine et environnement n'est pas aussi directe qu'aimeraient croire les défenseurs de la ville compacte.

#### 4.1.1 Origine de l'approche physique

Les deux courants majeurs en morphologie urbaine, l'analyse historico-géographique et le processus typologique en architecture sont basés sur des travaux empiriques menés au début des années 1960 et portant sur des villes européennes. Ils ont pour but commun de rassembler des éléments dans l'espace et le temps afin de mieux comprendre la ville. Ces courants

---

<sup>17</sup> Voir à ce sujet: Jenks, M. et al. (1996). *The compact city: a sustainable urban form?* New York: Spon; Newman, P. et Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: over-coming automobile dependence*. Washington: Island Press.

impliquent une ville spontanée à la base, une ville « géomorphique, sans plan directeur, avec une croissance instinctive » (Kostof, 1991, p. 174).

Principal protagoniste du premier courant, le géographe anglais M. R. G. Conzen (1960) appliqua la méthode du « town plan analysis » pour l'étude d'Alnwick, une petite ville au nord de l'Angleterre. Il met en valeur dans son analyse trois éléments de plan : les rues et leur organisation en réseau viaire; les lots et leur regroupement en îlots de rues, et les bâtiments. Le deuxième courant fut introduit par des architectes italiens, qui nommèrent « histoire opérationnelle des villes » leur méthode révélant les particularités typologiques de villes anciennes comme Venise et Rome (Moudon, 1994, p. 289). L'école italienne de la typomorphologie inclue parmi ses adeptes les architectes S. Muratori, A. Rossi, C. Aymonino, G. Caniggia, et se veut une analyse de la ville intégrant les notions de la géographie urbaine à celle des types architecturaux. La voie, la parcelle et le bâtiment dans sa configuration externe et interne forment un système interdépendant et continu.

La notion de « tissu urbain », qui suggère un système interconnecté, est au fondement des deux courants. Les pionniers de la morphologie urbaine définissent le tissu urbain comme un système qui gouverne l'aménagement spatial des éléments (Li et Gauthier, 2014, p. 131). Par le concept de « tissu urbain », les typologistes de l'époque reconnaissent l'accumulation de groupes de bâtiments homogènes issus de l'expérience commune des bâtisseurs et des lois urbaines appartenant à une certaine époque. La différenciation de tissus urbains homogènes permet de délimiter les régions morphologiques à l'intérieur de la ville.

Les architectes, urbanistes et sociologues de l'école française, P. Panerai, J. Castex et J. Depaule, à l'origine un groupe de recherche de l'École d'architecture de Versailles, introduisirent la méthode typomorphologique en France. Pour eux, le tissu urbain est formé des rapports entre les éléments fondamentaux de la structure urbaine tels le parcellaire, le réseau de voiries et le bâtiment. C'est à travers la relation entre ces trois éléments que l'on peut saisir les logiques qui sont à l'œuvre dans la constitution et la transformation de la ville.

#### 4.1.1.1 Limites de la dimension disciplinaire

Lorsque l'on interroge l'aspect physique de la forme, la limite de la discipline en est aussi une d'échelle. La géographie s'intéresse à la macroforme et à l'espace englobant de la ville, tandis que l'architecture s'intéresse à l'espace fermé du bâtiment. Panerai et son équipe (1999) se sont orientés vers une approche multidisciplinaire en mêlant l'histoire, la géographie, le travail cartographique, l'analyse architecturale, l'observation constructive et celle des modes de vie. Ils ont tenté de rapprocher les disciplines par leur échelle de lecture de la ville, en faisant correspondre le « découpage molaire » du géographe et le « découpage moléculaire de l'architecte » (Ibid., p. 11).

Lier le caractère théorique et la vision *a posteriori* de la forme urbaine au caractère prescriptif et a priori de la pratique de l'architecture et de l'urbanisme constitue un défi de taille. Comme le mentionnent Marshall et Çaliskan (2011, p. 416) : « Urban morphology and urban design point in different directions: one looking back at existing reality and the other looking forward to a future reality ». Dans cet ordre d'idées, l'*International seminar on urban form* (ISUF), un groupe de recherche créé en 1994 rejoignant praticiens et théoriciens de la forme urbaine, a voulu élargir le champ d'application de la morphologie urbaine en incorporant les domaines de l'architecture et de la planification à celle de la géographie (Moudon, 1997). En rapprochant les deux disciplines, le groupe tente de justifier l'apport de l'observation du cadre bâti existant à des fins prescriptives pour mieux dicter l'aspect des nouveaux projets. L'îlot urbain et les parcelles qu'il contient sont des modules fondamentaux de l'organisation spatiale et des éléments significatifs dans les études morphologiques traditionnelles, car ils lient l'échelle de la ville à celle des bâtiments.

#### 4.1.1.2 Limites de la dimension temporelle

Les trois écoles traditionnelles de la morphologie urbaine mentionnées plus haut - italienne, anglaise, et française - s'accordent pour que le paysage urbain soit compris dans ses trois dimensions fondamentales : le temps, la forme et l'échelle (Moudon, 1994, p. 308). La mesure du temps est d'ailleurs intrinsèquement liée à la typomorphologie :

Typomorphology [...] characterizes urban form as a dynamic and continuously changing entity immersed in a dialecting relationship with its producers and inhabitants. Hence, it stipulates that city form can only be understood as it is produced over time. (Ibid., p. 289)

L'importance du facteur temps pour les morphologues leur fait préférer le terme « morphogénèse », qui décrit l'étude des conditions d'émergence de la forme urbaine et les mécanismes de transformation à travers le temps (Panerai, 1999, p. 3). Panerai et son équipe reconnaissent que l'objectif de leur travail est de reconstituer l'histoire des villes afin d'orienter « une manière de projeter » (Ibid., p. 8). Ils disent ouvertement « dénoncer avec autant de vigueur l'ignorance de la table rase que celle du mimétisme à bon compte. » (Ibid.) Pourtant, ils interviennent plus loin pour parler des grands ensembles des périphéries de façon plutôt optimiste : « on commence à percevoir, même ici, dans ces lieux où rien n'est pensé en rapport à l'histoire lointaine ou proche du territoire communal, un début d'organisation, de sédimentation. [...] Dire que la banlieue est déstructurée [...] c'est avoir refusé de considérer son existence. » (Ibid., p. 20)

La dépendance à l'histoire est remise en cause par certains auteurs. Lévy (2005, p. 25-26) critique la morphologie urbaine qui reste « attachée à l'étude des formes urbaines anciennes [...] avec une préoccupation souvent patrimoniale, conservatrice, normative ». Koolhaas (2011) soulève les problèmes reliés à l'excès d'histoire et d'identité, qui perd de son sens lorsqu'on en abuse. Il propose d'interroger les avantages de l'impersonnalité des villes, qui permettent d'être habitées de la manière la plus efficace, en rapport avec son temps.

Alors que la ville se modernise et apparaissent de nouveaux types de bâtiments qui sont indépendants de leur relation avec l'espace environnant, l'approche de l'analyse morphologique traditionnelle se bute à une crise du sens. « If [...] the relationship between building and city has been broken in the contemporary city, then the analysis of the traditional city can no longer inform the design of new buildings » (Moudon, 1994, p. 294). Les valeurs et le contexte de la ville contemporaine ne sont plus les mêmes que ceux qui ont vu naître la ville d'autrefois.

La notion de tissu urbain inclut l'idée d'une imbrication et d'une solidarité de ses composants, ainsi que d'une capacité d'adaptation spatiale et sociale. Les grands édifices, lorsqu'ils ne sont pas placés dans le continuum du bâti et des voies, ne sont pas toujours considérés comme faisant partie du tissu urbain. (Gauthiez, 2003, p. 196)

Les nouveaux territoires urbains posent problème tant au niveau de la conception que de l'étude de leur forme, car l'analyse se perd dans l'absence de tissu urbain cousu serré, de limites clairement identifiables entre bâtiment et espace libre, et de rapport entre les zones homogènes. L'îlot traditionnel, ou îlot de périmètres est aboli au courant du XX<sup>e</sup> siècle avec l'arrivée du mouvement fonctionnaliste :

L'îlot disparaît, car la limite entre l'espace privé des parcelles et l'espace public de la rue devient floue. [...] Les inconvénients de cette absence de limites entre privé et public sont reconnus et l'une des préoccupations des urbanistes [...] est de la recréer. (Allain, 2004, p. 100)

La notion de tissu urbain suppose un lien fort entre les éléments constituant la ville. Elle s'oppose donc à la notion de ville mosaïque ou ville fragmentée. La méthode d'organisation et de construction d'un espace urbain est fondamentale à la manière d'approcher la ville. Il faut apporter des nuances lorsque l'on utilise des outils servant à analyser une ville cousue sur le temps long pour observer une ville où des surfaces préfabriquées s'insèrent dans un cadre urbain. Dans un article précédent, Lévy (1999) remet en question les quatre éléments morphologiques de base dans leur état individuel et dans leur relation mutuelle : le lot (parcelle ou îlot), la rue, l'espace construit et l'espace libre. L'hypothèse de départ est qu'il existe une organisation systémique, sous-entendant une interdépendance entre le tout et ses parties, entre les types de bâtiment et le tissu urbain. Certaines études envisagent une dialectique (appuyées sur des raisonnements) plutôt qu'une causalité (rapport de cause à effet). Cette relation est à la base de toutes analyses morphologiques (Ibid.). La relation entre chaque élément (lot, rue, espace construit, espace libre) conduit à une typologie individuelle : une classification des lots, un inventaire des types de rues, une typologie des bâtiments (Rossi, Cannigia<sup>18</sup>), une typologie des espaces publics (Sitte, 1954, *L'art de bâtir*; Krier, 1980, *L'espace de la ville*). L'approche

---

<sup>18</sup> Malfroy, S. et Caniggia, G. (1986). *L'approche morphologique de la ville et du territoire*. Zurich : ETH.

permet aussi de mettre les éléments en relation entre eux. Le lot avec le lot, la rue avec la rue, le bâtiment avec le bâtiment. La relation de l'espace construit avec les autres éléments donne lieu à une typologie d'implantation (Ibid.).

#### 4.1.2 Une perspective transnationale

La forme urbaine est une synthèse très complexe qui appartient à chaque culture. Pourtant, son analyse puise ses théories en Occident. La domination des études et des journaux écrits pour et par les Occidentaux serait en partie responsable de cette tendance d'une conception « eurocentrique » dans le domaine de l'analyse de la forme urbaine. De plus, le chercheur n'est pas neutre dans sa lecture et son interprétation de la forme urbaine; il est sous l'influence de son époque et de son origine culturelle. La perspective occidentale utilisée pour l'analyse des villes chinoises constitue un saut à travers une différence culturelle très large et les risques d'une interprétation biaisée ne sont pas à négliger. Le chercheur doit avoir conscience de leur présence et des effets qu'ils peuvent avoir sur les résultats de la recherche et leur interprétation. Masser (1986, p. 17) nous met en garde contre les difficultés des analyses transnationales, car ce qui est considéré comme un phénomène dans une nation est souvent compris comme un contexte dans une autre. Les études morphologiques qui ont porté sur la ville chinoise par des Occidentaux comme des Chinois révèlent de la nature occidentale de l'approche.

##### 4.1.2.1 La morphologie urbaine en Chine

Malgré une histoire urbaine millénaire, l'étude de la ville chinoise est un phénomène récent. La typologie a été introduite en Chine par des chercheurs locaux formés à l'étranger au début des années 1990 (Chen et Thwaites, 2013, p.59-60). Toutefois, la plupart des études typologiques étaient maintenues au niveau du bâtiment isolé, sans mention des notions de tissu urbain ni du processus de transformation (Ibid.). Les études morphologiques restaient quant à elles descriptives plutôt qu'analytiques (Whitehand et Gu, 2006). Une application transculturelle de la méthode de Conzen en morphologie urbaine fut introduite dans les années 2000, par des chercheurs occidentaux et chinois, avec les travaux précurseurs de Gu et sa thèse

sur Hainan (2003), suivi par Whitehand et Gu et leur étude sur Pingyao (2007). Chen et Romice (2009) se sont intéressés au processus typologique de villes anciennes comme Suzhou. Des recherches récentes se concentrent sur le processus de transformation des habitations chinoises, dans un effort de relier la typologie et la morphologie; elles sont vouées à la ville de Guangzhou au sud de la Chine (Gu et *al.*, 2008; Li et Gauthier, 2014) et à l'ancienne capitale de Nanjing (Chen et Thwaites, 2013), et enfin quelques thèses universitaires ont porté sur le centre de Shanghai (Guo, 2008; Feng, 2014).

Pour ce qui est des études concernant les villes nouvelles et les nouveaux territoires urbains, elles ont tendance à mettre de l'avant une dimension quantitative dans leurs approches, par l'analyse spatiale (ou space syntax<sup>19</sup>) et l'analyse configurationnelle. Une des méthodes consiste à répertorier le mouvement des petits commerces ou des piétons à l'aide de modèles informatiques afin d'évaluer la vitalité urbaine et de guider les prochaines interventions sur le territoire. Ces méthodes occidentales ont été récemment appliquées sur des villes nouvelles en Chine, comme Songjiang (Y.Yu, 2012), et notamment par une étude transnationale comparée de deux villes nouvelles, Tongzhou en Chine et Almere aux Pays-Bas (Zhou, 2012).

#### 4.2 Vers une méthode renouvelée

L'objet d'étude de ce mémoire appartient à la fois à un contexte non occidental et non traditionnel. La nature disciplinaire et historiciste de l'approche est ici problématique; puisque la ville est issue d'un *masterplan* conçu par des architectes occidentaux et construit dans un environnement chinois, la morphogénèse et le processus de transformation typologique traditionnellement entendus ne sont pas applicables à la forme urbaine. De plus, l'objet analysé s'inscrit dans un contexte de diffusion internationale des idées, où les formes n'appartiennent plus à un lieu spécifique, mais à un imaginaire culturel. La méthode devra rester objective dans la sélection de ses critères et sensible dans sa perspective transnationale, pour être en mesure

---

<sup>19</sup> Voir les travaux de Bill Hillier : *The sociale logic of space* (1984) et *Space is the machine* (1996) par Cambridge University Press.

de retirer l'information nécessaire des données recueillies en se délivrant des limites imposées par le bagage culturel du chercheur et de ses outils d'analyse.

La littérature démontre que les études morphologiques de villes anciennes assistent le plus souvent une pratique de conservation du patrimoine urbain, tandis que celles concernant les villes nouvelles, comprises dans le sens de villes récentes et villes conçues *ex nihilo*, tendent plutôt vers la mesure de l'efficacité et la prescription. Une lacune existe donc dans les travaux se concentrant sur la description qualitative des formes urbaines contemporaines à l'échelle de la microforme. À l'exception de Çaliskan (2009)<sup>20</sup>, peu de chercheurs se sont aventurés à étayer les territoires urbains contemporains d'une analyse morphologique : un manque d'intérêt qui décèle peut-être un jugement de valeur esthétique. Par ailleurs, les études morphologiques qui portent sur la Chine ne font qu'appliquer à une ville chinoise des critères occidentaux de l'analyse de la forme urbaine. La méthode est répliquée sans modification : on analyse la ville chinoise comme on analyse la ville anglaise. Il y a ce sous-entendu que l'aspect physico-spatial de la ville est universel, les éléments physiques de la ville dans leur signification et dans leurs relations seraient un acquis immuable.

#### 4.2.1 La notion de typologie et le classement

La notion de typologie telle que partagée par plusieurs disciplines laisse transparaître un besoin fondamental de classer les composantes d'un système ou d'une situation investiguée dans l'espoir d'en comprendre l'essence même (Cuthbert, 2006). Isoler les caractéristiques essentielles d'un tout dans le but de l'analyser, en faisant abstraction du reste, est nécessaire pour acquérir une plus grande précision dans la comparaison; on focalise sur l'essentiel des caractéristiques des objets et la relation entre eux (Dey, 1993). Les formes de la ville ne sont

---

<sup>20</sup> Çaliskan a reconnu l'urgence de moderniser l'approche de la morphologie pour répondre à la problématique du design dans les périphéries urbaines contemporaines. Il entend fournir une solution au manque de lien entre l'architecture et le langage morphologique dans les espaces urbains fragmentés. Puisque le type possède par définition un caractère généralisable, il peut être utilisé comme outil de contrôle du développement rapide des villes émergentes (Ibid., p. 45). L'auteur procède par une analyse morphologique d'échantillons sur cinq niveaux : la parcelle, le réseau des rues, le réseau piétonnier, la relation bâtiment/espace et la masse, afin de créer un outil de conception offrant des alternatives possibles au design dans un contexte de développement rapide.

pas que de simples cadres passifs, mais des indicateurs, des révélateurs, des repères, des éléments essentiels d'identité (Allain, 2004, p. 82).

Appliquée aux formes urbaines, la typologie permet de soustraire les caractéristiques essentielles d'un ensemble d'objets, qu'ils soient des édifices, des éléments de forme urbaine ou des aménagements de l'espace, afin d'y déterminer des types (Gauthiez, 2003, p. 130). La typologie urbaine est à la fois une méthode d'analyse du cadre bâti à partir de types préétablis et une opération de classement; dans ce dernier cas, elle devient une « division d'un ensemble d'objets en groupe basé sur les similarités qu'ils possèdent comme manifestation de la même idée génétique » (Larochelle, 2004). Par extension, la typologie désigne la classification elle-même, sous la forme d'un tableau comprenant des catégories et des paramètres (ou critères) jugés pertinents les définissant. Elle sert aussi d'instrument conceptuel pour la production architecturale, un support à la résolution de nouveaux problèmes basé sur des exemples antérieurs en offrant une collection d'images servant à « mousser l'inspiration des architectes » (Moudon, 1994, p. 289). La récurrence est essentielle dans la détermination d'un type. Le singulier est un objet dont le type n'est pas récurrent, et le représentatif est un objet dont les caractères illustrent au mieux un type récurrent (Gauthiez, 2003, p. 130). Moudon (1994, p. 305) a résumé les étapes d'élaboration d'une typologie. D'abord choisir l'échelle d'analyse de l'espace urbain : le bâti, la parcelle, l'îlot ou le groupe d'îlots. Ensuite, identifier le principal critère du cadre d'analyse: le volume, la fonction, la densité, le style architectural, etc. Finalement, mettre ce critère (ou type) en relation avec les autres types dans l'objectif de générer une typologie. Pour contrer la dérive historiciste de la morphologie urbaine, Lévy propose d'emprunter la notion d'idéal-type de M. Weber, qu'il définit comme « une construction abstraite utilisée comme outil conceptuel pour favoriser la compréhension causale, ordonner le chaos et la diversité du réel » (2005, p.35).

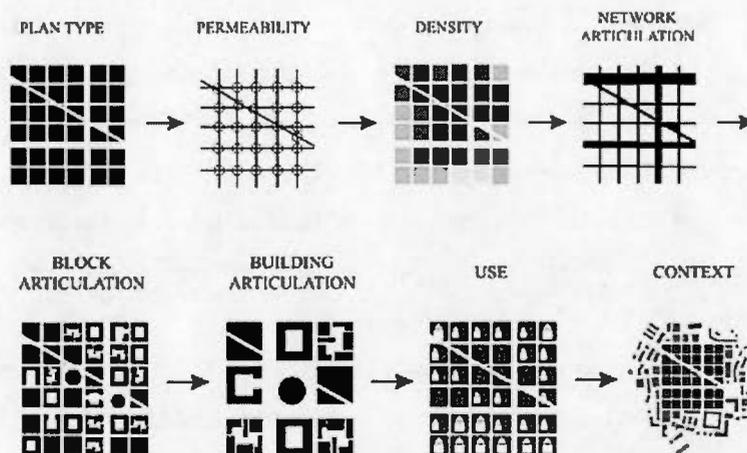
#### 4.2.2 Les critères occidentaux de la forme urbaine

Dans son livre *Streets and Patterns*, Marshall (2005) propose un système de classification comportant quatre catégories thématiques: la forme, la fonction, la relation et l'affectation. Les trois niveaux analytiques catégorisés par l'auteur (Ibid., p. 165-167) - composition,

configuration, constitution – sont des types structurels qui possèdent une qualité généralisable et applicable à des éléments urbains autres que les voies et leur réseau (voir Çaliskan, 2009). La composition se réfère à la dimension géométrique et se décrit en termes de surface, largeur, profondeur, angle, orientation, figure géométrique, et se mesure par des nombres réels. La configuration se réfère aux mesures de continuité et de connectivité des éléments. Le réseau est examiné dans l'objectif d'établir un type de lien (pattern), soit par une trame, une arborescence ou une radiale. La constitution a trait à la relation hiérarchique entre les éléments. Le type, le degré d'importance et l'accès sont les raisons qui conduisent à l'assemblage d'une structure. Une mesure ordinale est utilisée pour indiquer le rang de chaque élément.

L'étude d'Adam et Jamieson (2014) est la première à tenter une analyse morphologique de la ville nouvelle planifiée basée sur une classification par types. En s'appuyant sur une observation rigoureuse d'un échantillon de *masterplans* produits depuis les années 1990, l'intention de départ était de rendre compte d'une tendance, d'un effet de mode, dans la conception de villes nouvelles. La méthodologie et le système de catégorisation obtenus se dissocient avec la tradition d'analyse de la forme urbaine en s'abstenant du caractère subjectif d'une idéologie. Ceci sous-tend une analyse non prescriptive, c'est-à-dire une analyse où toutes les caractéristiques de la forme urbaine sont répertoriées et cataloguées, sans insister sur ce qui est idéal ou souhaitable. Les auteurs mettent en évidence l'argument du bénéfice d'un cadre simplifié comme base d'analyse d'un objet aussi complexe qu'un plan de ville.

Une consultation avec des professionnels de l'Académie d'urbanisme des États-Unis a permis de valider l'efficacité de la liste des critères sélectionnés. Il en résulte une typologie totalisant 39 critères individuels distribués dans huit catégories distinctes, applicables à toutes les échelles. Le type de plan, les trois sous-systèmes interconnectés - celui du réseau, des îlots et des bâtiments - et l'usage au sol décrivent le plan à l'échelle de la ville. S'ajoute une observation en dehors du plan, avec le contexte, et une évaluation de la distribution par la perméabilité (intensité des intersections) et la densité. Ces catégories et leurs paramètres, définis ci-dessous, serviront de base à la grille d'analyse du mémoire. Pour chacun des critères, un premier paragraphe reprendra les paramètres établis par Adam et Jamieson. Les paragraphes suivants ajouteront des précisions provenant de différents auteurs.



**Figure 4.1** Les huit catégories de critères d'analyse de la forme urbaine

(Source: Adam et Jamieson, 2014)

### *Le contexte*

Le contexte exprime la relation entre le projet de ville nouvelle et son environnement immédiat. Un projet peut être « contenu », c'est-à-dire localisé à l'intérieur d'un espace urbanisé existant où il interagit avec ce dernier sur chacun de ses côtés; il devient une « extension » lorsqu'il ne rencontre l'espace existant que sur un seul de ses côtés. Le « greenfield » est un projet contenu qui ne possède pas de liens physiques avec l'espace urbanisé environnant. Enfin, les « insertions » sont de petits projets (îlots ou bâtiments isolés) insérés dans un tissu urbain. Un deuxième critère évalue la taille relative du nouveau projet alors qu'il est comparé à la superficie de l'ensemble de l'espace urbanisé.

### *Le type de plan*

Le plan contient l'information de base sur la ville, tels la localisation, la topographie, la taille, la mésoforme, les axes directeurs et les limites. Il montre le réseau des artères à l'échelle de la ville ainsi que la taille et la forme des unités de plan qu'ils découpent. C'est la catégorie qui contient le plus de types pour décrire l'étendue des possibilités, soit une douzaine. Le premier, « trame orthogonale », représente des rues qui se croisent à angle droit, formant des îlots carrés

ou rectangulaires. Cette trame est déposée sur le sol sans regard à la forme du terrain. Les axes centraux, parcs, squares, îlots spécialisés et bâtiments isolés viennent altérer la trame à certains endroits. La catégorie « type de plan » tient pour acquis que la rue ordonne la disposition des bâtiments : les types de trames urbaines - orthogonales, radiales ou discontinues - se réfèrent aux plans de villes traditionnelles où il est question de tissu urbain et d'un rapport manifeste entre les bâtiments et l'espace de la ville. L'ajout des types particuliers tels que « *unbounded* » et « *suburban* » viennent alors décrire les plans où la majorité des bâtiments sont dissociés de la rue et disposés à l'intérieur d'un parc. Les auteurs de l'étude ne mentionnent pas d'interdépendance entre ces types, autrement dit un plan de type *unbounded* ne peut être aussi orthogonal.

#### *Articulation des réseaux*

Une rue est définie morphologiquement par Conzen comme étant un espace ouvert délimité et réservé au trafic de surface, tandis que le réseau désigne l'arrangement de rues sur un plan de surface dans une aire urbaine (Conzen, 1969). Adam et Jamieson retiennent quatre paramètres pour identifier l'articulation du réseau d'un plan. Le « système hiérarchique » classe les voies publiques selon leur largeur. Le critère de la « symétrie » indique les cas où la rue possède un axe de composition en son centre. Ce critère sous-entend que la rue ordonne la disposition des bâtiments qui la bordent. Enfin, les rues sont classées en tant que « boulevard » ou « avenue ». Les auteurs ne donnent pas de détails quant aux motifs qui ont poussé ces deux choix. Dans la terminologie française affectée à la ville traditionnelle, le boulevard et l'avenue se distinguent par leur orientation : l'avenue est de configuration radiale et se dirige vers le centre urbain, tandis que le boulevard encercle le centre urbain à l'extérieur des murs de la ville (Gauthiez, 2003, p. 158).

Le terme « réseau » est toutefois plus complexe. Le dictionnaire Robert le définit comme « l'ensemble des lignes, des voies de communication, des conducteurs électriques, des canalisations, etc., qui desservent une même unité géographique et dépendent de la même compagnie », ce dernier point sous-entend une responsabilité du pouvoir public (Merlin et Choay, 2009, *Réseaux*). En termes morphologiques, le réseau viaire est l'ensemble des voies et des espaces libres permettant la circulation des véhicules et des piétons, incluant les aires de

stationnement (Ibid.). Il comporte généralement trois niveaux hiérarchiques, selon la portée et l'entité d'appartenance des voies (Gauthiez, 2003, p. 146). La voirie primaire comprend les voies principales qui relient les agglomérations : elle est à la charge de la collectivité. La voirie secondaire comprend les rues à l'intérieur d'un quartier et est à la charge de l'aménageur. La voirie tertiaire désigne les voies de desserte des bâtiments ou des groupes de bâtiments et est à la charge du promoteur. Panerai (1980) distingue la trame primaire, formée par les avenues et les boulevards qui découpent des secteurs de 300\*500 mètres, et la trame secondaire, qui découpe les îlots. Dans les villes européennes, la trame primaire non divisée accueille souvent des ensembles monumentaux et des équipements lourds, tels les musées, les gares, les hôpitaux, etc.

La rue peut aussi avoir plusieurs vocations : elle peut être une entité ayant une fonction en soi (Le Corbusier et la charte d'Athènes), un espace interstitiel sans signification autre qu'un espace que l'on traverse (Cai, 2011), ou un lieu intégré à la vie urbaine. Le rapport Buchanan établissait en 1960 deux catégories pour distinguer le type de distribution du trafic urbain : celle destinée au mouvement et celle réservée à la desserte (Marshall, 2005). Le problème avec la double catégorisation du réseau viaire est qu'elle reconnaît seulement deux façons possibles de séparer l'espace et rejette ainsi le maillage traditionnel de fonctions mixtes. L'espace réservé à la circulation, analogue au corridor, affiche une connotation d'espace impersonnel, tandis que l'espace d'occupation est associé au confort, à la sécurité, à l'identité, devenant le seul espace pouvant supporter les activités urbaines. Ces deux types de distribution du trafic, qui s'apparentent beaucoup à la division des espaces urbains dans la tradition chinoise, seront ajoutés à la grille d'analyse.

#### *Articulation des îlots*

L'articulation des îlots est fondamentalement liée à l'articulation des réseaux, car ceux-ci sont responsables de leur découpage. Les îlots urbains se classifient selon deux paramètres : le premier concerne la « forme », qui peut être rectiligne, curviligne ou irrégulière; le deuxième représente le « degré de fermeture », évalué par l'espacement entre les bâtiments alignés sur rue. De cette façon, l'îlot peut être ouvert, partiellement ouvert ou fermé; dans ce cas, il est aussi appelé « îlot de périmètres ». Lorsque la taille de l'îlot atteint une dimension importante,

par exemple au-delà de 100 hectares, on appose le qualificatif d'îlot surdimensionné (superîlot). Selon le rapport de la Banque mondiale (2014, p. 44), un îlot urbain idéal fait 150 mètres de côté, et contient plusieurs lots. Une dimension réduite des îlots a une conséquence directe sur le haut niveau de perméabilité.

### *Articulation des bâtiments*

L'articulation des bâtiments est la catégorie de ce classement appartenant à la plus petite échelle de la ville. En Occident, cette catégorie est interdépendante à l'articulation des îlots, et donc à celle des réseaux. Seul le type « en rang » fait référence aux bâtiments alignés sur rue. Les trois autres types, « en bande », « détaché » et « isolé », concernent les bâtiments détachés de l'emprise de la rue. Le bâtiment isolé est souvent seul au milieu de son îlot. Son aspect et sa disposition font en sorte qu'il se démarque des autres bâtiments. Les bâtiments alignés en bande suivent les principes du mouvement moderne, où les immeubles sont disposés dans un espace libre et accessible par des voies de distribution interne.

### *La perméabilité*

La perméabilité et la connectivité, mesurées respectivement par le nombre d'intersections par hectare et la distance entre chacune d'elles, décrivent le degré d'accessibilité des espaces urbains. La perméabilité est intrinsèquement liée à la taille des îlots : des îlots de petite taille augmentent le nombre d'intersections et permettent une plus grande connectivité, multipliant les possibilités de parcours entre les lots. Les principes actuels dominant la scène de l'aménagement urbain ont pour intention de créer un milieu vibrant, en favorisant la floraison de petits commerces, multipliant les possibilités d'échange, encourageant les transports actifs tout en maintenant des espaces sécuritaires. Dans la lignée du discours de Jane Jacobs, qui proclamait dans les années 1950 qu'une zone urbaine a besoin pour prospérer du mouvement continu des passants, les paradigmes d'aménagement, repris dans le mouvement du *New Urbanism* des États-Unis et celui des villages urbains de l'Angleterre, visent à provoquer la rencontre et multiplier les opportunités d'échange entre les passants (Schoon, 2001). « The city is – or should be – a place of endless surprises, of enormous social and business and pleasure possibilities when you had such huge numbers to draw your friends and contacts from » (Ibid., p.220). Dans *Life between buildings* de J. Gehl (1987), l'importance des contacts humains dans

la ville vient dicter les dimensions spatiales des éléments urbains, telles la hauteur des bâtiments et la largeur des rues.

### *La densité*

La densité est une mesure d'occupation de l'espace, qui s'évalue par l'emprise au sol et par la hauteur des bâtiments. Dans le discours vantant la ville compacte, une haute densité est synonyme de vitalité. Selon Allain (2004, p. 120), les rapports entre surfaces bâties et non bâties, disposition relative des masses et leur espacement est une variable clé du paysage urbain. La densité et la hauteur du bâti obéissent à la loi du champ urbain (Ibid., p.116). Autrement dit, les axes de transport, dont les lignes de transport en commun, provoquent une densification linéaire puisqu'ils sont souvent densément bordés d'immeubles à forte hauteur. L'espacement provoqué par le mouvement moderne et l'automobile remet en cause le rapport de l'immeuble à la rue (Ibid.). Le sentiment de sécurité d'un voisinage en Occident est aussi assuré par une haute densité de population, calculée par le nombre d'unités résidentielles par hectare, et une hauteur des bâtiments réduite : « routes need to be overlooked from buildings in order to give both passers-by and residents a feeling of security » (Schoon, 2001, p. 221).

### *L'usage*

Conzen avait déjà intégré l'approche physique à l'approche sociale en ajoutant l'usage dans sa lecture des éléments de la ville (Lévy, 2005). Dans le cas de la typologie appliquée à des projets de villes nouvelles, le type de distribution des fonctions à travers le plan rend compte de la tendance des projets de conception à privilégier une mixité fonctionnelle ou à maintenir le principe moderniste du zonage. Le critère repère les projets à vocation résidentielle, où plus de 80% des bâtiments sont réservés à l'habitation. L'identification des fonctions autres que résidentielles sur le plan permet de rendre compte de leur spatialisation et leur distribution à travers la ville, de repérer les zones à fonction unique et d'évaluer leur nombre en rapport aux espaces destinés à l'habitation.

Les paradigmes occidentaux actuels prescrivent une proximité des espaces de travail et de loisir, des écoles, des commerces, des installations communales, avec les résidences. L'intention est de réduire le temps de déplacement et faire en sorte que les gens restent à

l'intérieur de leur voisinage pour augmenter les interactions et réduire la criminalité. Ce principe était déjà employé en Chine dans les années 1960, et d'une façon beaucoup plus immédiate, avec le système des *danwei*, des unités de vie autonomes de la période socialiste où la population était regroupée par type de métier et localisée près de leur source d'emploi. Un espace urbain est considéré comme viable seulement si la promenade par ses rues est agréable au résident comme au visiteur. La perméabilité, la densité et la diversité des usages d'un voisinage sont des facteurs clés dans l'atteinte de cet objectif, dans un contexte où le libre marché et les activités économiques et ludiques sont au cœur de la prospérité d'une ville.

#### 4.3 La particularité des critères d'analyse chinois

Cette section énonce les éléments urbains significatifs à la ville chinoise et leurs paramètres d'analyse. Ils seront d'abord décrits dans leur acception générale selon des ouvrages de référence, puis contextualisés dans leur signification spécifique à la ville chinoise. Leur rôle déterminant est appuyé par différentes sources et sera validé par l'étude du cas empirique.

Chen et Thwaites, dans leur ouvrage d'analyse typomorphologique portant sur l'ancienne capitale chinoise de Nanjing (2013), proposent sept éléments inter reliés qui sont selon eux révélateurs de la particularité des villes chinoises. Ces éléments soutiennent une analyse évolutive de la ville ancienne, à travers les plans de ville à différentes époques, pour rendre compte de la transformation de l'espace construit. Outre les éléments connus – le plan général, le réseau des rues, les îlots et les parcelles, le type d'habitations - s'ajoutent la « silhouette », soit le profil des élévations de la ville selon un point de vue spécifique, ainsi que les catégories « espace public » et « bâtiment public », qui sont fortement liées à la présence du pouvoir politique sur l'aménagement de la ville. Pour ces auteurs, le type d'objet est défini dans son principe d'organisation spatiale en relation avec son environnement et à des échelles préétablies. Par exemple, le type de plan est la relation de la ville avec son cadre d'implantation. Le type d'îlot est défini selon son organisation dans le quartier, sa forme physique et sa dimension ainsi que sa densité. Le type d'espace public est classé par des critères de degré de fermeture, de forme et de dimension spatiale, et de relation avec la rue. Le type de bâtiment

public se réfère aux relations que celui-ci entretient avec l'espace adjacent, en termes d'accès, d'éléments de façade, de disposition et de taille.

Les études morphologiques qui ont été menées par des théoriciens chinois comportent leurs propres éléments d'analyse. Dans la plupart des cas, la relation entre les éléments est faiblement établie. L'accent est mis sur une lecture des éléments comme des entités isolées, qui s'agencent suivant un esthétisme « freestyle », où les éléments coexistent dans des relations flexibles (Koolhaas, 2011, p. 59). C'est un mode d'organisation qui se prête à la ville fragmentée, définie par un amalgame de « totalités partielles » (Çaliskan, 2009). Le théoricien chinois Qi Kang (dans Chen et Thwaites, 2013, p. 66) propose en 1982 une conception de l'espace urbain par cinq éléments :

- Le cadre (*gǔ jià*), soit le réseau des voies;
- Le cœur/ noyau (*hé xīn*), qui constitue un centre urbain à haute densité;
- Les axes (*zhóu*), indiquant les directions du développement;
- Le groupe (*qún*), soit l'agglomérat des tissus construits;
- L'interface (*jiè miàn*), représentant les façades sur rues.

Le terme « cadre » employé pour représenter le réseau des rues est révélateur de la fonction spécifique attribuée à la rue qui n'est pas associée à l'espace de vie, mais plutôt encadre celle-ci, comme le prône le mouvement moderne en Occident. Le « cœur » est similaire aux nœuds (ou pôles urbains) qui se repèrent à l'échelle de la ville pour signifier les zones d'une importance et d'une concentration supérieure au reste de l'espace urbain. Cet élément ainsi que les « axes » qui souvent les relient sont soutenus par une forte tradition chinoise. Le terme « groupe » rend compte de la prédominance du système d'organisation de la ville par la juxtaposition de surface plutôt que par le tracé linéaire. Finalement, l'emploi du mot « interface » suscite un détachement des bâtiments au système urbain, où la façade n'est pas conçue pour être révélatrice de la fonction. Ces termes semblent plus appropriés à l'analyse de la ville chinoise ancienne comme nouvelle et seront repris dans la grille de lecture.

#### 4.3.1 Les axes et les noyaux

À défaut d'un centre urbain duquel émerge la ville, les « noyaux » (ou pôles) urbains deviennent des éléments significatifs à l'échelle de la ville chinoise. Ce terme peut-être défini comme suit : « Lieu remarquable du point de vue de la centralité, matérialisé par des édifices ou des espaces publics importants, ou point de passage entre deux éléments du paysage urbain, deux quartiers » (Gauthiez, 2003, p. 198). Pour ce qui est des axes, ils représentent les directions du développement. L'importance des axes se reflète souvent dans les analyses chinoises sur la ville. Douady (2011) rappelle que les axes de symétrie se manifestent différemment en Asie et en Occident. En Occident, l'axe est visible d'un seul regard et se termine sur un point central. En Chine, l'axe reste virtuel, jonché d'obstacles qui bloquent la vue. La symétrie et les axes ne se sont pas percevables par la rue, puisque celle-ci n'est pas l'élément central à la ville. La méthode d'observation de la ville à vol d'oiseau, utilisée pour cette analyse, devient appropriée dans le contexte d'une ville dont l'implantation fut dirigée par des axes virtuels, non visibles à partir du sol. Les anciens principes d'aménagement en Chine inspiré de la géomancie soulignent le caractère fondamental des points cardinaux en organisant les figures urbaines importantes selon les axes célestes. L'absence d'une manifestation physique de l'axe sur le tissu urbain peut être expliquée par la méthode d'aménagement en Chine qui ne suit pas de tracés linéaires, mais procède par une juxtaposition d'espaces.

#### 4.3.2 Le cadre versus le réseau

*Cadre : bordure rigide limitant une surface dans laquelle on place un tableau; limite d'un espace.*

*Réseau : ensemble formé d'éléments qui communiquent ou s'entrecroisent. (Larousse)*

L'opposition la plus visible entre l'Occident et la Chine se situe dans la conception et la compréhension de l'espace public, ou espace « ouvert ». La dualité entre espace ouvert et fermé est au cœur de la structure de la ville. La ville chinoise est traditionnellement composée d'espaces clos représentant un lieu spécifique : travail, famille, communauté (Cai, 2011).

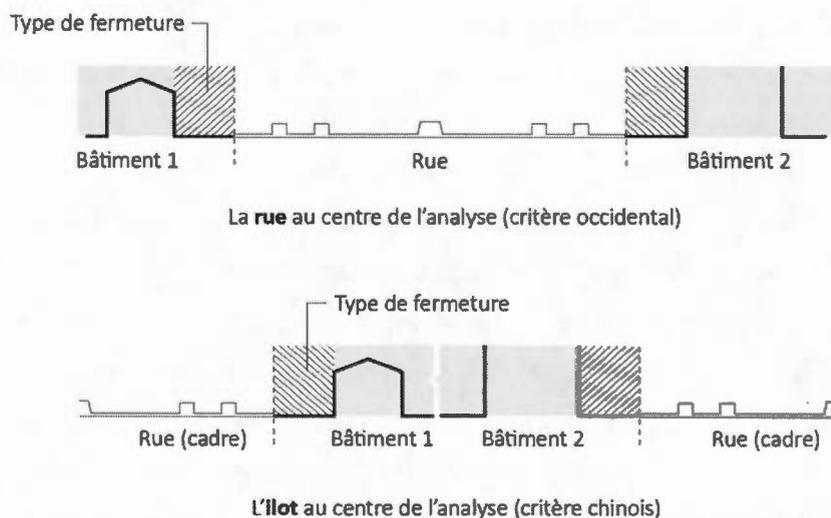
L'espace interstitiel est vide de sens : c'est l'espace que l'on traverse pour se rendre aux espaces signifiants (Ibid.). L'emploi du vocable « cadre » pour représenter le réseau des rues renvoie à ce principe d'aménagement qui considère les espaces voués à la circulation comme des éléments séparateurs et non liants, indépendant de la disposition des bâtiments. La rue n'est pas seulement une limite, mais elle sert à diriger l'attention vers l'intérieur, où s'organisent les éléments importants de la vie urbaine.

L'espace public est soumis à une considération volontaire en Occident. Toutefois, Raynaud (2014) souligne des variances dans les traditions européennes et nord-américaines. En Europe, la ville se conçoit par ses espaces publics. Suivant l'analogie de la conception d'une pièce « à ciel ouvert », l'aspect des bâtiments privés qui l'encadrent et les éléments physiques urbains (rue, trottoir, mobilier, verdure) qu'elle contient sont contrôlés dans l'ensemble. Cette influence des Beaux-Arts traverse les époques et persiste même avec l'arrivée du mouvement moderne, qui veut décontextualiser l'objet architectural (Ibid.). En Amérique du Nord, les considérations esthétiques et sociales de l'espace public s'installent dans les années 1950 avec les travaux de chercheurs comme Kevin Lynch et Jane Jacobs. Des règlements indicatifs suffisent à harmoniser les parcelles privées dans leurs relations aux espaces à propriété publique. Le souci d'ordre urbain se constate dans la symétrie des espaces publics, dans les axes de composition et les combinaisons spatiales.

Il semblerait que la population et les acteurs de la planification urbaine en Chine restent encore aujourd'hui sous cette compréhension d'un espace public réservé à la circulation. La Chine compterait avant l'heure des paradigmes du mouvement moderne, qui rend à la rue sa fonction unique de circuler. Les paradigmes urbains occidentaux actuels basés sur les valeurs esthétiques et culturelles de la rue s'efforcent de contrer la propension moderniste qui prend d'assaut les espaces périurbains des villes développées. On valorise aussi l'espace public dans les principes d'aménagement durable, où l'ambition du projet va au-delà de l'objet lui-même. La lecture de la morphologie urbaine s'appuie sur la qualité de l'espace public pour valider la durabilité de la ville.

Selon la grille d'analyse proposée par Adam et Jamieson, les éléments de la forme urbaine et leurs paramètres, définis par la typologie occidentale, supposent une implantation des

bâtiments et des îlots en rapport avec la rue. Les exceptions se réfèrent aux situations où les éléments de la ville défont cette règle. Dans le cas d'analyse de la ville chinoise, cette caractérisation n'est pas pertinente puisque les exceptions deviennent la norme. Comme il a été mentionné aux chapitres précédents, les villes chinoises sont formées traditionnellement par la juxtaposition de modules introvertis plutôt que par les tracés de lignes directrices. Ce critère de la forme urbaine devra recevoir une attention particulière.



**Figure 4.2** Coupe schématique de la rue-réseau et de la rue-cadre

Le premier schéma est une coupe traditionnelle de rue lorsqu'elle est l'élément liant de la ville. Un deuxième schéma, mettant l'îlot au centre, serait mieux approprié à l'analyse de la ville chinoise. (Source; par l'auteur, 2015)

Le cadre comprend aussi les éléments naturels structurants de la ville, dont la trame d'eau qui est une particularité régionale. Qu'elle prenne la forme de voies maritimes ou d'espaces résiduels, qu'elle serve de barrière au développement ou d'élément de fermeture, ou qu'elle possède une vocation récréative, romantique ou écologique, la nature participe à la définition de la taille et de la forme des îlots (Liu, 2011). Les ponts deviennent des éléments ponctuels significatifs de la ville d'eau, qui entrecoupent les réseaux hydrauliques et routiers.

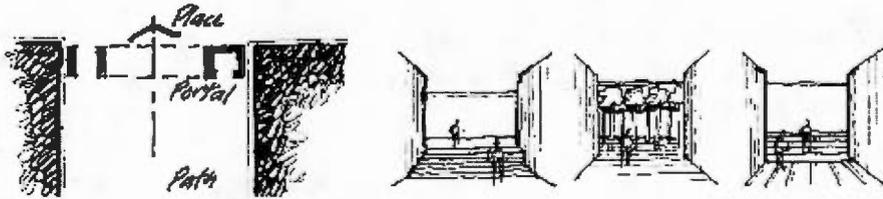
### 4.3.3 Le portail et la fermeture

Gauthiez (2003, p. 364) explique que, de manière générale, la porte urbaine marque l'entrée d'une ville ou d'un quartier de manière monumentale. En Occident, lorsque la façade sur rue est percée, le trou formé devient une interface entre l'espace public et l'espace privé intérieur. Selon White (2007, p. 188), la signification des éléments urbains ponctuels est inscrite dans l'inconscient collectif. Les portails utilisés dans l'espace urbain des villes européennes traditionnelles sont décrits comme des éléments de transition, quand le « dehors » devient « dedans ». Un changement s'opère sur le passant lorsqu'il traverse le seuil; il entre dans un domaine local significatif. « Portals are where the path experience of moving toward, of becoming, shifts to the place experience of arriving, of being » (Ibid.).

Dans la ville chinoise, la séparation de l'espace de vie et de l'espace de circulation fait en sorte que le portail et l'élément de fermeture physique des îlots deviennent l'interface entre ces deux espaces partagés. Le portail est alors un élément de référence et de repère dans la ville, un des signes distinctifs qui détermine l'espace de vie (Hassenpflug, 2010). Puisqu'il ne peut exister sans un moyen de fermeture, intervient alors une dialectique entre le type de fermeture et l'élément qui permet le passage. De plus, le degré et le type d'ouverture sont des variables foncièrement associées à la fonction de l'îlot. Les espaces ouverts sont réservés en grande partie à la mobilité, aux commerces ainsi qu'aux places de pouvoir et de magnificence; le reste des fonctions se trouvent dans des enceintes closes (Ibid.). Parmi ces fonctions se trouvent les espaces résidentiels, les places d'administrations publiques et privées, les endroits de production, d'éducation, de culture et d'activités récréatives (Ibid.).

Tel que décrit précédemment, les enclaves résidentielles fermées ne sont pas seulement des outils de gouvernance locale, mais possèdent aussi une vocation symbolique. L'aspect visuel du portail est mis de l'avant en Chine ce qui les distingue des autres communautés à travers le monde (Wu, 2010). Dans le contexte chinois, le portail et le style architectural produisent un message de désirabilité à propos de l'enclave et indiquent un statut (Ibid., p. 387). Sur ce sujet, Hassenpflug ajoute : « closed space [...] is in the firm grip of the neighbourhood, the urban village, in the form of gated, introverted, vertical, oriented, branded compounds – in a way that is characteristic of the image of the Chinese city » (2010, p. 156). Les fonctions de la ville

chinoise sont distribuées de façon à répondre à cette organisation de l'espace. La séparation des fonctions commerciales et résidentielles permet d'en repérer facilement les points d'accès.



**Figure 4.3** « Place, portal and path »

Le portail se caractérise par sa largeur, sa longueur en plan, sa forme et sa relation en rapport au chemin d'accès. (Source : White, 2007)



**Figure 4.4** Variations dans le style des portails à Shanghai

Enclaves résidentielles contenant des statuts sociaux variés : (a) village typique d'ouvriers (b) résidences d'employés du gouvernement (c) résidences privées. (Source : Wu, 2010)

#### 4.3.4 L'espace public dans son usage

P. Montal et P. Noisette (dans Merlin et Choay, 2009, *espace public*) reconnaissent que l'expression « espace public » est un concept aux frontières imprécises qui demande à être repensé dans le contexte actuel des sociétés. Cette partie libre du domaine public est caractérisée par une propriété et par une affectation d'usage. La notion apparaît avec celle d'espace privé, et inclut au départ tout l'espace extérieur à la cellule domestique pour se limiter au XIX<sup>e</sup> siècle à l'espace de la circulation. L'espace public est le lieu de l'anonymat et de rencontres informelles. Ce lieu est généralement la propriété de l'État et est régulé par des

organisations publiques. « Ainsi la constitution d'un « espace public » accompagne paradoxalement la régression d'une participation directe quotidienne à la vie civique urbaine » (Ibid.). Dans leur étude sur la ville de Nanjing, Chen et Thwaites (2013, p. 69) définissent l'espace public comme un espace ouvert à usage social et accessible au peuple sans exception. Dans l'Europe traditionnelle, les squares et plazas étaient des centres de la vie sociale de la ville. En Chine, outre les places de marché sous contrôle de l'État, les activités sociales n'étaient pas supportées par un environnement physique : les résidents créaient spontanément des places de rencontres près des temples et des berges (Ibid.). Conséquemment, le lien entre espace public et espace privé dans les villes chinoises traditionnelles ne suscitait pas de considération esthétique, comme c'était le cas en Occident. Par conséquent, un espace ouvert n'est pas synonyme d'espace public. L'absence de mobiliers urbains et d'espaces d'agrément peut témoigner de cette non-appropriation.

#### 4.3.5 L'orientation au sud des habitations

En Occident, la façade sur rue est le lieu privilégié d'expression du langage architectural, surtout dans ce qui forme un front continu à l'alignement (Allain, 2004, p. 125) :

Les façades urbaines donnent à voir l'histoire de la ville, le rôle des commanditaires et architectes locaux ainsi que les relations et la manière dont ceux-ci ont pu ou non intégrer les influences diverses venues de l'extérieur. Elles peuvent révéler le contenu de l'immeuble et le statut d'un quartier. (Ibid.)

L'auteur ajoute que certaines cultures, comme le Japon, ont une architecture qui accorde peu d'importance aux effets de façade. L'expression des façades a d'ailleurs été remise en cause en Occident par le mouvement moderne, alors que les habitations sont retirées de leur emprise sur rue (Ibid.). L'orientation des bâtiments en Chine suit la position du soleil, un principe géomatique qui s'applique seulement pour les ensembles résidentiels localisés dans la partie du territoire correspondant au 65° parallèle de latitude (Hassenpflug, 2010). Cette convention apporte une limitation dans la configuration possible des bâtiments résidentiels. L'articulation des bâtiments doit privilégier l'exposition des façades principales au sud, avec peu de variances permises par le cadre normatif (Ibid.). Les chambres les moins importantes des appartements

occupent alors la façade exposée au nord. Cette articulation répond à des besoins en partie géoclimatiques, en évitant les rayons trop intenses à l'est et à l'ouest, et aussi à un souci d'équité sociale, en permettant à tous les ménages de bénéficier d'un éclairage naturel adéquat (Lu, 2006). L'équité sociale qui persiste depuis Chine socialiste et le souci de vente qui habite les promoteurs privés d'aujourd'hui favorise une configuration de bâtiments résidentiels en bande, éloignés de la rue, pour permettre une distribution égale de confort et de qualité à travers les unités résidentielles.

Selon Henriot (2014, p. 201-202), la typologie résidentielle chinoise actuelle se retrouve en totalité dans la ville nouvelle de Songjiang. Les types se regroupent en trois grandes catégories d'habitation, présentées ici en ordre croissant du prix d'achat au mètre carré : les grands collectifs, incluant les immeubles et les tours d'habitation de 7 à 30 étages; les petits collectifs, incluant les appartements en duplex; et les lotissements pavillonnaires, qui se caractérisent par une diversité de termes dans la langue chinoise, témoin de la montée d'une classe moyenne en quête de différenciation. On y retrouve entre autres des maisons « accolées », « mitoyennes », « individuelles » et des « villas luxueuses ».

#### 4.4 Conclusion : une grille de lecture adaptée à l'objet d'étude

De cette revue de l'approche de la morphologie urbaine seront retenus certains points pertinents à notre analyse. L'étude de la forme urbaine nécessite une simplification du système complexe de la ville, pour permettre l'observation d'éléments récurrents. La récurrence fait ressortir les éléments singuliers ou irréguliers, qui sont aussi révélateurs de valeurs particulières. La classification, ou grille d'analyse, se conçoit en fonction des critères pertinents au contexte, et détermine les résultats obtenus selon l'information que l'on veut soustraire de la forme. L'applicabilité de la grille d'analyse est déterminée par l'échelle d'analyse, le contexte et les phases de développement du projet de ville et la sélection des principaux critères qui seront mis en relation avec les autres (Moudon, 1994; Chen et Thwaites, 2013).

Comme l'objet analysé se produit dans une sphère culturelle spécifique, il doit être interprété selon le système de valeurs qui est à son origine. Interroger la ville selon les valeurs du contexte

culturel permet d'entrevoir à quel endroit et de quelle manière se manifeste le sentiment identitaire dans la forme urbaine. Certaines valeurs opposables entre la Chine et l'Occident ne sont pas seulement perceptibles au niveau de l'aménagement urbain, mais existent aussi dans des formes d'expressions plus anciennes. Par exemple, la relation binaire des éléments, non assujettis à un centre, rend obsolète cet attachement occidental à la structure arborescente. Puisque l'emploi d'une référence n'est pas perçu négativement en Chine, la méthode de résolution de problèmes en aménagement ne consiste pas à créer une forme qui relève des caractéristiques uniques du lieu, mais à appliquer le modèle-type le mieux adapté à la situation. Ces particularités culturelles se manifestent autant dans la forme urbaine produite que dans les méthodes d'importation et d'appropriation de modèles étrangers.

Les critères d'analyse de la forme urbaine choisis pour ce mémoire sont d'abord résumés selon qu'ils nous renseignent sur un type de relation avec l'environnement immédiat, selon qu'ils décrivent la forme dans son aspect physique et social et selon qu'ils rendent compte d'une mesure de l'espace. La grille d'analyse qui suit est divisée de cette façon, en reprenant les éléments morphologiques de base tels qu'employés dans la typologie d'Adam et Jamieson (voir fig. 4.6). La première division regroupe les éléments descriptifs de la forme urbaine et débute par le type de plan et son contexte d'implantation, observés à l'échelle de la ville et du quartier. Suivent les trois sous-systèmes composant le plan : l'articulation des réseaux, des îlots et des bâtiments. Alors qu'en Occident ces systèmes sont généralement interdépendants, la revue de l'évolution urbaine chinoise montre une prédisposition à traiter ces trois éléments de manière isolée : l'introversión des îlots et la libre disposition des bâtiments font en sorte que le réseau des voies s'émancipe de son rôle de ligand urbain. La deuxième division concerne les évaluateurs d'efficacité urbaine. Ceux-ci incluent les catégories en lien avec la forme sociale de la ville et les indicateurs de taille et de nombre absolus des éléments : soit l'usage, la perméabilité et la densité du bâti. Ces catégories peuvent s'observer à la fois à l'échelle de la ville et à celle de l'îlot.

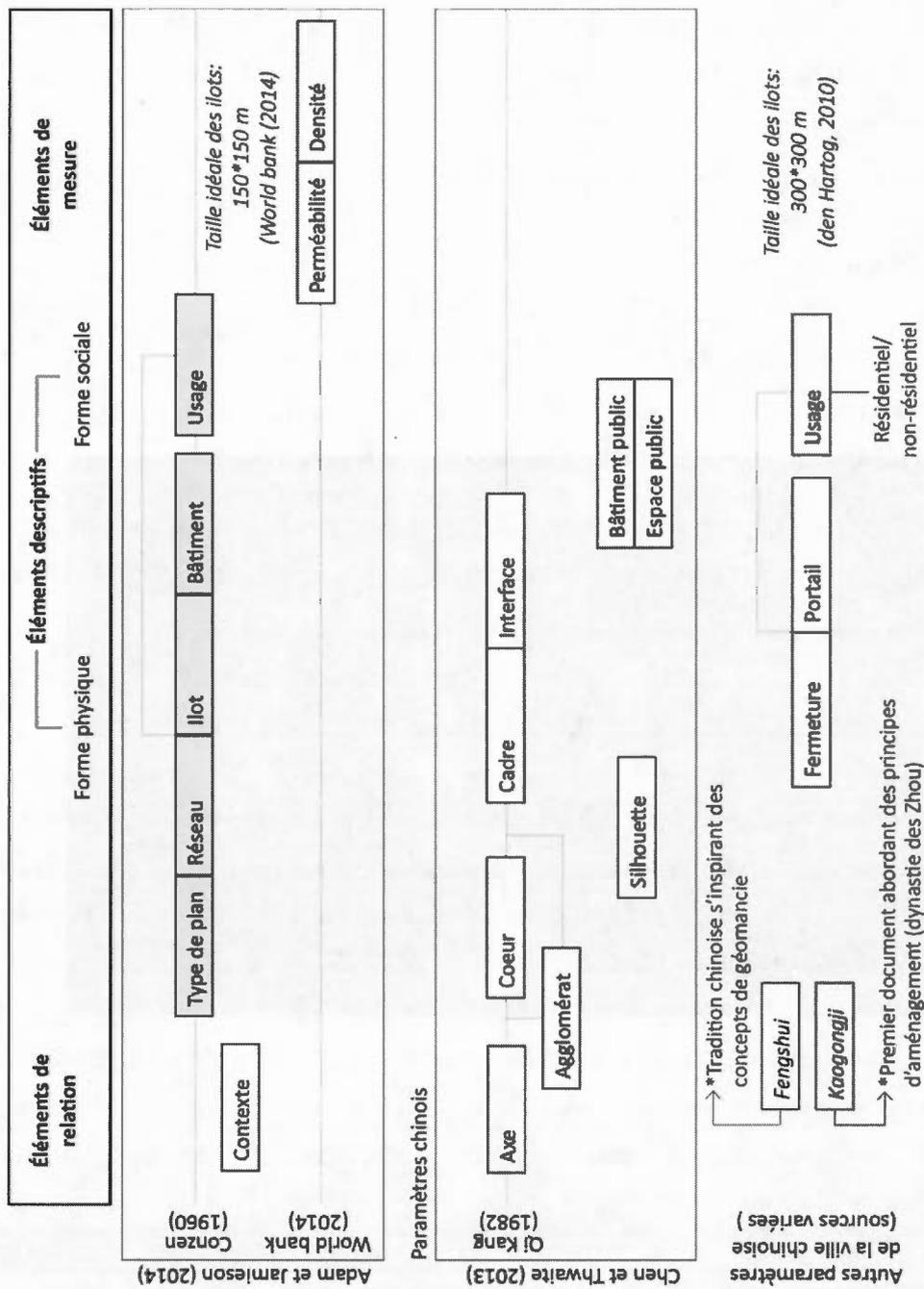
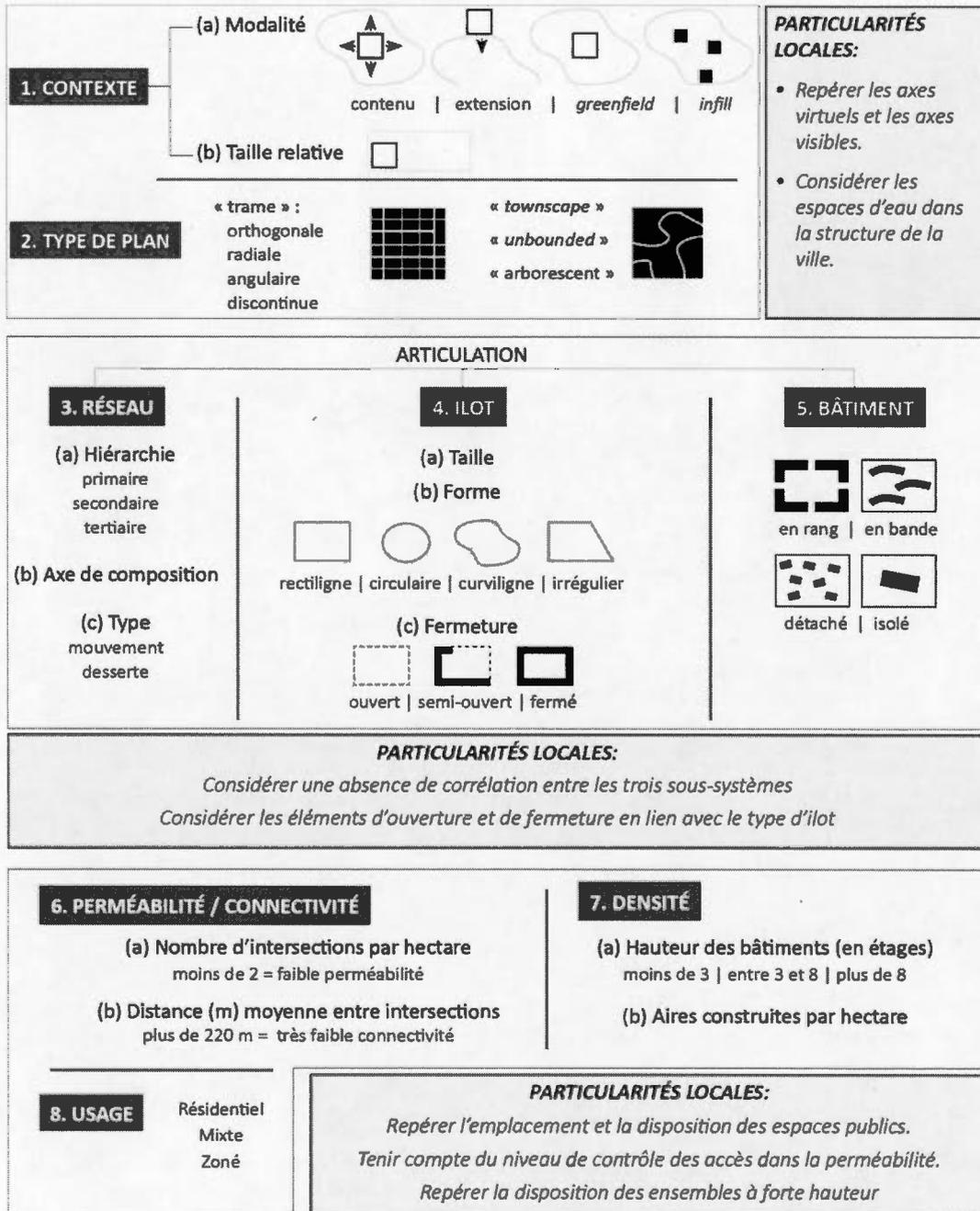


Figure 4.5 Résumé des critères d'analyse forme urbaine entre l'occident et la Chine.

(Source : par l'auteur, 2015)



**Figure 4.6** Grille de lecture adaptée à l'objet d'étude

Les types et les catégories de type contiennent les paramètres permettant de les définir. Des critères issus des principes chinois sont mis en relief pour apporter des nuances. (Source : basé sur Adam et Jamieson 2014)



## CHAPITRE V

### « ONE CITY » ET SON VILLAGE

Ce chapitre présente le volet empirique de l'étude. La grille de lecture annoncée en conclusion du dernier chapitre sera mise en opération par l'observation d'un cas empirique : la ville nouvelle de Songjiang et son quartier emblématique de Thames Town. Avant d'entreprendre une analyse des formes construites, il est important de remonter à l'origine du projet. Le système de planification en vigueur à Shanghai ainsi que les motivations et les méthodes qui ont mené à la transplantation d'un village anglais apporteront les précisions nécessaires à la compréhension de certaines décisions quant à l'aspect physique que prendra la ville.

#### 5.1 Mise en scène du projet

##### 5.1.1 Système de planification urbaine en vigueur à Shanghai

La planification urbaine en Chine est rattachée à une structure institutionnelle hiérarchique (Wang et Hoch, 2013). À l'intérieur de ce système, Shanghai a la particularité d'être l'une des quatre municipalités sous contrôle direct du gouvernement central, aussi appelé « Province-level Municipality »; les trois autres étant Beijing, Tianjin et Chongqing (Douady, 2011). La municipalité fait partie du « Grand Shanghai » avec les villes de Jiading et Suzhou. Lorsqu'on parle de l'aire métropolitaine, on fait référence au Delta du Yangzi. En 2012, sur un territoire de 6 340 km<sup>2</sup>, la municipalité de Shanghai accueillait plus de 23 millions d'habitants; la ville-centre étant quatre fois plus densément peuplée que la périphérie (Henriot, 2013). La municipalité est divisée en 16 districts et un comté, chacun possédant une autonomie relative quant à la planification et l'aménagement de leur territoire.

La forme urbaine est régie par les outils de planification en vigueur depuis la fin des années 1990 (He, 2012). Suite à la décentralisation des pouvoirs, le plan d'urbanisme<sup>21</sup>, autrefois sous le contrôle de l'État, est aujourd'hui utilisé par le gouvernement municipal pour orienter le développement futur en accord avec le marché (Ibid.). La structure de planification de Shanghai possède deux niveaux légaux : le « schéma directeur » de la municipalité et le « Plan Détaillé de Contrôle du Développement » (DDCP) pour chacun des districts. Le gouvernement municipal a la responsabilité de voter le schéma directeur qui établit sur vingt ans l'occupation des sols et détermine les espaces à ouvrir à l'urbanisation, tandis que chacun des districts émet son DDCP et coordonne ainsi l'usage des sols, les densités, et les caractéristiques physiques, qui sont d'ailleurs très spécifiques (Shen et Wu, 2012). Ce plan détaillé est introduit comme lien intermédiaire entre le schéma directeur et les plans de construction (He, 2012). Le gouvernement de district impose ainsi aux promoteurs immobiliers, qu'ils soient publics, privés ou mixtes, les règles d'urbanisme à respecter, l'articulation des îlots urbains et délivre les permis de construction. Les districts ont une certaine autonomie sur la planification de leur territoire et opèrent selon des règles et des procédés qui leur sont propres, rendant les projets urbains moins homogènes (Xue, 2007). Le développement urbain est géré principalement par des sociétés appartenant à l'État et fondées par les gouvernements de district en collaboration avec les instituts de planification nationaux, et parfois avec les sociétés immobilières semi-privées (Ranhagen, 2014). Néanmoins, l'arrivée du privé ne s'accompagne jamais d'un retrait de l'État, qui doit approuver les actions municipales (Brès et Sanjuan, 2014; Henriot, 2014).

### 5.1.2 Un programme révolutionnaire

Avant les années 2000, l'espace périphérique de Shanghai était largement agricole. Quelques projets d'aménagement, principalement des industries lourdes à l'intérieur de villes satellites mal reliées au réseau, ponctuaient le territoire (Brès et Sanjuan 2014). Le nouveau schéma directeur de Shanghai (1999-2020) avait pour objectif principal le développement de la

---

<sup>21</sup> Un plan d'urbanisme est un outil stratégique utilisé par le gouvernement municipal pour distribuer les ressources physique et sociale et orienter le développement futur en accord avec le marché (He 2012).

périphérie, afin de décentraliser sa population tout en prévenant l'étalement urbain. La vision du gouvernement municipal est décrite de la sorte:

By the year 2020, it is expected to have completed the basic construction of modern town system with 11 new city zones and 22 central towns, forming burgeoning town group in comprehensive development along the river, the sea and the highway of Huning (Shanghai-Nanjing) and Huhang (Shanghai-Hangzhou), achieving the townified level up to 75%. (Municipalité de Shanghai, 2006).

Le programme « One City, Nine Towns » devient alors un projet révolutionnaire par sa volonté affirmée de provoquer un changement majeur dans l'organisation urbaine et d'amorcer la convergence des industries et de la population vers la périphérie. Comme le fait remarquer l'ancien maire de Shanghai, « *The suburbs of Shanghai lack characteristics and do not look as nice and colorful as its urban area* » (X. Chen et al., 2009, p. 438-439). Il était alors primordial pour la municipalité de retrouver son statut de ville internationale d'antan en fabriquant une identité européenne dans l'intention de « spectaculariser » sa périphérie (Douady, 2011, p. 120). Le concept a été annoncé en 2001 dans le projet de loi intitulé « *About Pioneer Projects of Promoting Urban Development in Suburbs of Shanghai Metropolitan Area* » (X. Chen et al., 2009).

Le désir de s'éloigner de l'urbanisme de loisir et des parcs thématiques sans pour autant produire des projets austères et aliénants est illustré par deux propos. Premièrement, le gouvernement chinois étudie les villes nouvelles françaises conçues dans la période d'après-guerre pour faire en sorte de ne pas répéter les mêmes erreurs (Douady, 2011, p.109). Deuxièmement, un des principaux conseillers en planification urbaine de la ville, le professeur et vice-président de l'*Architectural Society of China* Zheng Shiling, a exprimé un désir de professionnalisme en faisant appel à l'expertise occidentale dans la conception des plans :

From the very beginning, we (members of the advisory group) were determined not to copy Disney Land. If the government decides that the suburban environment and

architecture shall bear the influence of a certain country or region, we all agree that it's better to directly invite the overseas architects to make the planning and design<sup>22</sup>.

Suivant la structure de planification urbaine, les villes nouvelles sont décrétées et calibrées par la municipalité, mais planifiées et réalisées par les districts. Les gouvernements de district sont responsables du processus de planification de leurs villes nouvelles et de la supervision des opérateurs urbains. Ils étaient donc appelés à développer sur leur territoire un projet-pilote d'aménagement urbain, soit le quartier arborant la thématique étrangère, et à superviser la tenue du concours. Trois mois plus tard, chaque agence retenue défend son projet devant un jury composé de membres du gouvernement et du département d'urbanisme de l'Université de Tongji (Xue et Zhou, 2007). Par la suite, une société de développement parapublique de la ville nouvelle achète les droits d'usage du foncier au gouvernement de district, divise le terrain en parcelles puis organise des enchères pour leur vente (Henriot, 2013). Une fois les lots immobiliers construits, les bâtiments sont remis aux comités des quartiers résidentiels qui sont responsables de l'entretien et de la gestion (Ibid.). Pour accompagner le développement des villes satellites, le gouvernement municipal propose des infrastructures de transport public, dont une extension des lignes du métro. Il est à noter que le rôle des architectes étrangers pratiquant en Chine est souvent réduit à celui de consultant puisque le titre même d'architecte n'octroie pas les charges de la mise en œuvre ni de la surveillance du chantier : ces opérations sont normalement sous la responsabilité du comité exécutif du gouvernement de district et des promoteurs immobiliers (Lu, 2008).

### 5.1.3 L'aménagement urbain en Chine

La Chine mise beaucoup sur l'image dans sa planification urbaine. Deux aspects de la pratique locale rendent compte de cette valorisation de l'image. Premièrement, comme mentionnée en introduction, la conception urbaine donne priorité à la préparation d'illustrations, surpassant l'effort mis sur le développement du concept lui-même. « The strong iconic effect and shallow

---

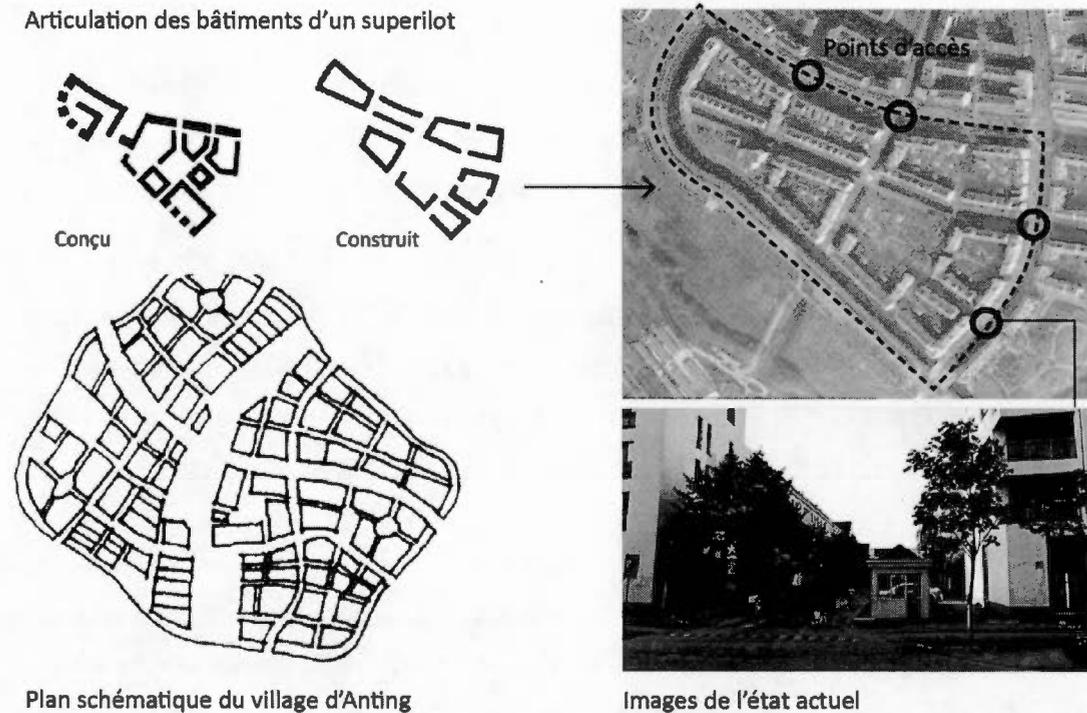
<sup>22</sup> The Consulate General of Switzerland in Shanghai. (2001, 11 octobre). « *Satellite cities* » shining in Shanghai's future – Shanghai's urbanisation program being revived. Retiré le 30 juin 2014 de <http://www.sinoptic.ch/shanghaiflash/2001/200111.htm>

« cultural meaning » were easily understood and appreciated by the decision-makers in contemporary China » (Xue et *al.*, 2013, p. 226). Deuxièmement, l'intervention des autorités exécutives locales « déborde » souvent dans le design urbain (Shen et Wu, 2012, p. 188). Pour le projet de Thames Town, des employés du gouvernement de la municipalité et du district ont fait plusieurs voyages en Angleterre pour en rapporter l'essence de ses villes. La transplantation de la ville européenne se fait par le détail plutôt que par le plan-masse, en reproduisant des dispositifs urbains tels que la signalisation, le mobilier, les enseignes, et même certaines activités festives (Bosker, 2013). « Vernacular British building materials and even furniture were imported from Britain to satisfy the developer's wish for authenticity » (den Hartog, 2010, p.122-124). La méthode de transplantation supporte donc un désir explicite d'authenticité, lui-même révélateur de cette valorisation chinoise de la référence à l'autre.

L'essence de la ville européenne peut se manifester de différentes façons selon qu'il s'agisse de l'imaginaire des autorités publiques locales ou celui des architectes et concepteurs de différentes origines. Les différents degrés d'interprétation de la ville européenne ont d'ailleurs produit des transplantations uniques. Une comparaison avec le projet d'Anting illustre cette variance dans l'interprétation de la thématique (Hassenpflug, 2010). Les concepteurs anglais ont plutôt opté pour une trame urbaine géométrique et axiale sur laquelle sont déposés des bâtiments dont le style simule le Moyen-âge anglais, respectant à la fois l'imaginaire des autorités locales et le cadre de production urbaine en Chine, qui insiste notamment sur une largeur de rue minimale répondant aux exigences techniques, à l'enclavement des ensembles résidentiels permettant un contrôle des accès et à l'orientation au sud des habitations.

Toutefois, le projet de la ville nouvelle d'Anting n'a pas été reçu sans équivoque. Pour l'équipe allemande, l'image de la ville traditionnelle se représentait par sa trame urbaine. Les concepteurs ont donc reproduit le tissu urbain d'une ville médiévale, avec ses rues sinueuses qui dictaient l'alignement des résidences. Les bâtiments étaient plutôt de style moderne, respectant de près les normes européennes en développement durable. Or, le manque de lecture claire entre l'espace public et l'espace privé poussa les opérateurs locaux à ajouter un point d'accès, prenant la forme d'une cabine occupée par des gardiens. De plus, les îlots ont dû être remaniés par les autorités locales pendant la construction : alors que le plan original met l'accent sur les bâtiments situés au nord et propose des cours intérieures plus petites, les îlots

construits montrent des emprises de bâtiments élargies et fusionnées pour augmenter le nombre d'unités faisant face au sud (Hassenpflug, 2010). L'enclavement de l'unité morphologique est conservé en apparence pour faciliter l'implantation de points d'accès contrôlés (fig. 5.1). L'adaptation des formes importées s'est produite de la part des acteurs locaux au niveau du contrôle d'accès aux îlots résidentiels et de l'articulation des bâtiments.



**Figure 5.1** Ilots planifiés et construits du projet d'Anting

Le plan de type organique du village et la correction faite dans l'articulation des bâtiments construits : l'enclave est conservée en apparence pour permettre l'insertion de points d'accès contrôlés. (Source : Xue et Zhou, 2007; Hassenpflug, 2010; *Baidu map* 2016)



**Figure 5.2** Traitement de la fermeture des îlots à Anting et Thames Town

Dans le cas du village allemand d'Anting, la différenciation entre l'espace public et celui appartenant à la communauté résidentielle est établie par l'ajout d'une cabine et d'un gardien indiquant l'entrée. (Source : Hassenpflug 2010)



**Figure 5.3** Exemples d'enseignes et de mobiliers urbains à Thames Town

(Sources variées, *Google Image*, 2015)

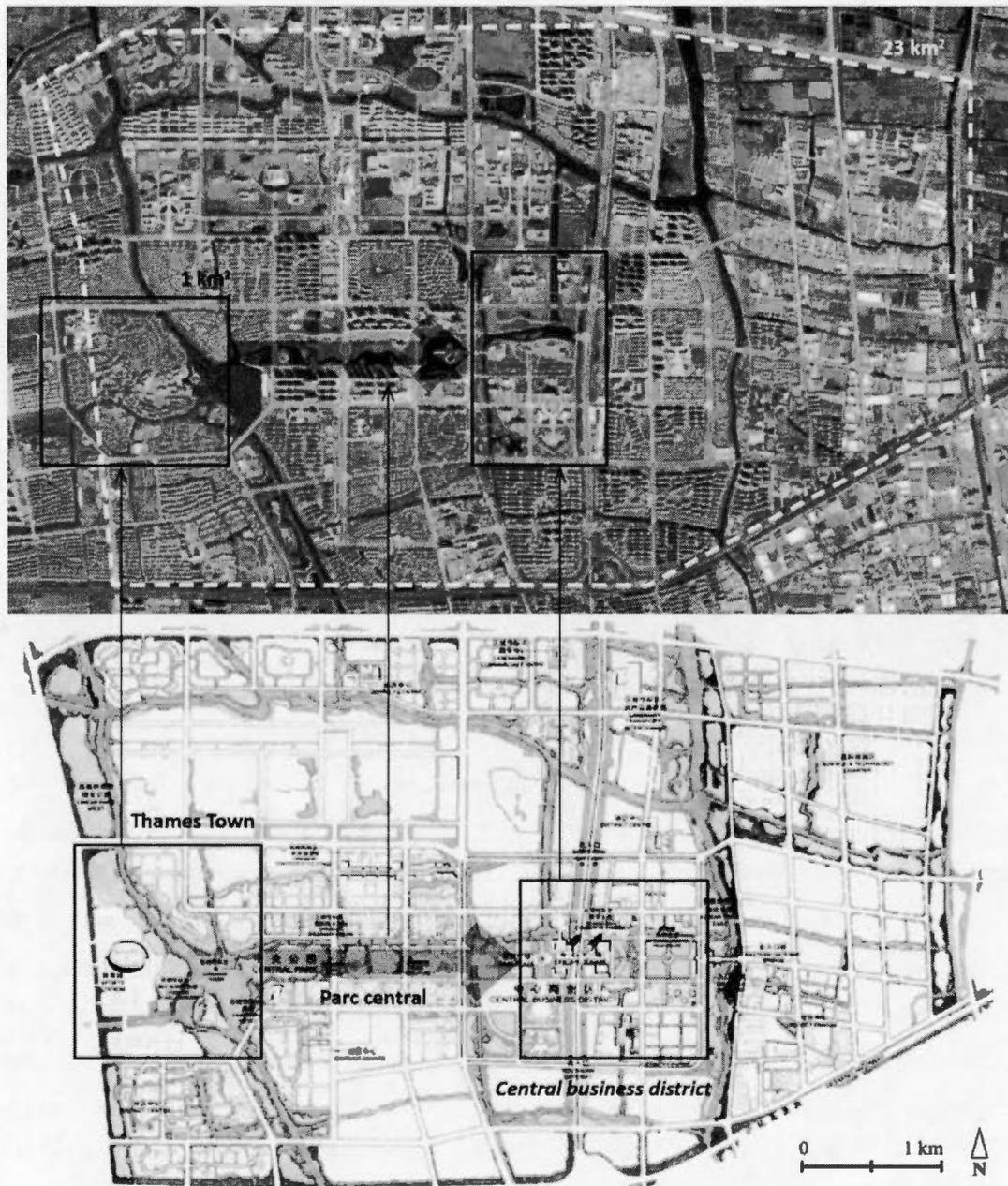
#### 5.1.4 La morphogénèse de Songjiang

La ville nouvelle de Songjiang est sous la tutelle de la municipalité de Shanghai, qui participe fortement à son succès. Elle servira de pôle principal au redéploiement démographique, soulageant la ville centre de Shanghai d'un million de résidents. Le schéma directeur de Shanghai envisage Songjiang comme « *a liveable cultural city* », « *a comprehensive node* » et un « *hub of south-west Shanghai* » (Shen, 2011, p.82). Des équipes de différents pays ont été invitées à participer au concours d'idées visant l'aménagement de l'extension urbaine et de son quartier phare. À l'issue du concours, la firme anglaise Atkins, la première à avoir pénétré le

marché chinois (Wu, 2015), a été retenue pour la conception du projet. Le processus de sélection est détaillé de la manière suivante :

For the assessment of Songjiang New City, all the schemes were read and evaluated by the jury members, which were composed by planning experts from home and abroad. The process was supervised by a team of municipal and district officials, and witnessed by the staff from relevant foreign consulate generals. In the jury meeting, the experts first expressed their views, then voted on the submissions. Last, the final decision was made by the district government. (Xue et Zhou, 2007, p.24)

Trois plans à trois échelles ont été mandatés par les autorités locales, intégrant certains concepts proposés par les autres équipes. Un premier schéma stratégique rassemble l'ensemble des 60 km<sup>2</sup> de la ville. À l'intérieur de ce schéma, un plan directeur pour une zone de 23 km<sup>2</sup>, soit la nouvelle extension juste au nord de la vieille ville. Finalement, un plan détaillé du village urbain de Thames Town compris dans une aire d'un kilomètre carré. Le village est la première phase du projet et devient le point de départ du développement de la ville, puisque son caractère d'exception vise à stimuler l'intérêt des promoteurs immobiliers et des particuliers (Henriot 2013). La proposition gagnante a été vantée pour son système hiérarchique d'éléments naturels et d'espaces ouverts et l'utilisation de ceinture verte (Xue et Zhou, 2007). Le plan directeur proposé par la firme est d'abord structuré autour d'une trame verte et bleu. Un cours d'eau de direction nord-sud sépare le village à thématique du centre-ville administratif de Songjiang, tandis que ces deux nœuds urbains sont situés aux deux extrémités d'un parc linéaire orienté est-ouest. Une trame verte transversale suivant la ligne de métro à l'est délimite la zone centrale de la ville. Le parc linéaire au centre de la ville est bordé par une série d'immeubles en hauteur. Le principe de disposition de la ville le long d'un axe virtuel fait partie d'une longue tradition urbaine en Chine (Hassenpflug, 2010). Cependant, l'axe privilégié était dans la direction nord-sud; celui-ci est orienté d'est en ouest. Le plan de Thames Town a des liens directs avec le mouvement du *New Urbanism* (den Hartog, 2010). L'équipe a dû faire approuver par la municipalité ses rues étroites, qui ne respectaient pas la largeur minimale requise pour le passage des câbles et des tuyaux d'égout. Certains bâtiments déviaient de l'orientation sud prescrite par les régulations locales. L'axe virtuel à l'échelle de la ville, tel que présenté dans la proposition, est en lien avec les principes d'aménagement chinois.



**Figure 5.4** Proposition gagnante pour l'extension urbaine de Songjiang

Plan directeur proposé par Atkins en 2001 au concours et montrant les 23 km<sup>2</sup> de la zone urbaine planifiée, la trame structurante verte et bleue, et le *Central Business District* qui comprend les bâtiments administratifs. En haut, l'espace construit y correspondant. (Source : Modifié de Xue et Zhou, 2007)

La construction de la zone centrale de Thames Town contenant les commerces, les institutions et les espaces publics a été entreprise par Shanghai Songjiang New City Construction and Development Co. Ltd., un promoteur semi-privé lié au gouvernement local, et la compagnie Henghe Real Estate s'est jointe pour compléter l'infrastructure principale et les bâtiments gouvernementaux. Les cinq zones résidentielles de Thames Town ont été distribuées à différents promoteurs immobiliers privés (Den Hartog, 2010).

## 5.2 Description des projets

### 5.2.1 Songjiang, la ville universitaire

Comme il fut mentionné au premier chapitre, l'histoire de Songjiang remonte à une époque plus lointaine que celle de Shanghai. La ville était jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle un port de commerce important du Delta du Yangzi (Den Hartog, 2010, p122). Elle se joint à la municipalité de Shanghai en 1958 et devient district en 1998. Situé au sud-ouest de Shanghai, le district de Songjiang couvre une superficie de 600 km<sup>2</sup>, comprenant 166 km<sup>2</sup> de terres arables et 31 km<sup>2</sup> d'eau. Le district contient 48 km<sup>2</sup> d'espace boisé, dont 15 km<sup>2</sup> à l'intérieur du territoire urbanisé incluant 455 ha d'espace vert public. Les voisinages sont considérés comme ayant une grande proportion de verdure. Quatre autoroutes et 44 voies maritimes navigables traversent le district. En 2008, la population enregistrée atteint 1.5 million de résidents<sup>23</sup>. La seule montagne de la région à proximité de la ville a servi à attirer la classe aisée. Elle conserve aujourd'hui son attrait pour l'élite. Le territoire possède deux parcs industriels de niveau municipal, et cinq au niveau du district, et environ 200 entreprises de hautes technologies. La cité universitaire de Songjiang, couvrant une surface de 300 hectares au nord, héberge sept institutions, toutes transférées de Shanghai. Avec le quartier de Thames Town, la cité universitaire figure parmi les centres d'attraction de Songjiang<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Shanghai 2010 Census Data, Shanghai Statistics Bureau.

<sup>24</sup> Songjiang district [#358]. *The encyclopedia of Shanghai*. Récupéré le 10 août 2014 de <http://zhuanti.shanghai.gov.cn/encyclopedia/en/>

Couvrant une superficie de 36 km<sup>2</sup>, la ville de Songjiang est située le long d'un corridor de développement régional qui s'étend de Shanghai à Hangzhou<sup>25</sup>, à 30 km du centre de Shanghai. La vieille ville au sud est bordée par deux axes de transport majeurs qui relient Shanghai à Hangzhou : un chemin de fer au sud et une autoroute au nord. La ligne numéro 9 du métro de Shanghai rejoint maintenant la ville nouvelle, et les deux stations qui la desservent, « Songjiang University Town » et « Songjiang Xincheng », profitent d'un réseau local d'autobus (Ranhagen 2014). La ligne de métro se termine à la station de train au sud, où se situe le centre historique de la vieille ville. Le temps de transit avec la ville-centre est d'environ une heure en métro et de 50 minutes en auto (Yu, 2012). L'axe est-ouest de la ville nouvelle est renforcé par deux points focaux : le projet-vitrine de Thames Town et le centre administratif, situés aux deux extrémités d'un parc linéaire. Thames Town, à l'ouest, est un quartier fermé et exclusif de 100 hectares aux fonctions diversifiées. Les résidences de ce secteur sont destinées à une classe aisée. Le centre culturel et administratif, à l'est, est construit sur un espace de 36 hectares et inclut les équipements publics et les bureaux du gouvernement (Xue, 2007). Le parc qui relie les deux points centraux contient un amphithéâtre et des jardins publics, ayant pour objectif d'accueillir les activités récréatives et culturelles à l'échelle de la ville, ainsi que les regroupements informels pour la pratique d'activités tel le Tai Chi<sup>26</sup>. Il est bordé de hautes tours à logement, imitant le Central Park new-yorkais.

Les zones résidentielles de l'extension urbaine accueillent une population très variée : résidents délocalisés et classe moyenne issue de la ville centre, classes aisées chinoises et étrangères, habitants locaux et migrants des campagnes. Les grandes habitations de 7 à 30 étages sont situées près des stations de métro, du nouveau centre administratif, des jardins publics et de la cité universitaire. Les petits immeubles et le lotissement pavillonnaire sont localisés dans le secteur ouest de la ville (Henriot, 2014). La priorité de développement fut donnée aux infrastructures, aux projets-clés et aux secteurs économiques incluant le pôle universitaire et le parc central, qui furent complétés en 2003. En dix ans, la ville nouvelle projetée est presque entièrement construite. L'extension urbaine se fait principalement par le nord, se rapprochant

---

<sup>25</sup> Un grand centre urbain dans la province du Zhejiang, au sud-ouest de Shanghai.

<sup>26</sup> Site officiel d'EDSA. Récupéré le 10 août 2014 de <http://www.edsaplan.com/en/node/1014>

des infrastructures existantes (aéroport) et des points d'intérêts. Les secteurs industriels se regroupent à l'est et au sud. Le développement des dernières années comprend aussi la rénovation de la ville ancienne en zone touristique (Brès et Sanjuan, 2014).

### 5.2.2 Thames Town, un village à l'anglaise

Thames Town est un quartier constitué de 1100 unités résidentielles, d'institutions publiques, d'un centre sportif, d'une école internationale et d'équipements récréatifs (Shen et Wu 2012). Le cadre bâti comprend une place centrale « décorée » à l'anglaise, où des bâtiments alignés sur rue reproduisent les usines de l'époque victorienne et les résidences de style Tudor. Ici, la forme précède la fonction : l'apparence est reproduite, mais l'usage, à vocation commerciale, n'est pas encore défini. De part et d'autre de la place centrale, les ensembles pavillonnaires sont protégés par un élément de fermeture. Chaque ensemble possède un nom inspiré d'un village anglais. Il y a une claire distinction entre le centre à fonction commerciale, avec ses bâtiments à large emprise et une trame géométrique orientée le long d'un axe, et les enclaves résidentielles avec leur voie interne d'apparence organique. Le point culminant de l'espace à vocation commerciale est représenté par une construction géodésique stratégiquement positionnée en bout d'axe sur une étendue d'eau. Cette structure est habitée par un restaurant.

Par contre, l'église, élément indispensable d'une ville à résonance chrétienne, se retrouve en arrière-cour : elle perd ici de son prestige symbolique. L'église reste un élément clé de marketing aux yeux du promoteur (Den Hartog, 2010). À mi-chemin entre l'église et la structure géodésique se trouvent les bureaux administratifs du quartier, une structure en forme de croissant donnant sur une place publique, comme le veut la tradition chinoise. Le quartier entier est enclavé à l'intérieur d'une double paroi, définie par des artères et des cours d'eau. L'intérieur de l'île n'est accessible que par trois accès, dont deux sur pont. Selon la firme d'architectes Atkins, le projet de Thames Town se destine aux futurs résidents qui veulent se différencier de la norme (Atkins, 2011). Le projet s'avère un succès parmi les locaux, car, selon les architectes, il répond à une demande réelle plutôt qu'à satisfaire des idéologies occidentales. Les villas et la faible densité se limitent aux biens nantis, mais sous-tend aussi la motivation

d'attirer des universitaires haut placés. L'équipe d'architectes de la firme était sur les lieux lors de la construction du projet pour superviser les travaux (Ibid.).

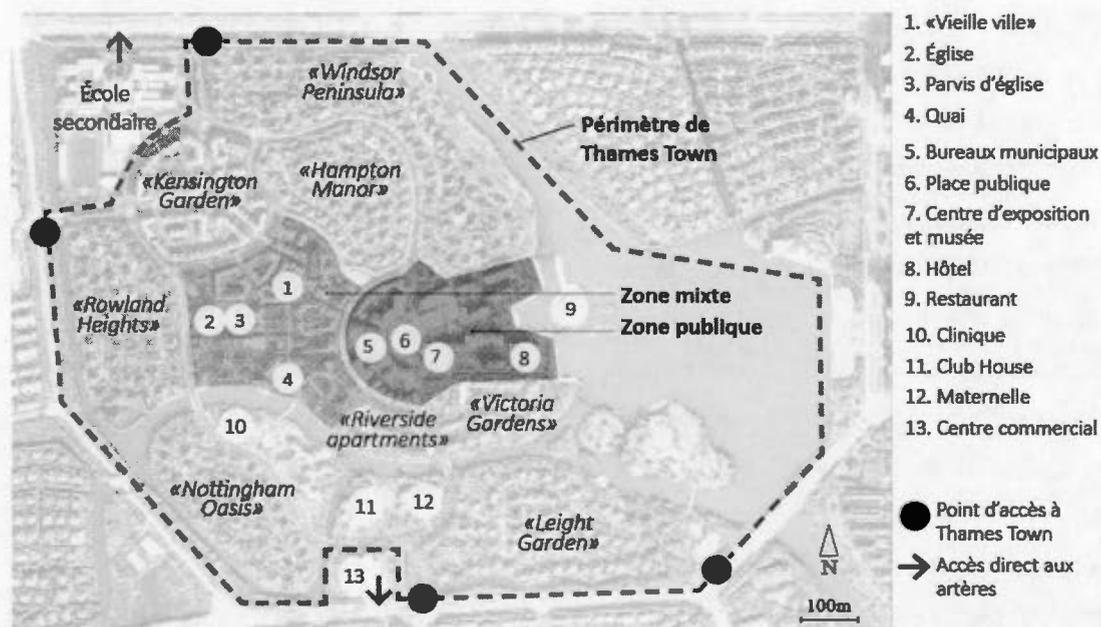


Figure 5.5 Plan de Thames Town et ses principales figures

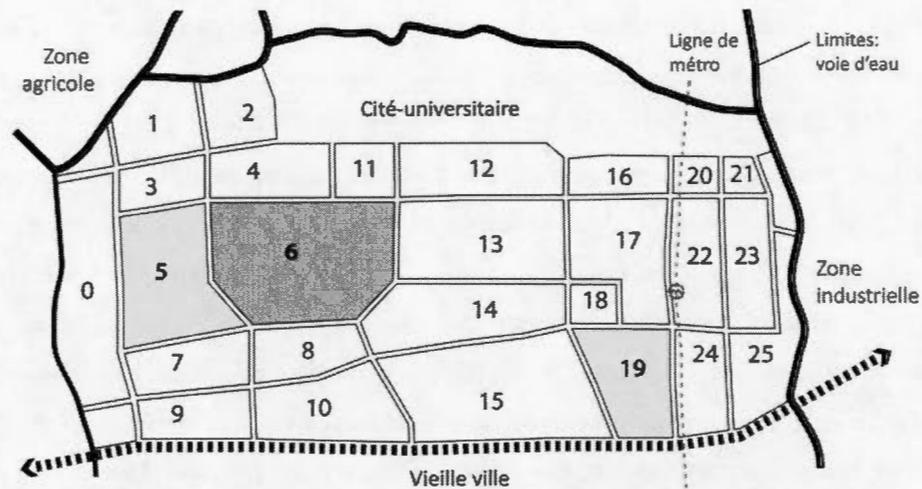
(Source : modifié de Shen et Wu, 2012)

### 5.3 Analyse des formes urbaines selon la grille de lecture

Comme il a été vu en début de chapitre, le village de Thames Town a émergé d'une manière atypique. Non seulement conçu en détail par la firme anglaise, le quartier a aussi été réalisé sous la supervision de celle-ci. Le reste de l'extension urbaine de Songjiang fut quant à elle inspirée du plan directeur de la même firme, mais le développement et la construction des unités furent laissés aux promoteurs locaux. Ces deux projets à deux échelles seront confrontés dans leur analyse. Il sera possible de comparer le village anglais importé, un projet de composition urbaine empreint de réflexion et d'idéologie, aux superilots de la ville nouvelle laissés à la liberté du marché économique. Ceci permettra de constater en quels termes le

quartier emblématique se différencie ou se rapproche de l'unité morphologique de la ville « générique » dans un contexte de nouveaux territoires urbains.

Une première observation du terrain a permis de diviser l'extension urbaine de Songjiang en unités morphologiques. La trame primaire, définie par les routes connectant la ville à la région, et les barrières naturelles (réseau hydraulique et espaces verts) ont servi au découpage des unités (ou superîlots). La cité universitaire au nord a été retirée de l'étude, car elle constitue une zone spécialisée qui n'entre pas dans l'objectif de l'analyse. De cette division résultent 25 unités, dont Thames Town constitue le numéro six. Ces unités seront ensuite détaillées pour illustrer la configuration des sous-unités (ou îlots) et des enclaves (lots), définies par la trame secondaire et tertiaire et par la présence de bâtiments isolés. Les unités sont de tailles et de formes différentes : Thames Town formant la plus grande, les plus petites se trouvent au nord, les formes allongées aux limites est et ouest. Les « anomalies » repérées dans la trame à prépondérance orthogonale seront examinées. Le village Thames Town sera comparé dans son analyse détaillée à la fois à l'extension urbaine de Songjiang dans son ensemble et à deux autres unités du plan. Le choix des deux unités s'est fait selon leur particularité : l'unité #19, située à l'entrée de la ville et près du centre, est l'un des premiers espaces résidentiels construits; l'unité #5, à l'ouest de Thames Town, est l'un des derniers (Henriot, 2013). Alors que les espaces résidentiels de Thames Town sont destinés à la classe aisée, les deux autres unités présentent une variété de population et de types résidentiels. Les éléments naturels structurants seront indiqués, soit la présence de barrières végétalisées (ou espaces résiduels) et de la trame d'eau au pourtour des unités ou pour diviser les îlots qu'elles contiennent. Le réseau des voies internes est représenté par deux types : les voies traversantes et les impasses. Les portails d'accès seront tous indiqués, selon deux degrés de passage : libre et restreint, ce dernier faisant état d'un grillage fermé.



**Figure 5.6** Division du terrain pour l'analyse

Les unités morphologiques sont définies selon les limites observées. (Source : par l'auteur, 2015)

### 5.3.1 Contexte

La ville nouvelle de Songjiang s'implante dans un contexte particulier. Le projet est situé immédiatement au nord de la vieille ville, mais, outre les six routes transversales qui relient l'extension à la ville existante, deux en passage surélevé et quatre par viaduc, la ville nouvelle n'entretient pas de liens physiques manifestes avec cette dernière. Le projet est séparé de l'espace urbanisé existant par une voie rapide bordée de chaque côté par une large bande d'espace résiduel. L'extension urbaine est délimitée à l'est et à l'ouest par des voies d'eau principales plutôt que par voies routières, tandis que la cité universitaire fournit la limite-nord. La ville nouvelle présente peu de liens physiques avec les zones industrielles et agricoles adjacentes. Par son positionnement relatif, le projet peut être défini comme une extension. Mais puisqu'il offre très peu de lien physique ou visuel sur son côté adjacent à la ville existante, il s'apparente fonctionnellement au type « greenfield ». Comme on peut le voir sur la figure 5.8, le projet de ville nouvelle a une position centrale en rapport au district, et sa taille relative est plus du double de celle de la ville ancienne. Le quartier de Thames Town rencontre la même difficulté de classement. Il est contenu à l'intérieur du projet de Songjiang, mais ne fait

référence au bâti environnant sur aucun de ses côtés. En référence au modèle de ville-forteresse de la Chine traditionnelle, le quartier est entouré d'une double paroi constituée d'artères primaires et de voies navigables qui renforcent son caractère introverti et exclusif. En plus de présenter des rapprochements avec le parc d'attractions, il s'apparente curieusement au plan de la ville ancienne de Suzhou, capitale de la région, elle-même contenue à l'intérieur d'un tracé hydraulique et accessible par des ponts (fig. 5.10). La muraille se substitue à l'artère routière, et l'enclave au centre de l'enclave, résidence de l'empereur pour la ville ancienne, est reprise dans la zone centrale mixte de Thames Town. Les zones résidentielles fermées, accessibles par la boucle interne, ajoutent une paroi séparatrice à la zone centrale. Les trois entrées de Thames Town comportent un élément architectural central (fig. 5.9 i), un rappel de certaines entrées d'enclaves luxueuses (fig. 5.9 a et c). Thames Town et l'extension urbaine de Songjiang agissent comme des unités contenues, des îles accessibles par des points d'accès spécifiques. Le passant est averti lorsqu'il transite de l'« extérieur », le territoire générique, à l'« intérieur », la ville spécifique. Le principe du chemin et du portail est reproduit à l'échelle de la ville.

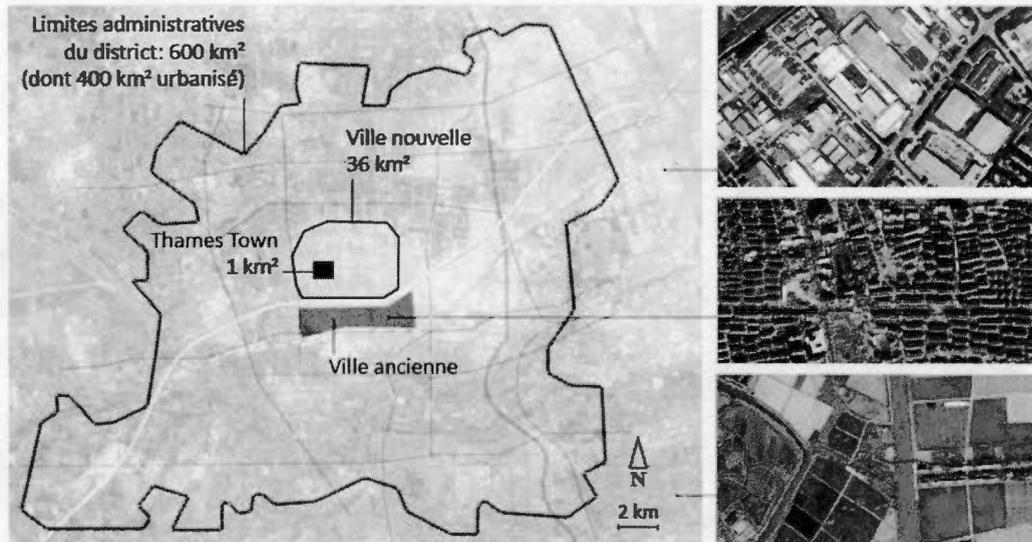


Figure 5.7 Taille relative du projet

La ville nouvelle de Songjiang et le quartier de Thames Town par rapport à la ville ancienne, les limites du district et à l'espace urbanisé. (Source : Baidu map, 2015)

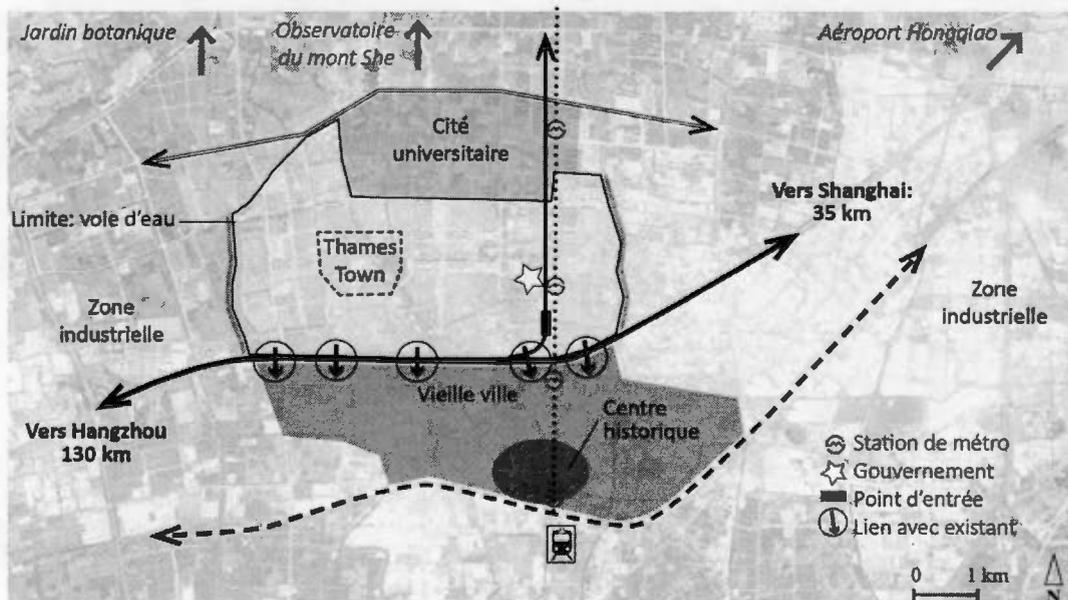
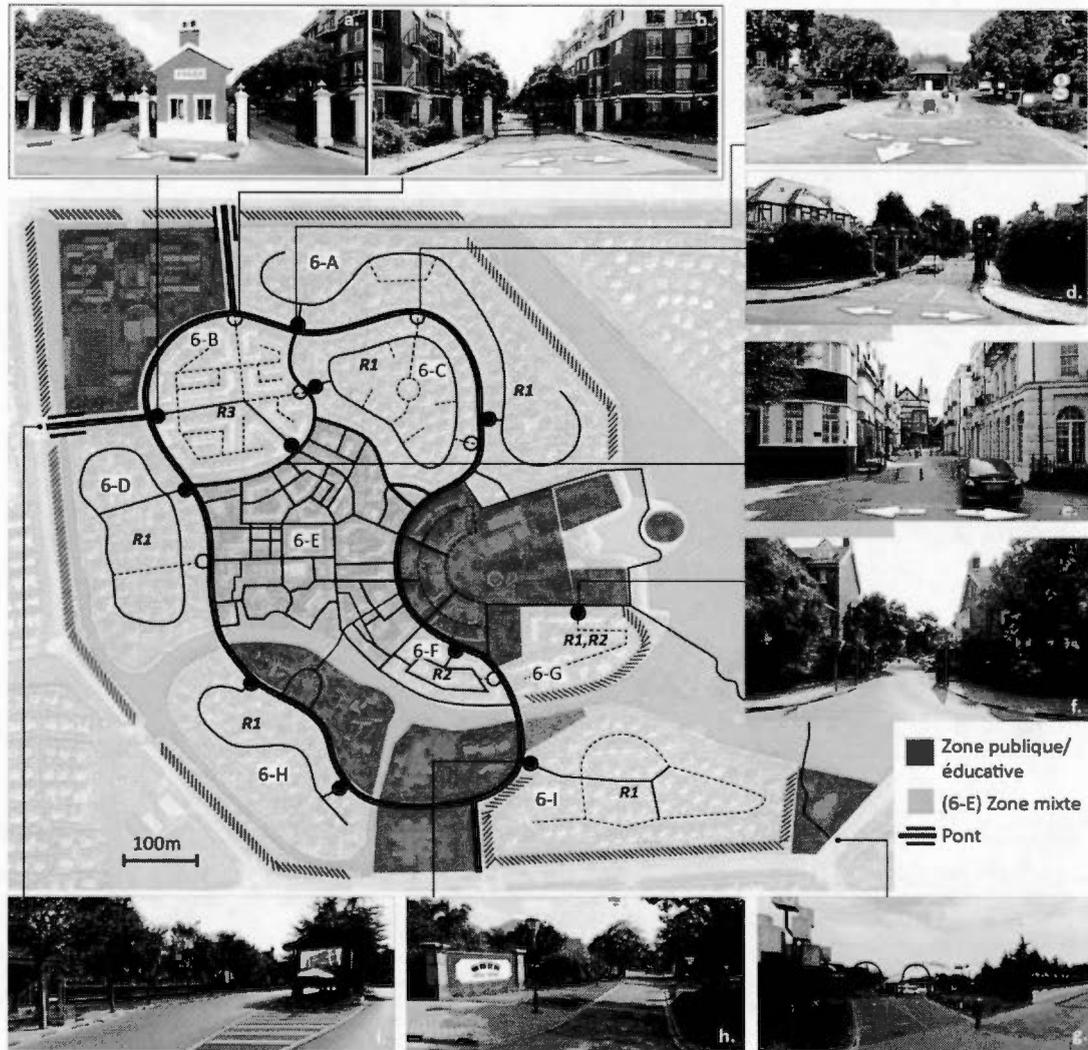


Figure 5.8 Relation du projet avec son environnement

(Source : par l'auteur, 2015)



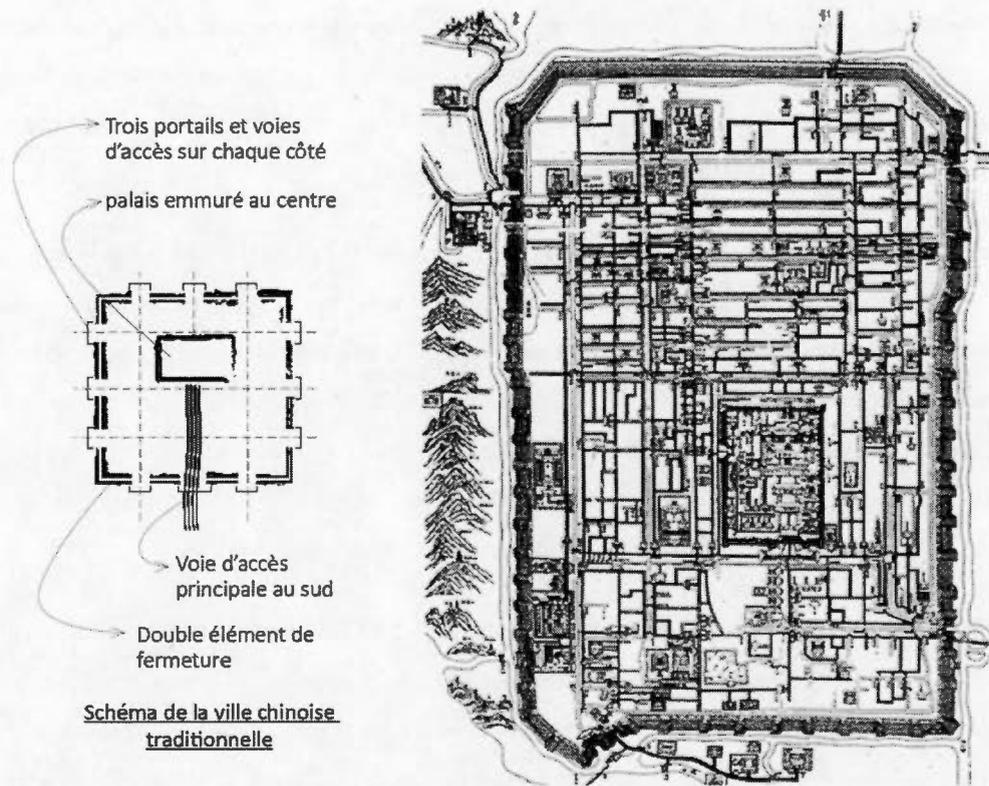
**LÉGENDE**

- Commerces sur rue
- ▨ Barrière végétalisée
- ▬ Voie d'eau
- Accès libre
- Accès restreint
- Voie interne
- - Impasse

| No | Type résidence      | Étages  |
|----|---------------------|---------|
| R1 | maison individuelle | 1 à 2   |
| R2 | maison jumelée      | 2 à 3   |
| R3 | immeuble            | 4 à 11  |
| R4 | tour                | 12 et + |

**Figure 5.9** Analyse détaillée de Thames Town

Montrant le système du réseau routier et les accès aux enclaves résidentielles, représentées par des numéros. Les zones à fonction non résidentielle et mixte sont en foncé. (Source : par l'auteur, 2015)



**Figure 5.10** Ancien plan de Suzhou

Ville située 80 km à l'ouest de Shanghai. Son tracé ancien s'apparente au schéma de la ville traditionnelle (à gauche). (Source : par l'auteur)

### 5.3.2 Type de plan

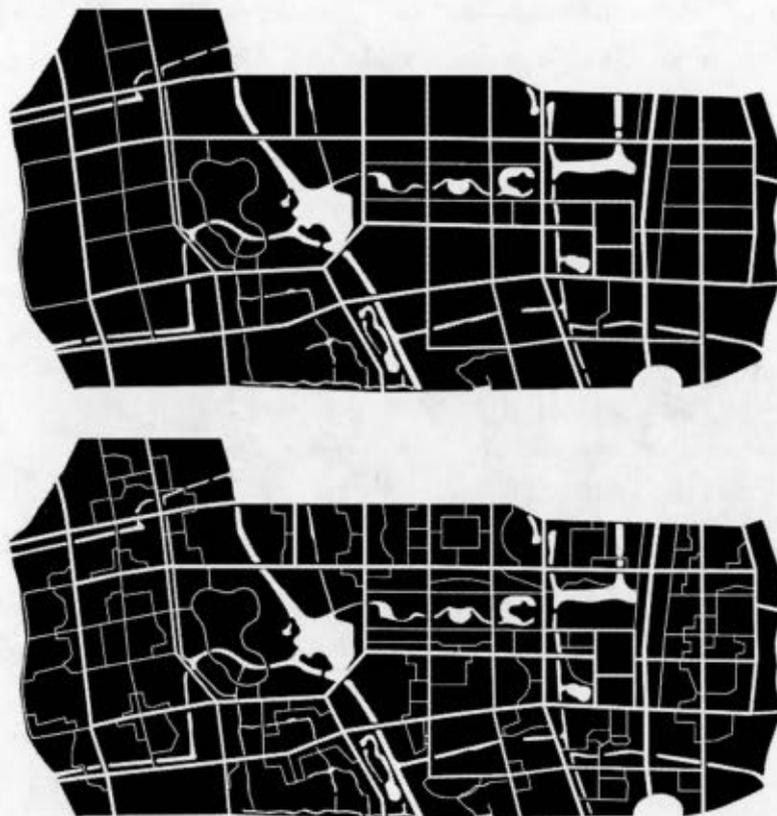
Quoique le plan soit parcouru par un réseau de voies quadrillé découpant des îlots de formes rectangulaires et régulières, il échappe à la catégorisation « trame orthogonale » sur la base que chaque îlot est isolé du contexte de la trame urbaine. Ce type de plan par juxtaposition de modules, où les bâtiments sont détachés de la trame viaire, prend l'appellation de « unbounded » si l'on se fie aux critères urbains fournis par Adam et Jamieson. En Chine, cet aménagement de la ville se retrouve dans le modèle de la ville traditionnelle et dans le système de division territoriale socialiste. Il est donc difficile de caractériser le plan avec ces seuls critères. Suivant la même ambiguïté, le quartier de Thames Town peut être associé au type de

plan « *townscape* » puisqu'il donne l'impression avec ses courbes sinueuses de représenter une forme organique. Par contre, la disposition des voies publiques est bien géométrique. La ville européenne est reproduite par des rues piétonnes regroupées dans la zone centrale, qui s'apparente aussi dans sa configuration au parc thématique.

Le réseau hydraulique, retravaillé à partir des tracés naturels (Liu, 2011), est lié à la structure de la ville et sert au découpage des îlots au même titre que le réseau routier. Cette particularité indique que l'eau et les espaces verts sont des éléments structurants de l'espace urbain, un principe d'aménagement qui remonte à la ville d'eau traditionnelle de la région, et se reflète aussi dans la proposition de la firme anglaise Atkins. Le canal de Thames Town relie les points au bord de l'eau, le centre du bourg et les abords du lac, en plus de délimiter le quartier. En plusieurs endroits, la trame des canaux suit la trame des artères routières.

Les voies internes traversant les îlots sur deux côtés et dont les contrôles d'accès ne sont pas restreints - c'est-à-dire fermé par un grillage - ont été ajoutées dans le découpage. Leur ajout réduit la taille apparente des îlots et augmente la connectivité et les possibilités de passage pour les piétons et les véhicules légers (bicyclette, moto). Cet aspect particulier du réseau chinois sera repris plus loin pour commenter la perméabilité de la ville.





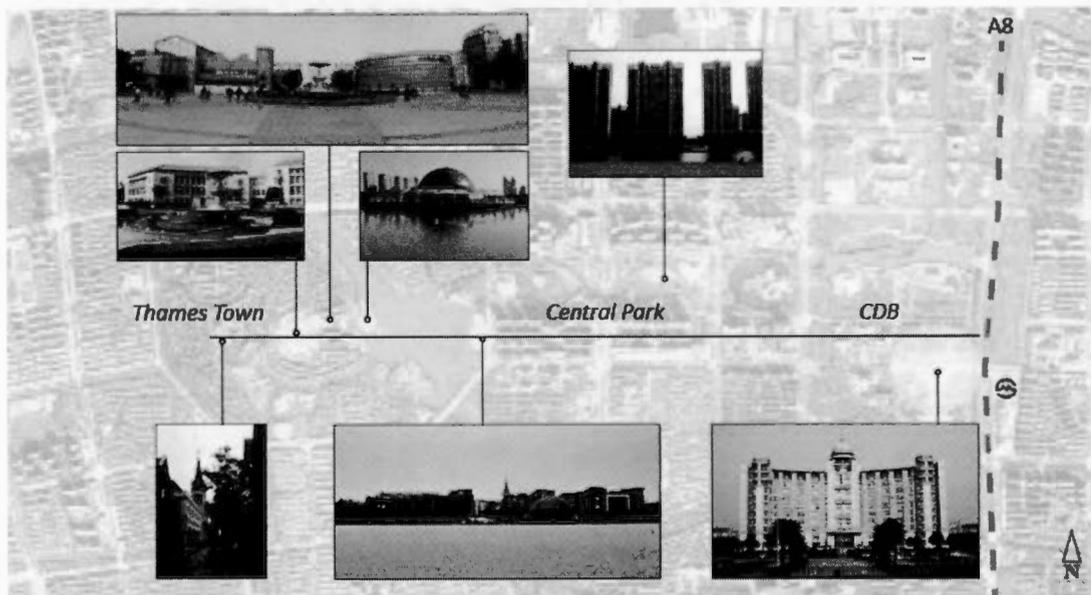
**Figure 5.11** Type de plan de la ville nouvelle de Songjiang

Les îlots urbains formés par les voies primaires et secondaires seulement; en ajoutant le réseau hydraulique; en ajoutant les voies internes traversantes. (Source : par l'auteur, 2015)

### 5.3.2.1 Les axes

Les axes physiques se manifestent par deux artères stratégiques, qui ont pour fonction de relier la ville nouvelle aux grands centres urbains. Tout d'abord au sud, traversant de l'ouest à l'est, l'autoroute G60, d'une largeur de 35 m, comprend six voies avec accotements et une division centrale. Le deuxième axe court perpendiculairement à l'est de la ville, et contient le point d'entrée principal à partir de la voie rapide. D'une largeur de 40 m, cette artère suit parallèlement la ligne de métro transportant les passagers venant de Shanghai. L'artère contient

un terre-plein central aménagé et une voie cyclable séparée sur chaque côté. Les bâtiments du gouvernement sont situés le long de cet axe. L'axe virtuel majeur qui se trouve au cœur de l'organisation urbaine rejoint d'est en ouest les deux nœuds principaux de la ville : le quartier de Thames Town et le centre administratif de Songjiang. L'axialité est mise en évidence par la disposition des espaces verts et récréatifs, des bâtiments publics importants et des points de vue permettant d'admirer la silhouette de la ville.



**Figure 5.12** Axe virtuel de Songjiang avec les noyaux importants

(Source : Baidu map, 2015)

### 5.3.3 Articulation des réseaux

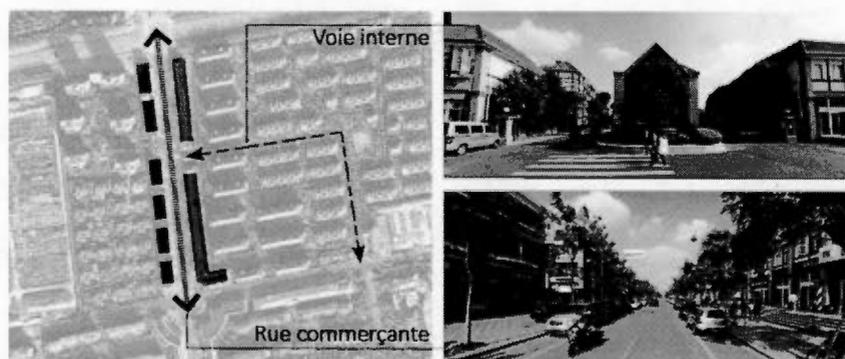
Le système des rues publiques de la ville nouvelle de Songjiang peut être regroupé selon trois niveaux. Les artères primaires, des rues d'une largeur de six voies et deux voies cyclables séparées par un terre-plein, contiennent le trafic à grande vitesse pour tous les véhicules et relient les quartiers de la ville au reste de la région. Les artères secondaires, d'une largeur de quatre voies avec généralement des voies cyclables de chaque côté, divisent les unités et relient les îlots au reste de la ville. Les rues tertiaires de deux voies automobiles seulement sont à

l'usage d'un superlot ou d'une partie de la ville. Leur largeur réduite encourage un déplacement moins rapide, propice à l'échelle de quartier de vie; on en retrouve une à vocation commerciale, traversant l'unité #5. La trame bleue devient la véritable structure de la ville; la trame routière ne fait que la seconder. Les voies de distribution internes qui desservent l'intérieur des îlots se distinguent du réseau public par un point d'accès limitant le passage des automobiles sans entraver toutefois la circulation des piétons et des véhicules légers. Ils contiennent des dispositifs significatifs variés comme la présence de cabines et de gardes postés, un élément architectural central, une arche, des barrières et grillages amovibles, etc. La structure du réseau interne est aussi variée et complexe que celle du réseau de la ville. Elle contient souvent des boucles internes desquelles s'échappent les impasses, ou un quadrillage découpant chaque bâtiment, et quelques fois elle rejoint plusieurs points d'accès.

En ce qui concerne les axes de symétrie, l'analyse détaillée de l'unité #5 nous a révélé un élément intéressant. La longue rue commerçante tertiaire appartenant au réseau public, qui traverse l'unité au centre, bien qu'elle soit bordée par des îlots de périmètres, ne comporte pas d'axe de symétrie. Les bâtiments implantés de part et d'autre de la rue ne se font pas face, et leurs caractéristiques physiques ne sont pas conçues de sorte à créer un effet miroir visible de la rue. Par contre, lorsque l'on emprunte un chemin transversal pour pénétrer à l'intérieur d'un des îlots, la voie est conçue manifestement selon un axe de composition (fig. 5.13). Cette particularité formelle démontre que malgré les contraintes qu'impose une rue publique décrétée à fonction commerciale, les îlots qui la définissent sont conçus indépendamment. Au sujet de la trame hydraulique, un axe d'eau traverse le centre de la ville et le centre de la cité universitaire, marquant les deux zones d'importance de la ville.

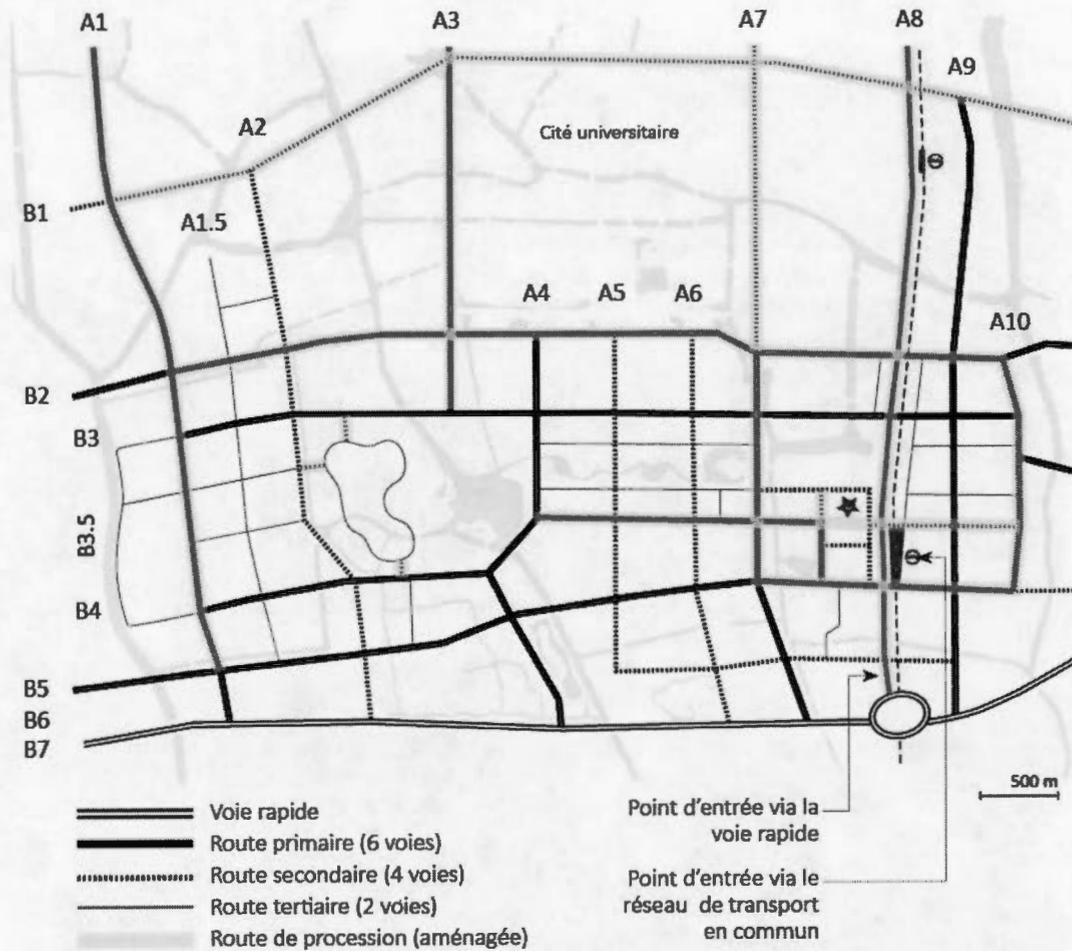
Songjiang suit une catégorisation bipartite des voies semblable au modèle fonctionnaliste du rapport Buchanan : celles réservées à la circulation et celles utilisées pour la desserte des espaces de vie. Parmi les voies destinées à la circulation, on retrouve deux types selon l'usage : la rue « commerçante » et la rue « passante ». Dans le premier cas, la bande de bâtiments à vocation commerciale qui ceinture certaines limites d'un îlot résidentiel est offerte à la rue, qui devient un espace de commerce appartenant à la ville. Ces bâtiments de périmètres ne sont pas accessibles de l'intérieur de l'îlot; la zone résidentielle qu'il contient est déjà fournie, la plupart du temps, en commerces et services.

Les artères peuvent se distinguer en deux types, selon ses caractéristiques formelles : les artères possédant un terre-plein paysagé en leur centre et les autres. Nous attribuerons les titres de rue de « procession » et rue de « transit » pour les distinguer. Les premières renvoient aux villes traditionnelles et socialistes qui destinaient les routes publiques à la procession des dignitaires. Reproduites à l'intérieur de la ville contemporaine, elles font état d'un certain statut, car la présence d'un aménagement paysagé central, souvent planté d'arbres, suggère une certaine prestance. Les rues de transit ont plutôt un paysage monotone, sans distraction : elles définissent les espaces principalement voués à la circulation. On les retrouve à l'extérieur de la ville, ceinturant le quartier de Thames Town. Alors que l'on se retrouve à l'intérieur de la ville de Songjiang comme du quartier de Thames Town, une fois les « limites » franchies, les routes de transit deviennent des routes de procession, à l'instar du *path* et du *portal* qui marquent l'entrée des places publiques des villes européennes d'autrefois. Les routes A1 et A8 deviennent des axes majeurs une fois l'autoroute séparant la ville ancienne de la ville nouvelle traversée, et leur importance continue au-delà de la cité universitaire pour rejoindre les espaces de villégiature au nord. Les rues commerçantes à Songjiang ne sont pas des rues à flux important. Elles ont une largeur réduite, souvent à deux voies, permettant de garder une échelle réduite lorsque la rue est bordée de chaque côté par des bâtiments à commerces.



**Figure 5.13** Symétrie d'une rue commerçante et d'une voie interne

Ilots au nord de l'unité #5, à l'ouest de Thames Town. (Source : *Baidu map*, 2015)



**Figure 5.14** Articulation des réseaux

Le système de réseau routier de Songjiang est décrit en tant que largeur de rue et type de rue. Les routes tertiaires sont identifiés A1.5 et B3.5 (Source : par l'auteur, 2015)



a. Route primaire (6 voies)- de transit. Localisation de la photo: B2, à l'est de A1.



b. Route primaire (6 voies)- de procession. Localisation de la photo: B2, à l'ouest de A1.



c. Route secondaire (4 voies)- de procession. Localisation de la photo: B4, entre A9 et A10.



d. Route tertiaire (2 voies)- commerciale. Localisation de la photo: A1.5, entre B3 et B4.

**Figure 5.15** Les types de rues, selon la largeur des voies et la qualité

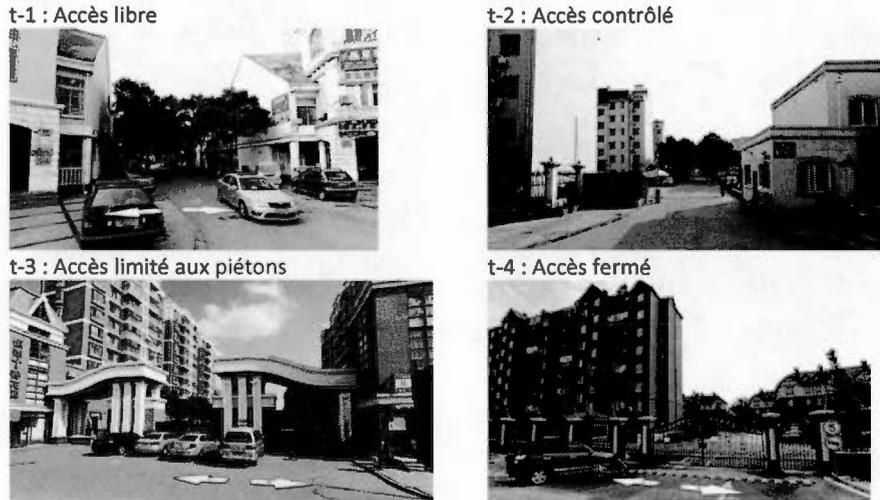
(Source : Baidu map, 2015)

#### 5.3.4 Articulation des îlots

L'observation de la ville nouvelle de Songjiang révèle une prépondérance de l'îlot surdimensionné, ayant une largeur de côté supérieure à 150 mètres. L'unité divisée par la trame primaire possédant la plus grande taille fait 1300\*1100 m; il contient le village de Thames Town. On retrouve ensuite en bordure de la voie rapide au sud, deux superîlots non sous-divisés: l'unité #9 d'une dimension de 870\*300 m, et l'unité #10, plus large, avec 1100\*500 m. Ce qui serait considéré comme la véritable réplique de la ville européenne est en fait une enceinte de 280\*300 m, une taille qui correspond à celle d'un îlot typique de la ville nouvelle de Songjiang (voir fig. 5.18). On y retrouve une densité similaire à la ville européenne, une mixité des fonctions, des rues sinueuses étroites, des îlots fermés, des bâtiments alignés sur rue, avec une hauteur qui se limite à trois ou quatre étages. La taille des îlots de cette zone fait 60\*70 m pour le plus grand et 25\*45 m pour le plus petit. On y retrouve l'église et son parvis, garant d'authenticité, et un quai sur rivière accessible. Les rues sont piétonnisées, et les rez-de-chaussée sont réservés aux commerces. Songjiang révèle des îlots pour la plupart de forme rectangulaire. Le ratio devient régulier lorsque l'on se rapproche du centre, alors qu'ils sont plutôt oblongs aux extrémités. Thames Town est constituée d'îlots curvilignes. De manière générale, une double fermeture des espaces de vie, par des clôtures, des murs et des barrières de verdure, alterne avec des blocs de périmètres à fonction commerciale, où les bâtiments alignés sont ouverts à la rue commerçante. Le degré de fermeture des espaces résidentiels, indiqué par la profondeur, la hauteur et l'opacité du dispositif, est en lien avec le statut social de l'occupant de l'îlot. Les villas luxueuses sont souvent cachées à la vue par une végétation abondante, alors que les immeubles populaires ne sont séparés de l'espace public que par un muret et une clôture.

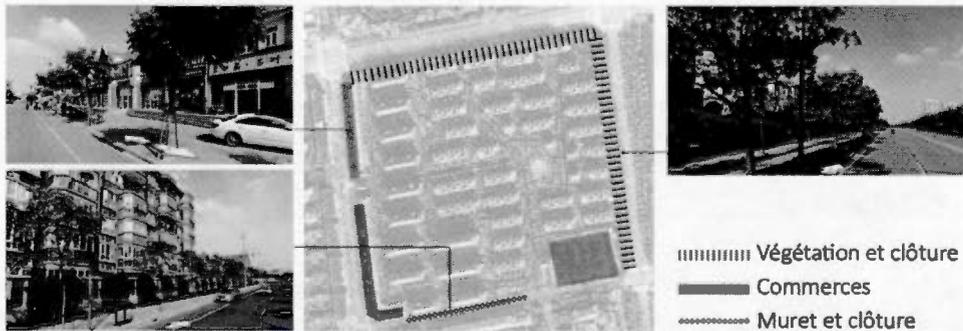
Des îlots fermés, où des bâtiments en rangée ferment l'espace, aussi appelé îlot de périmètres, se retrouvent en nombre important à Thames Town. Le seul exemple retrouvé à Songjiang se trouve à l'est de la station de métro, et est réservé à la fonction commerciale. La ville anglaise présente en son centre un îlot fermé à vocation résidentielle, par contre l'enclave est reproduite par l'addition d'un muret au pourtour et de quatre points d'accès, dont deux demeurent fermés par un grillage. Seuls les immeubles d'environ quatre étages, formant des îlots fermés et

singulièrement denses, semblent avoir échappé à la règle d'orientation au sud. Le même module existe toutefois librement dans la zone mixte de la zone centrale.



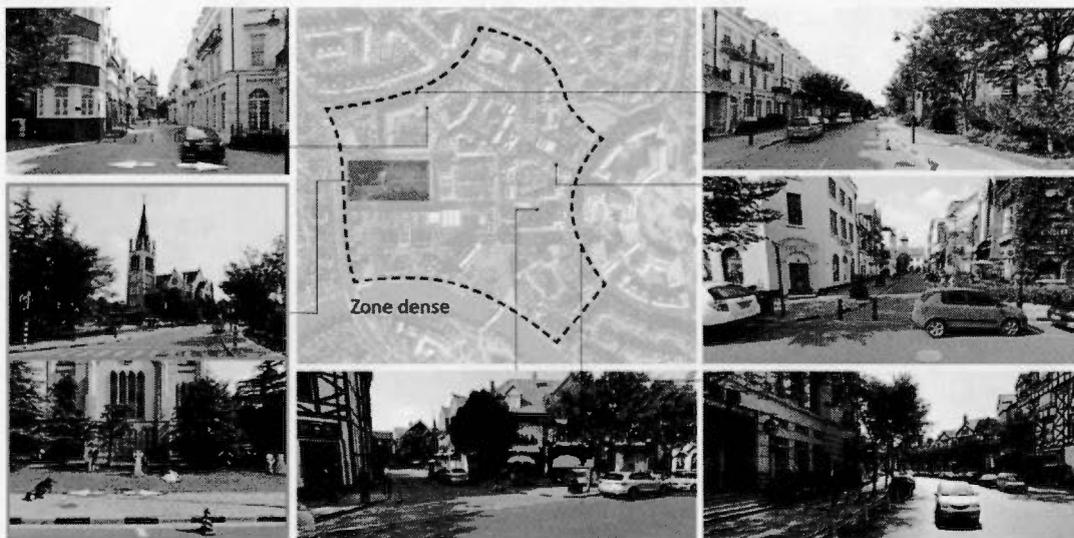
**Figure 5.16** Type de portail associé à l'îlot résidentiel

Le premier type montre un espace d'apparence libre bordé par des bâtiments de périmètre. Le deuxième et le troisième type possèdent une structure particulière qui reflète l'identité de lieu - le contrôle est effectué par la présence de gardiens ou de barrières réduisant l'accès; le type t-4 montre une grille fermée qui bloque le passage. (Source : Baidu map, 2015)



**Figure 5.17** Trois dispositifs de fermeture associés à l'îlot résidentiel

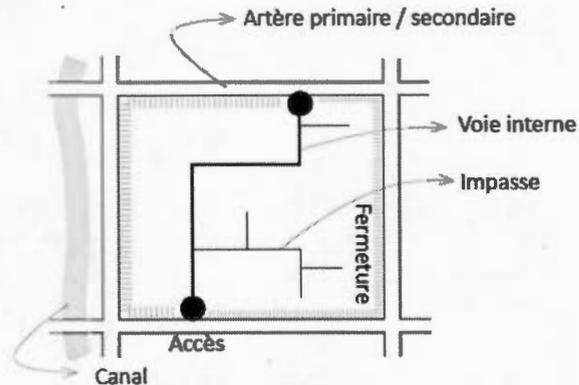
Ilot nord-est de l'unité #5. (Source : Baidu map, 2015)



**Figure 5.18** Centre de Thames Town

La zone dense en pointillé comprend des îlots fermés atypiques, des rues étroites et une haute densité. Les enclaves résidentielles (en haut) conservent un élément de fermeture. (Source : par l'auteur, 2015)

En somme, on retrouve dans les îlots chinois des caractéristiques typiques : une délimitation par les artères primaires et secondaires ou un élément de nature, un élément de fermeture (verdure, clôture, muret), des accès (habituellement un sur chaque côté), une voie interne rejoignant deux accès, et des impasses partant de cette voie principale et desservant les résidences. Le parcours des rues entourant les unités et divisant les îlots offre souvent un paysage uniforme et peu diversifié. Les éléments marquants sont les portails, souvent distinctifs et bien visibles. Suite à l'observation du terrain, il est évident que l'articulation des trois sous-systèmes introduits par Conzen, les rues, les îlots et les bâtiments, ne trouve pas écho dans la ville chinoise. Les liens entre l'îlot et la trame des rues ne se font qu'à des endroits ponctuels, par l'entremise de chemins d'accès et de portails d'entrée. Ces dispositifs significatifs permettent de séparer les voies publiques vouées à la circulation et les voies internes qui irriguent les bâtiments résidentiels.



**Figure 5.19** Les éléments d'articulation entre réseaux et îlot

(Source : par l'auteur, 2015)

### 5.3.5 Articulation des bâtiments

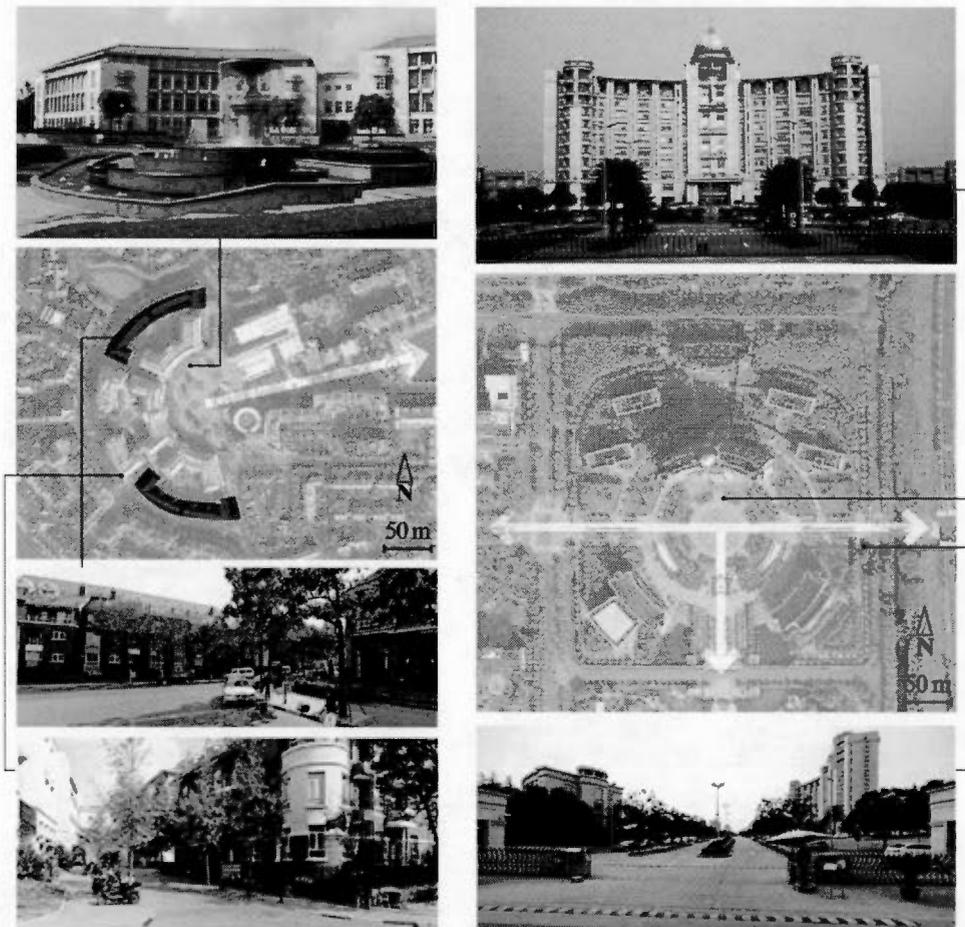
L'articulation libre des bâtiments peut générer un aménagement interne unique. La variété et l'intérêt se trouvent dans les détails de l'aménagement intérieur des ensembles résidentiels, qui répondent aux demandes d'une petite communauté de résidents. Il est possible d'observer dans l'espace commun des îlots un aménagement pensé pour donner un caractère distinctif à l'ensemble. La variance dans l'articulation des bâtiments permet de repérer une déviance de la règle d'orientation vers le sud, surtout au niveau des résidences. Les bâtiments isolés sont souvent des bâtiments à vocation publique (école, musée, gouvernement), et les bâtiments en rangée alignés sur rue sont à vocation commerciale.

Une variété de typologie se retrouve à l'intérieur des superilots : les ensembles à tours résidentielles côtoient souvent les espaces pavillonnaires. Une concentration de tours toutefois borde la cité universitaire au nord et le parc linéaire au centre de la ville, donnant l'apparence d'une ville dense. Certains ensembles en hauteur s'échappent aux extrémités : il n'y a donc pas de point de concentration typique aux CDB (*Central Business District*). Thames Town reste bas de profil, la plus haute habitation faisant quatre étages.

#### 5.3.5.1 Les bâtiments administratifs

Un îlot contenant une articulation de bâtiments en demi-cercle se distingue des îlots environnants. On le retrouve en deux exemplaires : à chacun des centres administratifs du quartier de Thames Town et de la ville de Songjiang. Dans le premier cas, l'îlot se situe dans un espace dense du centre du quartier à thématique anglaise, et les bâtiments en hémicycle remplissent la presque totalité de l'espace. Ils forment trois superîlots fermés avec une cour centrale intérieure. Les façades principales donnent sur un espace pavé circulaire. Le point focal ouvre sur un axe visible rejoignant l'étendue d'eau à la limite-est du quartier. Le chemin est bordé par des bâtiments publics (musée et salles d'exposition) et des hôtels. L'aspect de cet îlot donne l'impression d'une reproduction du *Royal Crescent* de la ville de Bath en Angleterre, dont la fonction résidentielle a été remplacée par les bureaux du pouvoir politique, plus appropriée à la prestance du bâtiment isolé.

L'ensemble paraît homogène, mais en apparence seulement : deux bâtiments situés aux deux extrémités et faisant face à la direction opposée sont en fait des bâtiments résidentiels, comme en témoigne leur forme amincie. Les différentes fonctions ne viennent pas perturber l'harmonie de l'ensemble. Dans le cas des bâtiments administratifs de Songjiang, la faible densité du centre de la ville chinoise produit des petits bâtiments espacés, orientés vers l'espace central pavé aussi de forme circulaire. La représentation politique et son degré de contrôle sur la ville se matérialisent dans la ville sous l'apparence d'îlots atypiques, suivant une configuration circulaire. Un dispositif de contrôle d'accès typique aux îlots institutionnels est bien visible à Songjiang : une barrière métallique rétractable et un garde en poste. Par contre à Thames Town, pour rester en harmonie avec la thématique de village anglais, un simple garde en uniforme posté à l'entrée marque le passage (voir fig. 5.20).



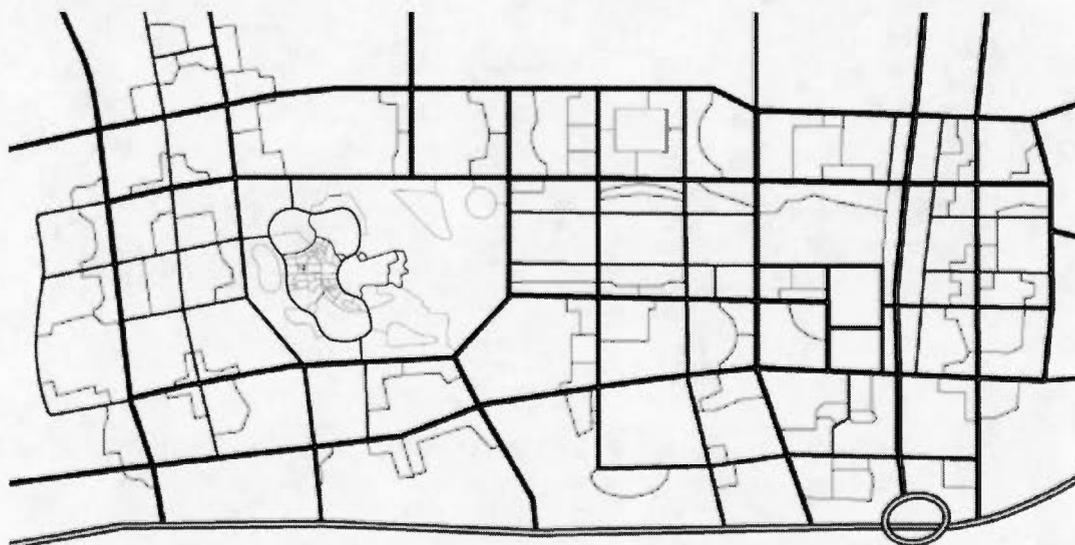
**Figure 5.20** Les bâtiments administratifs

Forme et taille relative des bâtiments administratifs du gouvernement du quartier de Thames Town (gauche) et de la ville de Songjiang (droite). En foncé: bâtiments résidentiels. Photos du haut : bâtiments principaux; du bas : type d'accès. (Source : *Baidu map*)

### 5.3.6 Perméabilité / connectivité

La perméabilité, qui se mesure par le nombre d'intersections par hectare, augmente au centre : le découpage des îlots est moins large, témoignant généralement d'une activité urbaine plus intense. Les larges îlots accolés à la voie rapide au sud de la ville nouvelle augmentent la distanciation avec la ville ancienne en renforçant l'effet de barrière. Une perméabilité plus

haute s'affiche au centre de Thames Town, causée par un parcours de voies réservées aux piétons. Les îlots contiennent entre un et sept accès sur un à trois côtés, ce qui illustre une variété dans les intentions de s'ouvrir au reste de la ville. La perméabilité de la ville chinoise est sujette à un degré de contrôle, variant avec chaque portail. Lorsque le contrôle est faible, souvent par la seule présence de cabines de surveillants, il devient possible aux piétons et aux véhicules légers d'emprunter la voie interne pour rejoindre deux artères parallèles. En tenant compte de cette particularité, le plan acquiert une connectivité plus forte. Une grille fermée, une largeur réduite du chemin d'accès et un emplacement isolé peuvent être les indicateurs d'un passage restreint menant à des enclaves luxueuses.



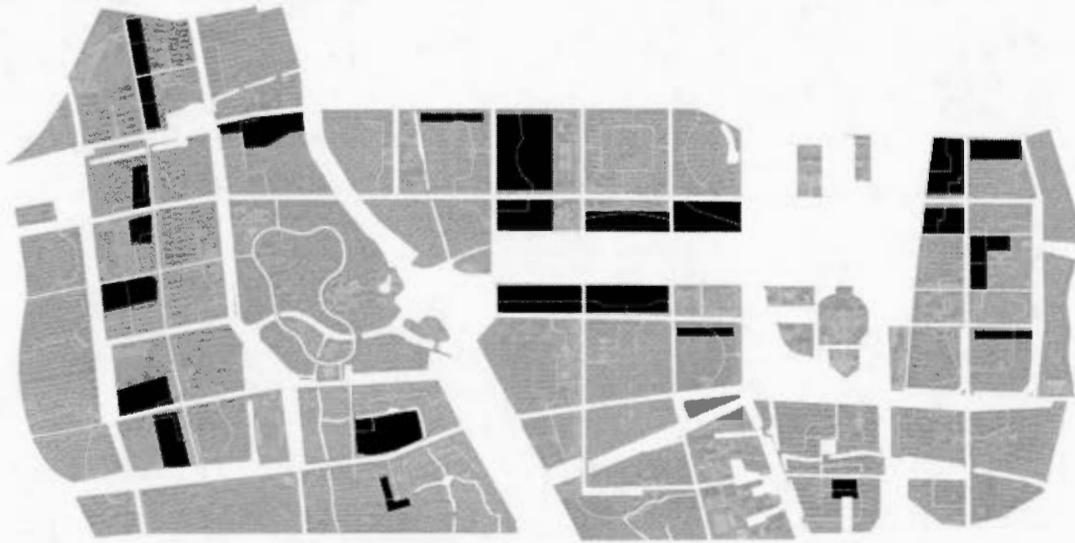
**Figure 5.21** Connectivité considérant les voies internes traversantes

Les voies internes sont considérées comme traversantes si elles rejoignent deux côtés opposés d'un îlot et dont le degré de contrôle est faible. (Source : par l'auteur, 2015)

### 5.3.7 Densité

Au sujet de la densité en hauteur, il y a une nette progression dans la concentration des tours lorsque l'on se rapproche du centre. Cependant, à l'échelle du groupe d'îlots, on observe des hauteurs variées et changeantes. Pour ce qui est de la densité d'occupation au sol, le retrait des

espaces non construits fait apparaître deux axes transversaux, le premier séparant Thames Town du centre civique, le deuxième contenant le parc linéaire rejoignant les deux centres. La construction en hauteur au centre de la ville vient compenser la faible occupation au sol, alors que le centre du quartier anglais conserve une densité similaire à la ville européenne.



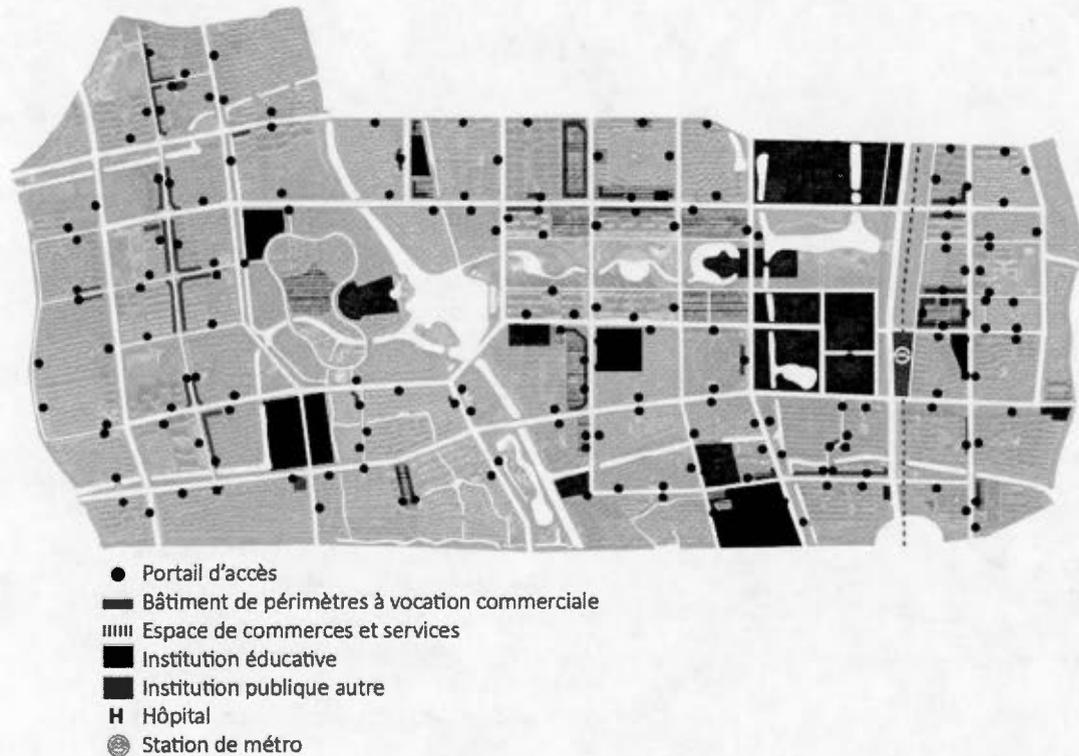
**Figure 5.22** Densité construite

En noir, les édifices de plus de 12 étages. (Source : par l'auteur, 2015)

### 5.3.8 Distribution des fonctions

Les fonctions sont réparties selon une centralisation hiérarchisée. Le centre principal est zoné, et possède les fonctions de centre culturel, commercial et politique de la ville. Les centres secondaires desservent chaque zone résidentielle et s'organisent autour du centre principal. Cette organisation fonctionnelle est reproduite à l'intérieur du quartier de Thames Town. Les espaces verts aménagés, au niveau d'occupation et d'accessibilité variant (à mettre en opposition aux espaces résiduels), couvrent des surfaces de plus en plus grandes à mesure que l'on se rapproche du centre administratif. Dans les espaces résidentiels, monofonctionnels en apparence, on retrouve une diversité de petits commerces et de services. Cette mixité est visible dans les îlots périphériques éloignés du centre. Malgré cette mixité fonctionnelle à l'échelle du

groupe d'îlots, des zones distinctes sont reproduites à l'intérieur des ensembles résidentiels. L'analyse détaillée de l'unité #19, située près de l'entrée de ville, montre une diversité dans la répartition des fonctions et des usages. Cette diversité est aussi présente dans le type de portails donnant accès aux zones résidentielles, démontrant la mixité de la population partageant un même superilot (voir fig. C.1 en annexe).



**Figure 5.23** Distribution des fonctions et localisation des accès

(Source : par l'auteur, 2015)

#### 5.4 Conclusion : Thames Town comme prototype de la ville chinoise

Bien que la portée de cette étude ne nous permet pas de décoder d'une manière efficace les mécanismes de diffusion, le compte rendu de la genèse du projet de Songjiang permet d'esquisser une valeur appliquée en réponse aux critères le type de diffusion *synthetic*

*borrowing*, tel qu'introduit par Ward. Il est possible d'avancer, à la lumière du réseau d'acteurs qui s'est formé durant le projet et des mécanismes qui ont servi à son élaboration, que l'emprunt s'est effectué de manière consciente et sous une volonté locale, de concert avec la tradition, les valeurs culturelles et les motivations propres au pays récepteur.

**Tableau 5.1** Type *synthetic borrowing* appliqué au cas d'étude

(Source : basé sur Ward 2000)

| <i>Dimensions</i>                      | <i>Valeur théorique</i>                                                  | <i>Valeur appliquée au cas empirique</i>                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Rôle des agents internes</b>        | <b>Très fort</b>                                                         | Les agents du gouvernement du district et de la municipalité, sous la tutelle de l'État, les promoteurs privés ainsi que les acquéreurs de lots/bâtiments ont une grande manœuvre sur le produit final. |
| <b>Rôle des agents externes</b>        | <b>Très faible</b>                                                       | Les firmes d'architectes-urbanistes occidentales en pratique privée ont un contrôle minime sur le produit final.                                                                                        |
| <b>Mécanismes</b>                      | <b>Planification locale avec un haut niveau de contact à l'extérieur</b> | La Chine entreprend de renforcer ses liens avec les pays en partenariat économique.                                                                                                                     |
| <b>Niveau de diffusion</b>             | <b>Théorie et pratique</b>                                               | Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer l'apport théorique de la diffusion dans les institutions gouvernementales et universitaires.                                                                     |
| <b>Personnages-clés</b>                | <b>locaux</b>                                                            | Le gouvernement chinois a lancé le programme, les autorités du district ont organisé le concours, les agences chinoises et les promoteurs ont assuré la construction.                                   |
| <b>Potentiel de caractère distinct</b> | <b>Très haut</b>                                                         | La Chine possède une culture urbaine très ancienne et souvent opposable à la culture occidentale, un contexte qui offre une résistance à la transposition des modèles urbains.                          |

Dans l'aménagement urbain chinois comme dans l'expression littéraire, la relation entre les éléments ne suit pas un système hiérarchique, mais binaire. La ville chinoise se compose par la juxtaposition de modules introvertis plutôt que par l'enchaînement d'espaces libres et de bâtiments suivant une structure hiérarchique reliée à un centre. Dans ce deuxième cas, la cohésion de l'ensemble urbain a priorité, et les éléments sont dépendants au tout. L'introduction d'un nouveau module, par exemple un projet surdimensionné à fonction unique,

vient briser l'équilibre de l'ensemble et crée une discontinuité manifeste qui est souvent dérangeante. À l'inverse, le caractère autonome des unités urbaines de la ville chinoise permet l'insertion et la coexistence d'éléments incongrus puisque la lecture de l'ensemble ne se fait pas dans une direction et sous une logique particulière. Ce mode de disposition spatiale se révèle être un outil efficace contre l'anarchie urbaine et sociale et reste imperturbable face à la contamination étrangère. Les reproductions de formes urbaines étrangères s'insèrent dans des cases, telle une mosaïque à l'intérieur d'un cadre viaire qui poursuit sans perturbation sa distribution de trafic routier de la manière la plus efficace. La ville chinoise laisse libre cours aux expérimentations et accepte la variété sans discrimination. D'ailleurs, comme le démontre l'observation de la ville de Songjiang, les enclaves aux villas luxueuses ne constituent pas des anomalies ni des perturbations dans le territoire urbain; elles se fondent plutôt dans l'ensemble, à l'égal des zones résidentielles de classe populaire et des tours d'habitation.

L'importance des îlots au détriment de la ville entière est mise en évidence dans les éléments urbains qui supportent leur aménagement, notamment la présence d'axe de symétrie, un agencement de bâtiments cohérents, un système de réseaux internes complexes et une recherche esthétique dans l'aménagement paysagé des espaces communs. Sa taille surdimensionnée lui donne l'apparence d'un petit quartier, une échelle facilement gérable. Le reste de la ville reste difficile à saisir par ses rues peu diversifiées, sans les attraits et variations qui poussent le visiteur à la découverte. L'introversion et la fermeture des îlots sont des principes d'aménagement qui ne s'appuient pas sur un dialogue avec le contexte urbain pour exister. Ce type d'organisation spatiale se prête aussi bien au processus de planification rapide, à la gouvernance locale et au design urbain, puisque la conception de projets en Chine se fait en ayant très peu d'informations sur le site et sur l'espace environnant (Lu 2008).

L'observation de la ville nouvelle de Songjiang a permis de mettre en évidence l'importance du portail comme élément significatif du paysage urbain. Les façades et le style architectural qu'elles affichent ne sont pas forcément révélateurs de la fonction du bâtiment ni de l'identité du lieu. Ces tâches reviennent au portail d'accès et à l'élément de fermeture qui permet son existence. Ils sont, à mi-chemin entre l'échelle de la ville et celle du bâtiment, les véritables révélateurs de sens et de sentiments identitaires; leur absence rend la ville illisible au résident. Dans les enclaves résidentielles luxueuses de Thames Town comme partout ailleurs dans la

ville, l'apparence des grilles et l'inscription sur les portails rendent compte de la particularité du domaine de vie, quel que soit le statut social. Ainsi pénètre-t-on dans « Windsor Garden » ou « Century New Town ». L'environnement urbain devient déjà familier et l'échelle se réduit : on échappe à l'anonymat de la ville.

Dans le cas du village anglais de Thames Town, le décor architectural imitant les résidences anglaises et le mobilier urbain reproduit restent des éléments étrangers à la population locale, sans pour autant être déconcertants. Comme le mentionnait Berque (1993), les formes importées sont dépourvues de leur sens, telles des coquilles vides, pour ensuite être habitées par un sens local. La fonction du bâtiment ne se reconnaît pas à travers ses façades; conséquemment, la transplantation de formes urbaines européennes se fait par le truchement de façades reproduites. Ces interfaces deviennent des supports à la représentation, servant à divertir et à émouvoir le touriste comme le résident, tel un écran qui projette une image exotique. Elles répondent par le fait même aux nécessités de la ville de consommation.

En somme, Thames Town est plus en lien avec son époque et son environnement qu'avec le passé anglais qu'il semble vouloir évoquer. Un pied de nez à la conservation des quartiers d'autrefois, il fait un étalage sans retenue de la ville traditionnelle européenne tout en étant en accord avec le développement de la ville contemporaine. L'intervention n'est que cosmétique; elle ne modifie pas la génétique ni le système intrinsèque de la ville chinoise. Une projection de l'image de la ville européenne ancienne sur une mosaïque chinoise contemporaine, une manière de diffusion douce et synthétique qui permet au produit final de conserver ses caractéristiques urbaines locales.

## CONCLUSION

L'étude s'inscrit dans un contexte d'essoufflement des méthodes d'analyse morphologique, trop occidentales dans leurs approches et trop historicistes dans leur visée. Cette méthode, bien qu'elle ait traversé les océans pour interroger les villes non occidentales, semble rester attachée aux principes et aux tissus urbains traditionnels qui ont servi à son élaboration. Dans la réalité économique actuelle, l'expérience passée des villes occidentales est incompatible avec l'ampleur et la rapidité qui caractérisent l'urbanisation des pays émergents. Alors que les politiques urbaines, les méthodes de gouvernance locale et les solutions d'aménagement font face à une remise en question, les outils de lecture de la ville contemporaine doivent aussi être revus dans leur capacité à interroger et traduire ses formes urbaines. Pour comprendre la logique des nouveaux territoires urbains chinois, l'esprit analytique du chercheur doit s'émanciper de sa dépendance aux enseignements occidentaux et se libérer de la pensée arborescente et causale pour apprivoiser une nouvelle forme de logique, binaire et sensible. La contribution du mémoire ne porte donc pas sur l'objet « ville nouvelle », mais sur une critique de la morphologie urbaine actuelle dans un contexte de diffusion occidentale. L'objectif de l'étude était d'estimer les limites de la morphologie urbaine dans sa portée « transnationale », en soumettant une typologie occidentale à l'étude d'une reproduction de la ville européenne dans un espace périphérique de la Chine contemporaine. Le cadre d'un mémoire de maîtrise, qui demeure une étape d'apprentissage dans l'ascension des études supérieures, s'est avéré approprié pour risquer une avancée exploratoire vers ce sujet complexe.

Le mémoire s'appuyait sur l'hypothèse que, sous leur apparence décousue, artificielle et démesurée, les villes nouvelles chinoises renfermeraient des éléments significatifs à la culture locale, et qu'une grille de lecture renouvelée pourrait mettre en évidence alors que des formes urbaines européennes se greffent à un environnement très différent de celui qui les a façonnées. En faisant la démonstration d'un type d'emprunt menant à un produit contenant à la fois des caractéristiques du modèle importé et des particularités locales, la recherche propose une mise

en valeur du processus de diffusion instauré par la Chine actuelle, dans la lignée des échanges en planification urbaine qui ont eu lieu entre les époques et les nations. La ville nouvelle de Songjiang et de son village à thématique anglaise de Thames Town ont servi de base à cette démonstration, et leur analyse a su valider que les éléments porteurs de valeurs locales transparaissent à travers la reproduction de formes urbaines européennes, tout en maintenant leur sens d'origine.

Point de départ de ce mémoire, le programme « One city, Nine Towns » constitue un point d'inflexion dans l'orientation des stratégies de planification urbaine à Shanghai. Sous ce programme réformateur, les périphéries deviennent un laboratoire intéressant pour observer l'importation et la greffe de modèles urbains, tant au niveau de la planification régionale que de l'aménagement local. Les villes nouvelles construites dans le cadre du programme sont l'objet d'un acte politique à la grandeur de la municipalité, voire de la nation, puisque Shanghai est le symbole économique de l'entrée de la Chine dans la mondialisation. Il a aussi été mentionné que la Chine s'emploie à gérer la crise urbaine en ciblant la classe aisée : l'emprunt à l'étranger permet d'offrir à la spéculation une zone urbaine à caractère unique servant de moteur au développement urbain. Par l'entremise des concours internationaux, la Chine renforce ses échanges commerciaux et améliore ses rapports avec le reste du monde. Le pays puise ainsi dans le patrimoine mondial commun des références et de l'expertise pour affermir Shanghai dans son symbole de ville internationale et de vecteur de mixité culturelle.

En s'appuyant sur deux constats, il a été possible d'affirmer que l'emprunt de modèle se fait volontairement, dans un contexte d'égalité de pouvoir entre les autorités locales et les professionnels occidentaux. En premier lieu, la Chine possède une culture urbaine propre, ancrée dans des traditions profondes. La mise en place du programme « One City » et l'élaboration du projet de Songjiang ont démontré que l'emprunt à l'étranger s'est produit à la suite d'un choix réfléchi de la part des autorités locales. En deuxième lieu, la reproduction d'un référentiel urbain n'est pas décriée dans la culture chinoise. La Chine se renforce dans son identité par sa référence aux pays développés, considérés prééminents. Un système de valeurs donnant priorité à l'appel aux sens par des images vivides lui fait préférer dans son emprunt à l'étranger les formes concrètes plutôt que les modèles abstraits. D'ailleurs, les défis que représentent la traduction et l'interprétation d'un concept abstrait, et la présence d'un régime

politique centralisé permettant difficilement d'intégrer des politiques étrangères issues de régimes démocratiques soutiennent cette inclinaison. À l'inverse et à titre d'exemple, le Japon s'est approprié dans le passé des procédures d'urbanisme occidentales avec un plus grand succès que les plans visionnaires. Dans le même courant que le phénomène chinois de contrefaçon d'objet de luxe, on reproduit l'objet « ville européenne » en y ajoutant toutefois les éléments manquant à l'original pour l'adapter au marché chinois et à la demande des consommateurs. Cette adoption sans réserve de la consommation de masse et de la postmodernité fait apparaître chez les Chinois des comportements qui seraient impensables dans une société occidentale.

La méthodologie utilisée pour le mémoire consistait d'abord à puiser dans la littérature et la rétrospective de la ville chinoise des éléments et facteurs explicatifs de la récurrence de certains comportements en aménagement. L'observation d'un cas empirique a permis de repérer spatialement ces éléments et de comprendre leur rôle dans la lecture de la ville. Les images satellites se sont avérées riches en information sur la forme urbaine construite, complétant les études empiriques qui portaient sur le même cas. Alors que les plans disponibles sur les sites du gouvernement chinois ont fourni des renseignements sur la fonction principale des différentes zones, les relevés photographiques révélaient l'usage des bâtiments par le traitement des façades et le rapport à la rue. Les informations concernant les bâtiments importants, les commerces et le nom des enclaves résidentielles sont pour la plupart géoréférencées sur le site *Baidu map*. Enfin, l'accès sans restriction au site fut un avantage des plus appréciables, permettant des allées et venues continues entre la source primaire virtuelle et les différents stades de progression de la recherche. La qualité des images et la quantité d'information accessible au public montrent aussi une avancée de la Chine dans l'ouverture et l'étalage de son territoire au monde.

### **Les avenues de réflexion**

Les pistes de réflexion exposées ici-bas, selon les tangentes qu'elles empruntent, ont pour la plupart été amorcées au courant de la recherche. Toutefois, l'ampleur de la tâche et la difficulté d'accès aux ressources dépassaient le cadre d'un mémoire de maîtrise. Tout d'abord et en continuant dans la même direction, il serait intéressant de créer une typologie des éléments

significatifs de la ville chinoise, par exemple les portails et les éléments de fermeture, appuyée par un échantillon élargi de cas d'étude. Une étude morphologique approfondie permettrait de renforcer la signification de ces éléments et de découvrir de nouveaux liens avec d'autres critères de la ville. À l'instar des concessions étrangères qui façonnèrent la ville-centre, les villes satellites de la périphérie se construisent sous une identité de ville occidentale. Reprendre l'analyse en comparant les formes urbaines de Songjiang à celle de la concession internationale de Shanghai pourrait apporter de nouvelles connaissances théoriques sur l'évolution de la diffusion occidentale en Chine.

En empruntant une direction prescriptive, une poursuite de cet axe de recherche pourrait fournir aux architectes-urbanistes de toutes origines un outil de conception approprié à leur pratique en Chine. L'apparition récente des principes occidentaux du développement urbain durable a vite eu des répercussions dans la Chine actuelle. Une nouvelle terminologie désigne maintenant les grands projets urbains de « low-density », « greener », « ecological » (Wu, 2010, p. 387). La reproduction des modèles de développement durable semble privilégier la forme plutôt que le sens, comme en témoigne le projet avorté de Dongtan, une « écoville » située sur l'île de Chongming près de Shanghai. Le projet cachait sous son image prestigieuse un manque de mixité sociale, un accès difficile et une biosphère protégée compromise par la construction éventuelle de la ville<sup>27</sup>. Le projet de ville-région Jing-Jin-Ji au nord de la Chine, un amalgame de deux mégapoles contiguës – Beijing et Tianjin, poursuit cette envolée d'emprunts à l'étranger à la recherche de qualité et de distinction<sup>28</sup>. Puisque la Chine prévoit 250 millions de nouveaux résidents urbains d'ici 25 ans (UN habitat, 2014), l'expérimentation avec les modèles urbains étrangers n'est pas portée à disparaître.

En empruntant une direction sociale, il serait intéressant de questionner les professionnels de l'urbain sur leur appréciation des valeurs et des principes d'aménagement chinois. Les formes physiques sont façonnées par l'image perçue de la ville occidentale émanant des autorités

---

<sup>27</sup> Voir : Douay, N. et Cory T. (2014). Le développement urbain durable en Chine entre apprentissage et mirage marketing. Dans M. Hubert et al. (dir), *Les grands projets urbains : territoires, acteurs et stratégies* (chapitre 10). Montréal : PUM.

<sup>28</sup> Voir : ZapiRAIN, B. (2015, 5 sept.). Deux visions pour la Chine de demain. *Le Journal de Montréal*, p. 16-17.

chinoises d'un côté et des concepteurs occidentaux de l'autre. Dans une autre mesure, il serait intéressant d'évaluer sur le temps long l'appropriation citoyenne de la ville nouvelle, comme il a été entrepris par Thomae (2011). Son étude *One city, two typologies* portait sur le projet à thématique italienne de Pujiang et une enclave résidentielle chinoise limitrophe, où ses résidents, une population déplacée de classe populaire, ont commencé à percer des accès à travers les murs et clôtures pour s'approprier la libre circulation de la ville importée qu'ils côtoient au quotidien. Enfin, en amorçant une approche inductive, l'étude pourrait s'ouvrir à d'autres pays émergents, en explorant les valeurs du pays et leur répercussion en aménagement. La présence de la Chine dans le développement urbain de l'Afrique serait un exemple intéressant d'analyse portant sur une circulation de formes urbaines chinoises en pays émergent<sup>29</sup>.

### **Considérations finales**

Pour revenir à notre objet d'étude, l'analyse a révélé que les éléments urbains chinois se juxtaposent aux éléments occidentaux, sans toutefois faire la démonstration d'une hybridation des formes menant à un modèle innovant. L'objectif de départ était plutôt de démontrer une appropriation locale des formes urbaines de la mondialisation, et de souligner l'insuffisance des études morphologiques portant sur les villes chinoises, surtout celles à visée prescriptive, à prendre en compte des valeurs liées à l'héritage urbain local, qui pourtant compte avant l'heure des principes appartenant à la réalité postmoderne. Ces particularités urbaines chinoises se sont révélées de façon manifeste à travers la reproduction d'une ville européenne. Une grille de lecture, basée sur les travaux d'Adam et Jamieson et adaptée aux particularités intrinsèques de l'aménagement en Chine, a su mettre en lumière les dissonances entre la ville nouvelle de Songjiang et les paramètres d'analyse morphologique occidentaux. L'analyse a aussi montré un rapprochement, à travers les paramètres formels de la ville, entre le village à thématique anglaise et la ville entière de Songjiang. La ville chinoise ne se lit pas comme une ville

---

<sup>29</sup> Voir à titre d'exemple la ville nouvelle de Kilamba en Angola, construite par une entreprise chinoise entre 2008 et 2012. [http://www.lecourrierdelarchitecte.com/article\\_2315](http://www.lecourrierdelarchitecte.com/article_2315)

occidentale, et ce malgré les similitudes formelles qu'un quartier présente avec la ville européenne typique.

L'élément qui émerge de ces différences est la place de la rue dans la compréhension et la conception de la ville. En Chine, l'échelle de la ville est trop grande, hors limites pour être perçue et comprise dans son ensemble. L'échelle de l'îlot, qui se confond avec l'échelle du quartier, devient en environnement de référence et de repère, une sorte de ville à l'intérieur de la ville. La Chine a toujours compris la composition spatiale de cette façon. La gouvernance urbaine locale s'applique suivant le même principe : chacun des modules fonctionne comme une institution à part entière, où un comité administre un territoire compris à l'intérieur de limites bien définies (Friedmann, 2014; den Hartog, 2010). Il y a donc une prévalence dans la distinction du réseau des voies appartenant à la ville et celui appartenant au quartier. Dans un contexte où l'espace urbain se construit dans des exigences d'efficacité et de rapidité, en réponse à la décentralisation des pouvoirs aux municipalités qui doivent survivre dans un marché mondialisé, l'approche du micro-urbanisme par une structure urbaine en mosaïque est préférable. La variété et l'intérêt ne subsistent que ponctuellement, à dose réduite, entre autres dans les détails architecturaux et l'aménagement des espaces communs.

Thames Town, un superilot fermé dont la taille s'apparente à celle d'un quartier, peut être perçu comme un prototype de l'organisation spatiale chinoise. La présence de gens aisés justifie la construction d'un espace à la fois exclusif et spectaculaire, vitrine de l'image de la ville européenne et de l'organisation urbaine chinoise. L'espace intérieur commun de ce superilot adopte un aménagement particulier : décoré à l'anglaise, il répond à la demande de la communauté de résidents qui l'habitent, mais reste ouvert dans sa portée au monde entier. L'image superficielle accolée, qu'on accuse d'être faussée, n'est pas plus artificielle que la ville conçue « *in vitro* »<sup>30</sup> qu'elle arbore. Le projet urbain de réplique occidentale en Chine n'est pas pensé dans sa cohésion avec son environnement immédiat, mais en communion avec l'image d'une ville étrangère et inédite.

---

<sup>30</sup> Expression empruntée à Hassenpflug (2010).

Au sujet de l'allégeance aux principes de bonne forme urbaine, il faut reconnaître que ceux-ci sont fondés sur une structure démocratique où l'espace public est au centre du développement urbain. Le besoin de sécurité et d'appartenance est assuré par la mise en valeur d'une hauteur réduite des habitations et des courtes distances pour maintenir un regard sur la rue et favoriser le contact humain. Ces idéaux qui demeurent en contradiction avec la réalité postmoderne, entraînant l'apparition de « *gated communities* » d'un côté, perpétuant la valorisation de formes urbaines anachroniques de l'autre. L'étude se conclura sur une des règles d'aménagement basées sur le concept du village urbain au Royaume-Uni :

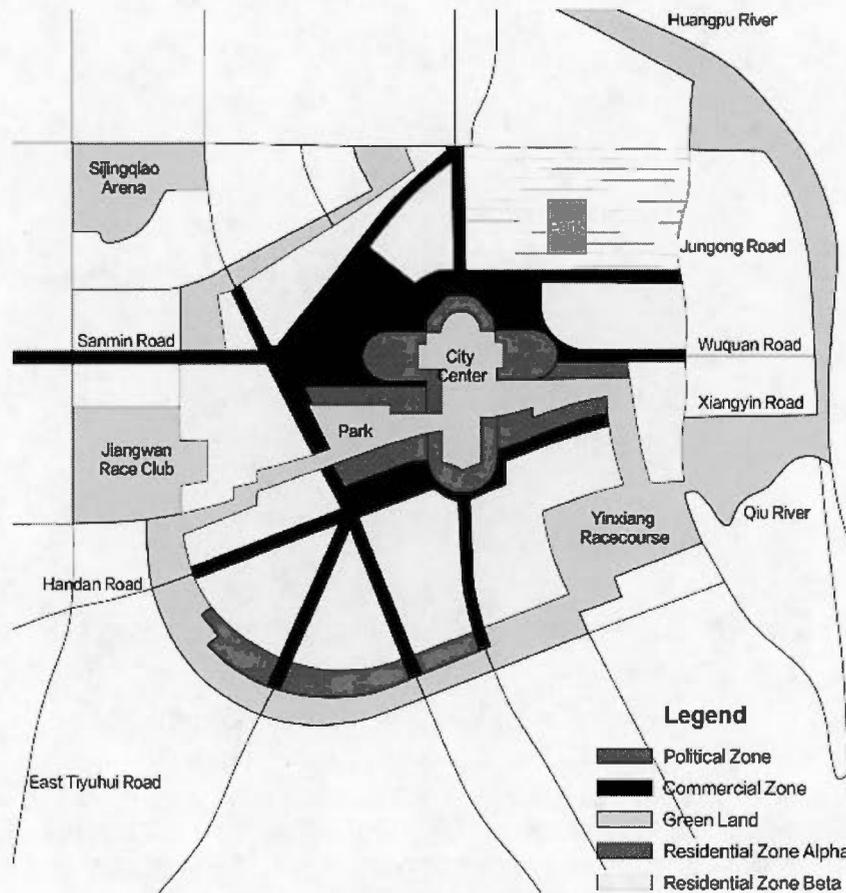
Neighbourhoods must be legible and have some sense of place. They need landmarks large and small, a variety of buildings, an avoidance of standardisation and a network of streets that enable people passing through to know where they are and where they are headed. (Schoon, 2001, p. 9)

Les caractéristiques physiques de la ville chinoise ne respectent pas toujours les critères occidentaux, notamment en ce qui concerne la largeur des rues, la taille des îlots, la perméabilité de l'espace urbain, la variété dans la disposition des îlots, et le retrait des bâtiments par rapport à la rue. Pourtant, des dispositifs formels intrinsèques à la ville chinoise sont en accord avec le principe de lisibilité et de repère dans l'espace urbain. Les portails des zones résidentielles nommées, offre un passage très marqué entre l'anonymat de la ville et l'intimité de l'espace de vie. L'aménagement intérieur des espaces de vie renferme une diversité qui reflète un petit groupe de résidents. Les portails, dont l'accès est contrôlé par le comité de résident, se repèrent facilement dans la ville par le contraste marquant qu'ils offrent avec la régularité du paysage de la rue. Le besoin de sécurité et d'appartenance est déjà comblé en Chine par son organisation spatiale, ce qui rend accessoires les principes favorisant la petite échelle et les rapprochements considérés en Occident indispensables au bon fonctionnement de la ville.



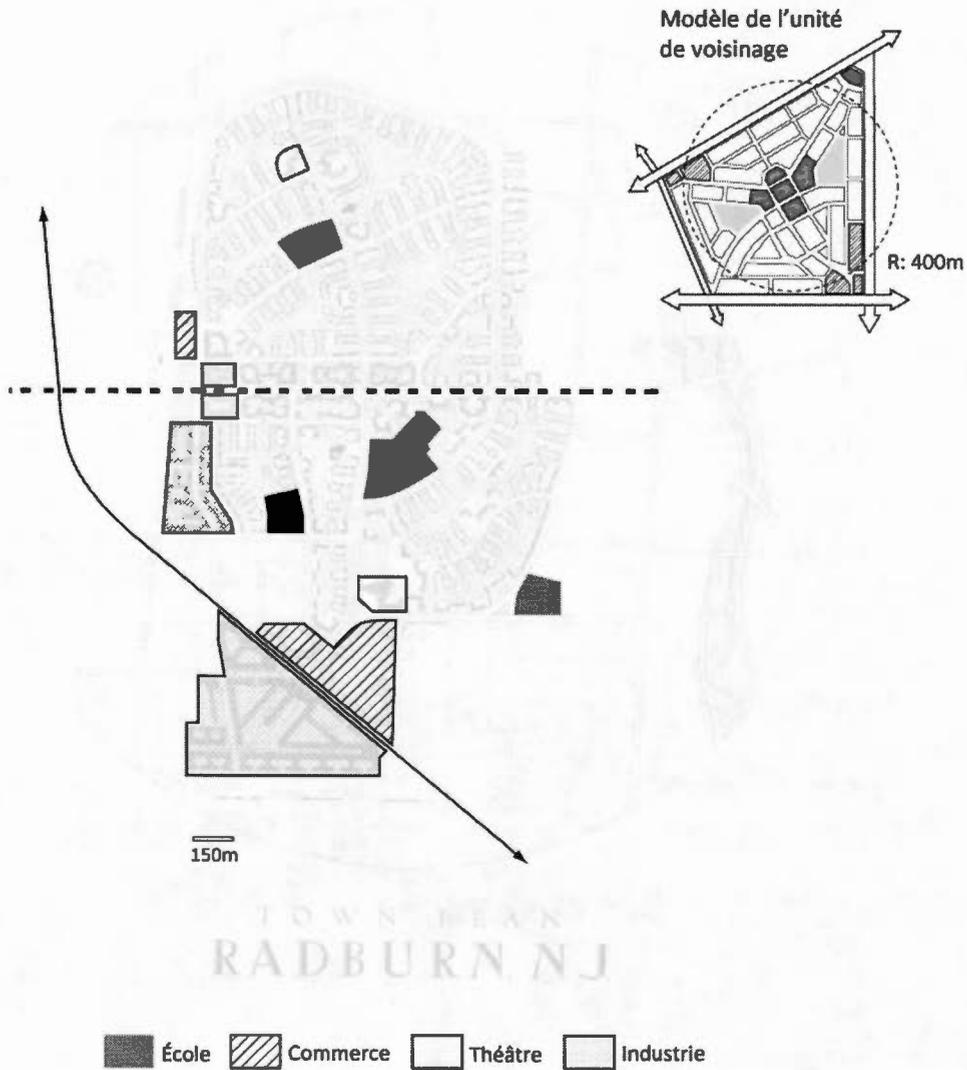
APPENDICE A

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE



**Figure A.1** Pan proposé en 1927 pour le centre civique de Shanghai

(Source : Wu 2015)



**Figure A.2** Plan de Radburn, 1929

Suivant le concept de l'unité de voisinage : la largeur des voies décroît vers l'intérieur de l'unité et la distribution du trafic se fait en cul-de-sac. (Source : modifié de L. Auerbach, [http://www.rpa.org/images/FRP\\_Radburnsm.jpg](http://www.rpa.org/images/FRP_Radburnsm.jpg))

## APPENDICE B

### FICHES COMPLÉMENTAIRES

**Tableau B.1** Détails du projet de Thames Town

(Source : Den Hartog 2010)

---

|                                                             |                                                                          |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>Client</b>                                               | Shanghai Songjians New City Construction and Development Co. Ltd. (SNCD) |
| <b>Promoteur général</b>                                    | Shanghai Henghe Real Estate Co. Ltd.                                     |
| <b>Concepteur en chef</b>                                   | Atkins design studio                                                     |
| <b>Partenaire local en conception</b>                       | China Shanghai Architectural Design & Research Institute Co. Ltd.        |
| <b>Années de conception</b>                                 | 2001-2003                                                                |
| <b>Mise en oeuvre</b>                                       | Infrastructure et équipement : 2003-2004; résidences : 2004-2006         |
| <b>Taille du projet : Thames Town</b>                       | 1 km <sup>2</sup>                                                        |
| <b>Taille du projet : Songjiang</b>                         | 36 km <sup>2</sup>                                                       |
| <b>Population de Thames Town en 2001</b>                    | Un certain nombre de fermiers                                            |
| <b>Population de la nouvelle ville de Songjiang en 2001</b> | 50 000                                                                   |
| <b>Population de Thames Town en 2010</b>                    | Quelques centaines                                                       |
| <b>Population de la nouvelle ville de Songjiang en 2010</b> | Environ 500 000                                                          |

---

**Tableau B.2** Thames Town en chiffres

(Source : Shen et Wu 2012)

| <b>Catégorie</b>                                                        | <b>Ordre de grandeur</b> |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Population                                                              | 3 500                    |
| Nombre total de ménages                                                 | 1 100                    |
| Superficie (ha)                                                         | 95.08                    |
| Aire constructible (ha)                                                 | 33.39 (35%)              |
| Espace vert (ha)                                                        | 61.69 (65%)              |
| Surface construite par type (ha)                                        |                          |
| Maison pavillonnaire                                                    | 8.6                      |
| Maison jumelée                                                          | 3.4                      |
| Appartement                                                             | 6.1                      |
| Résidence dans espaces mixtes                                           | 3.5                      |
| Commerce dans espaces mixtes                                            | 6.0                      |
| Commerce                                                                | 1.2                      |
| Autres fonctions (école, bureau, marché, église, galerie, clinique ...) | 7.0                      |

## APPENDICE C

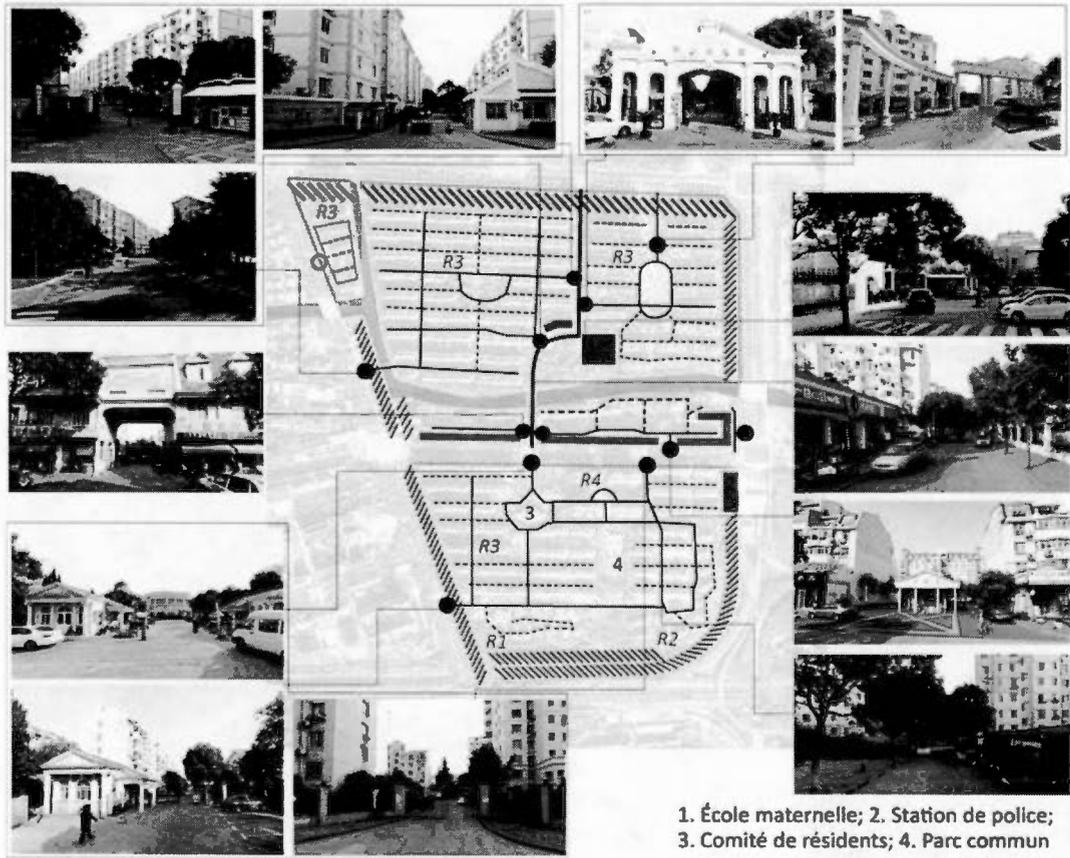
### RELEVÉS D'ANALYSE

**Tableau C.1** Typologie des rues du réseau public

| Numéro                 | largeur<br>(m) | Nb voies  |           | Terre-plein |                               |
|------------------------|----------------|-----------|-----------|-------------|-------------------------------|
|                        |                | auto      | vélo      | (m)         | description                   |
| <b>A1</b>              | <b>40</b>      | <b>6</b>  | <b>2</b>  | <b>4</b>    | <b>arbres</b>                 |
| A2                     | 25             | 4         | 2         | /           |                               |
| <b>A3</b>              | <b>20</b>      | <b>4</b>  | <b>*2</b> | <b>3</b>    | <b>planté</b>                 |
| A4                     | 25             | 4         | 2         | /           |                               |
| A5                     | 30             | 4         | 2         | /           |                               |
| A6                     | 30             | 4         | 2         | /           |                               |
| <b>A7 (nord de B5)</b> | <b>40</b>      | <b>4</b>  | <b>2</b>  | <b>10</b>   | <b>arbres</b>                 |
| A7 (sud de B5)         | 25             | 4         | 2         | /           |                               |
| <b>A8 (axe)</b>        | <b>40</b>      | <b>6</b>  | <b>2</b>  | <b>3</b>    | <b>planté + petits arbres</b> |
| A9                     | 30             | 4         | 2         | /           |                               |
| <b>A10</b>             | <b>40</b>      | <b>2</b>  | <b>2</b>  | <b>10</b>   | <b>planté + petits arbres</b> |
| <b>B1</b>              | <b>35</b>      | <b>4</b>  | <b>2</b>  | <b>5</b>    | <b>planté</b>                 |
| <b>B2</b>              | <b>40</b>      | <b>6</b>  | <b>2</b>  | <b>4</b>    | <b>planté</b>                 |
| B3                     | 40             | 6         | 2         | /           |                               |
| B4                     | 30             | 4         | **        | /           |                               |
| B5 (ouest de A7)       | 35             | 6         | 2         | /           |                               |
| <b>B5 (est de A7)</b>  | <b>50</b>      | <b>4</b>  | <b>2</b>  | <b>10</b>   | <b>planté + petits arbres</b> |
| B6                     | 30             | 4         | 2         | /           |                               |
| B7 (autoroute)         | 35             | 6 + acot. |           | /           |                               |

\* les voies cyclables ne sont pas séparées par des terre-pleins

\*\* Contient de larges trottoirs, sans voies cyclables



**LÉGENDE**

- Commerces sur rue
- Zone publique
- ▨ Barrière végétalisée
- Voie d'eau
- Voie interne
- - Impasse
- Accès libre
- Accès restreint

| No | Type résidence      | Étages  |
|----|---------------------|---------|
| R1 | maison individuelle | 1 à 2   |
| R2 | maison jumelée      | 2 à 3   |
| R3 | immeuble            | 4 à 11  |
| R4 | tour                | 12 et + |

**Figure C.1** Analyse détaillée de l'unité #19

(Source : par l'auteur, 2015)

## APPENDICE D

### PLANIFICATION URBAINE À SHANGHAI

#### D.1 Liste des plans directeurs à Shanghai

**1<sup>er</sup> plan quinquennal (1953-1957)** : premier plan de la Chine socialiste. Le schéma directeur de Shanghai de 1959 vise le développement industriel par le regroupement des activités productrices en s'inspirant de la planification soviétique. Cinq villes satellites sont créées dans la zone rurale : Jiading, Songjiang, Minhang, Wujing, et Anting. Deux villes littorales sont ajoutées en 1986 : Baoshan et Jinshan

**IX<sup>e</sup> plan quinquennal (1996-2000)** : des mesures d'encouragement des particuliers à l'acquisition d'un logement neuf sont lancées.

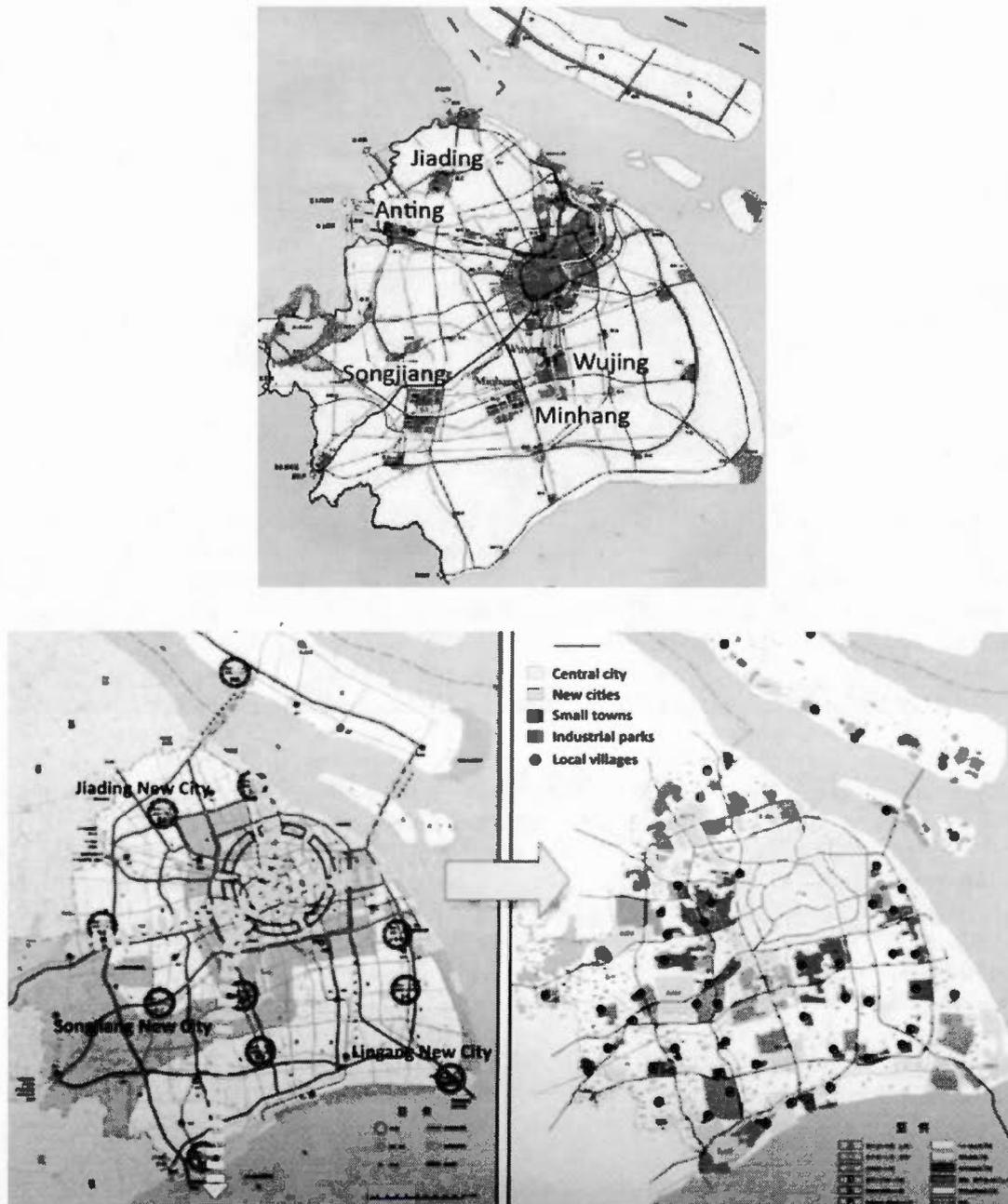
**Schéma directeur de Shanghai (1999-2020)** : fixe une limite à l'étalement résidentiel par une ceinture verte. La construction de villes nouvelles devient la priorité de l'État.

**X<sup>e</sup> plan quinquennal (2001-2005)**. Shanghai est intégrée au marché de l'immobilier international. Le programme « One City, Nine Towns » devint le projet pilote qui lança une succession de plans de développement. En 2003 fut introduit un plan de construction urbaine à court terme (2003-2007), qui ajuste le schéma directeur en préconisant de développer prioritairement trois villes nouvelles principales : Songjiang, Jiading, Lingang.

**XI<sup>e</sup> plan quinquennal (2006-2010)** : propose un redéploiement polycentrique hiérarchisé « 1-9-6-6 » qui s'appuie de nouveau sur la ville nouvelle de Songjiang. La hiérarchie met en avant-plan une ville centrale orientée vers le secteur des services, neuf villes-clés décentralisées, une centrale administrative (capitale) pour chacun des districts/conté, 60 petites villes (50,000-150,000 hab.) et 600 villages centraux (2000 hab.).

**XII<sup>e</sup> plan quinquennal (2011-2015)** : se concentre principalement sur trois villes nouvelles d'un million de résidents à proximité de Shanghai: Jiading, Songjiang et Nanqiao. Quatre autres villes nouvelles avec des emplacements plus périphériques sont également devenues des moteurs de développement du Delta du Yangtze : Qinpu, Jinshan, Lingang et Chengqiao.

(Sources : Henriot, 2014; Liu, 2014)



**Figure D.1** Les plans directeurs de 1959, 2001 et 2006 à Shanghai

Schéma directeur de 1959 et ses villes satellites (Source : Liu, 2014). Programme pilote « One city, Nine Towns » de 2001 (à gauche); plan structuré « 1-9-6-6 » de 2006 (à droite). (Source : Yu, 2008)

## RÉFÉRENCES

### Dictionnaires et encyclopédies

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales. (2012). Récupéré de <http://www.cnrtl.fr/>

Encyclopédie Larousse. [s. d.]. Récupéré de <http://www.larousse.fr/encyclopedie/>

Gauthiez, B. (2003). *Espace urbain : vocabulaire et morphologie*. Paris : Éditions du patrimoine.

Merlin, P. et Choay, F. (dir.). (2009). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses universitaires de France.

Sanjuan, T. (2009). *Atlas de Shanghai*. Paris: Éditions Autrement.

Sanjuan, T. (2012). *Atlas de la Chine*. Paris: Éditions Autrement.

### Site internet

Bureau de statistiques de Shanghai. (2015). Récupéré de [www.stats-sh.gov.cn](http://www.stats-sh.gov.cn)

Government of Songjiang District. (2014). *Official Website of Songjiang District, Shanghai*. Récupéré de <http://english.songjiang.gov.cn/>

International New Town Institute. (2015). Récupéré de [www.newtowninstitute.org](http://www.newtowninstitute.org)

International Seminar on Urban Form. [s. d.]. Récupéré de [www.urbanform.org](http://www.urbanform.org)

Portail linguistique du Canada. (2015). *Outils d'aide à la rédaction*. Récupéré de <http://www.noslangues-ourlanguages.gc.ca/bien-bien/outils-tools-fra.html>

UN-Habitat. (2012), China. Récupéré de <http://unhabitat.org/china/>

Urban Morphology Institute. (2015). Récupéré de [www.urbanmorphologyinstitute.org](http://www.urbanmorphologyinstitute.org)

### Littérature scientifique

- Abramson, D. B. (2010). A trans-pacific planning education in reverse: Reflections of an American with a chinese doctorate in urban planning and design. Dans P. Healey et al. (dir.), *Crossing borders : international exchange and planning practices* (p. 289-312). London; New York : Routledge.
- Adam, R. (2008). Globalisation and architecture. *The architectural review*, 223(1332), February, p.74.
- Adam, R. et Jamieson, C. (2014). Identifying trends in masterplanning: A typological classification system. *Urban Design International*, 19(4), p. 274-290.
- Allain, R. (2004). *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris: Armand Colin.
- Alsayyad, N. (2001). *Hybrid urbanism : on the identity discourse and the built environment*. Westport, Conn. : Praeger.
- Atkins Architects, Thomas, M. (2011). *Atkins: Architecture & Urban Design : Selected & Current Works 2011*. Victoria, Australie: Images Publishing.
- Becherand, P. (2010). Entre mondialisation et retour à la tradition, l'avenir des villes chinoises se joue dans les périphéries. *Territoires du futur: Revue internationale de prospective territoriale*, no 12. Paris : L'Harmattan.
- Becherand, P. (2011). Plongeon dans les banlieues chinoises : l'invention de gated communities à la chinoise ? Dans C. Douady (dir.), *Espaces chinois, urbains et culturels* (p.121-131). Paris : L'Harmattan, collection : EurOrient, no.33-34.
- Bénazéraf, D. (2010). Pékin tourne le dos à ses rues ? *EchoGéo*, 12. Consulté le 21 octobre 2014, URL : <http://echogeo.revues.org/11786>
- Berg, P. et Björner, E. (dir.). (2014). *Branding Chinese Mega-Cities: Policies, Practices and Positioning*. UK, Cheltenham : Edward Elgar Publishing.
- Bergère, M. (2005). Le développement urbain de Shanghai, un « remake »? *Vingtième Siècle, Revue d'histoire* (85), p. 45-60.
- Berque, A. (1993). *Du geste à la cité formes urbaines et lien social au Japon*. Paris: Gallimard.
- Biddulph, M. et al. (dir.). (2003). From concept to completion: A critical analysis of the urban village. *The Town Planning Review*, 74(2), p. 165-193.
- Bosker, B. (2013). *Original Copies: Architectural Mimicry in Contemporary China*. Honolulu : University of Hawaii Press.

- Brès, A. et Sanjuan, T. (2014). Métropolisation et principes d'aménagement des espaces périurbains à Shanghai. Dans J.L. Chaléard (dir.), *Métropoles aux Suds, le défi des périphéries?* (p. 183-194). Paris : Éditions Karthala.
- Bürklin, T. et Peterek, M. (2008). *Morphologie urbaine*. Basel : Birkhäuser.
- Cai, Y. (2011). Chinese cities and urban design: tradition, present, challenge. Dans B. Bauerfiend et J. Fokdal (dir.), *Bridging urbanities : reflection on urban design in Shanghai and Berlin* (p. 35-41). Munster : Lit Verlag.
- Çaliskan, O. (2009). *Pattern formation in planned urban peripheries: a typomorphological approach to design*. Hollande: IOS Press. Consulté le 30 mars 2015, URL: [http://www.academia.edu/5599963/Pattern\\_Formation\\_in\\_Planned\\_Urban\\_Peripheries\\_A\\_Typomorphological\\_Approach\\_to\\_Design?](http://www.academia.edu/5599963/Pattern_Formation_in_Planned_Urban_Peripheries_A_Typomorphological_Approach_to_Design?)
- Campanella, T. J. (2008). *The Concrete Dragon China's Urban Revolution and what it means for the world*. New York: Princeton Architectural Press.
- Campanella, T. J. (2009). Mimetic utopias : themeing and consumerism on China's suburban frontier. Dans N. Turan et S. Ramos (dir.), *New geographies : after zero* (p. 80-85). Cambridge, Mass. : Harvard University Graduate School of Design.
- Cellard, A. (1997). L'analyse documentaire. Dans J. Poupart et al. (dir.), *La recherche qualitative: Enjeux épistémologiques et méthodologiques* (p. 251-271). Québec: Gaëtan Morin.
- Chaléard, J. (2014). *Métropoles aux Suds, le défi des périphéries?* Paris : Éditions Karthala.
- Chen, F. (2012). Interpreting urban micromorphology in China: case studies from Suzhou. *Urban morphology*, 16(2), p. 133-148.
- Chen, F. et Romice, O. (2009). Preserving the cultural identity of Chinese cities in urban design through a typomorphological approach. *Urban Design International*, 14(1), p. 36-54.
- Chen, F. et Thwaites, K. (2013). *Chinese Urban Design : The Typomorphological Approach*. Farnham, Surrey: Ashgate Publishing Ltd.
- Chen, X. et al. (2009). Localizing the Production of Global Cities: A Comparison of New Town Developments Around Shanghai and Kolkata. *City Community*, 8(4), p. 433-465.
- Clément, P. (1995). Chine : formes de villes et formation des quartiers. Dans P. Clément et al. (dir.), *Cités d'Asie* (p.173-190). Les cahiers de la recherche architecturale, 35/36. Éditions parenthèse.
- Conzen, M. R. G. (1960). *Alnwick, Northumberland : a study in town-plan analysis*. The institute of British Geographers, Publication 27. London: George Philip & Son.

- Corboz, A. (2003). *Deux capitales françaises : Saint-Pétersbourg et Washington*. Gollion : Infolio Éditions.
- Cuthbert, A.R. (2006). *The form of cities : political economy and urban design*. Malden, MA: Blackwell Publishing.
- Den Hartog, H. (dir.) (2010). *Shanghai New Towns: Searching for Community and Identity in a Sprawling Metropolis*. Rotterdam : 010 Publishers.
- Dey, I. (1993). *Qualitative data analysis : a user-friendly guide for social scientists*. London: Routledge.
- Douady, C. (2011). *Lire la ville chinoise*. Paris : L'Harmattan.
- Douay, N. (2008). Shanghai : l'évolution des styles de la planification urbaine. *Perspectives chinoises*, (4), p. 16-26.
- Doulet, J. (2013). *La ville « made in China »*. Paris: Editions B2.
- Feng, Q. (2014). *A typo-morphological enquiry into the evolution of urban and architectural forms in the Huangpu district of Shanghai, China*. (Mémoire de maîtrise). Université Concordia. Récupéré de Spectrum research repository, l'archive de publications électroniques de Concordia <http://spectrum.library.concordia.ca/978495/>
- Friedmann, J. (2010). Do Planning Ideas Travel? ». Dans P. Healey et al. (dir.) *Crossing borders : International exchange and planning practices* (p. 313-328). Londres: Routledge.
- Gaubatz, P. (1998). Understanding Chinese urban form : contexts for interpreting continuity and change. *Built environment*, 24(4), p. 251-270.
- Gaubatz, P. (1999). China's urban transformation: Patterns and processes of morphological change in Beijing, Shanghai and Guangzhou. *Urban Studies*, 36(9), p. 1495-1521.
- Gaubatz, P. (2007). The potential for Chinese urban morphology. *Urban Morphology*, 11(2), p. 147-149.
- Gelézeau, V. (2003). *Séoul, ville géante, cités radieuses*. Paris : Éditions CNRS.
- Giroir, G. (2006). A globalized golden ghetto in a Chinese garden : the Fontainebleau Villas in Shanghai. Dans F. Wu (dir.), *Globalization and the Chinese cities* (p. 208-226). London: Routledge.
- Gray C. et Malins, J. (2004). *Visualizing Research: A Guide To The Research Process*. Aldershot, Hants, Grande-Bretagne: Ashgate.

- Gregory, K. (2013). Thames Town: the successes, failures, and implications of designing the model middle-class lifestyle in (post-) socialist and post-concession Shanghai. *Princeton Journal of East Asian studies*, p.76-90. Consulté le 16 mars 2015, URL: <http://issuu.com/pjeas/docs/volumesp1/85>
- Gu, K. (2003). *Urban morphology of the Chinese city: Cases from Hainan*. (Thèse de doctorat). Université de Waterloo. Récupéré de *ProQuest Dissertations & Theses*. NQ82989.
- Gu, K. et al. (2008). Residential building types as an evolutionary process: the Guangzhou area, China. *Urban morphology*, 12(2), p. 97-115.
- Guan, Q. (1997). *Lilong housing, a traditional settlement form*. (Thèse de doctorat). Université McGill. Récupéré de *ProQuest Dissertations & Theses*. MQ29850.
- Guo, J. (2008). *La transformation du tissu urbain des villes chinoises et la conservation du centre historique: Cas du vieux-shanghai*. (Thèse de doctorat). Université de Montréal. Récupéré de *ProQuest Dissertations & Theses*. NR57510.
- Guillebaud, J. (2008). *Le commencement d'un monde : vers une modernité métisse*. Paris: Seuil.
- Hall, S. et Du Gay, P. (dir.). (1996). *Questions of cultural identity*. London: Sage.
- Hassenpflug, D. (2010). *The urban code of China*. Basel : Birkhäuser.
- He, J. (2012). Implementation of the Shanghai Master Plan (2001-2020). *AESOP 26th Annual Congress*, 11-15 July 2012, METU, Ankara.
- Healey, P. (1986). Diffusion of the new town idea in the developing world. Dans I. Masser et R. H. Williams (dir.), *Learning from other countries : the cross-national dimension in urban policy-making* (p. 125-137). Norwich, UK : Geo Books.
- Healey, P. et Upton, R. (dir.). (2010). *Crossing borders : international exchange and planning practices*. London; New York : Routledge.
- Hee, L. (2007). Rethinking Shanghai's urban housing. *Urban Design International*, 12(2-3), p.131-142.
- Hein, C. (2003). The transformation of planning ideas in Japan and its colonies. Dans J. Nasr et M. Volait (dir.), *Urbanism: Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans* (p. 51-82). West Sussex, England: Wiley-Academy.
- Henriot, C. (2013). *Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai : les nouvelles périphéries urbaines chinoises*. (Thèse de doctorat). Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Récupéré de <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01127822>

- Henriot, Carine. (2013). Aménager les périphéries urbaines chinoises : ville nouvelle et partenariat public-privé à Shanghai. *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable*, Hors-série (1), p. 207-222.
- Henriot, Carine. (2014). Développement immobilier et redéploiement résidentiel à Shanghai. Le cas de la ville nouvelle de Songjiang. Dans J.L. Chaléard (dir.), *Métropoles aux Suds, le défi des périphéries?* (p. 195-206). Paris : Éditions Karthala.
- Henriot, Christian. et Zheng, Z. (2002). Les divisions de la ville à Shanghai (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles). Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p. 157-189. Consulté le 30 octobre 2014, URL : <http://books.openedition.org/editionsmsh/1245?lang=en>
- Hofstede, G. (2001). *Culture's consequences : comparing values, behaviours, institutions, and organisations across nations*. London : Sage.
- Hui, X. (2012). Housing, Urban Renewal and Socio-Spatial Integration: A Study on Rehabilitating the Former Socialistic Public Housing Areas in Beijing. *A+B*. Delft University of Technology, Department of Urbanism. Consulté le 02 novembre 2014, URL : [http://librairie.immateriel.fr/fr/read\\_book/9781481999526/chapter04](http://librairie.immateriel.fr/fr/read_book/9781481999526/chapter04)
- Hwang, J. (1994). *The reciprocity between architectural typology and urban morphology*. (Ph.D.). University of Pennsylvania. Récupéré de *ProQuest Dissertations & Theses*. NR14719.
- Jacobs, A. et Appleyard, D. (1987). Toward an urban design manifesto. *Journal of the American Planning Association*, 53(1), p. 112-120.
- Jullien, F. (1993). *Éloge de la fadeur : à partir de la pensée et de l'esthétique chinoises*. Paris: Librairie générale française.
- King, A. D. (1990). *Urbanism, Colonialism and the World Economy*. Londres : Routledge.
- King, A. D. (2003). Writing transnational planning histories. Dans J. Nasr et M. Volait (dir.), *Urbanism: Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans* (p.1-14). West Sussex: Wiley-Academy.
- Koolhaas, R. (2011). *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Paris: Payot & Rivages.
- Kostof, S. (1991). *The city shaped: urban patterns and meanings through history*. Toronto : Bulfinch Press.
- Kusno, A. (2013). The post-colonial unconscious: observing mega-imagistic urban projects in Asia. Dans V. Bharne (dir.), *The emerging Asian cities: concomitant urbanities and urbanisms* (p. 183-192). London : Routledge.

- Landman, K. (2008). Gated neighbourhoods in South Africa: an appropriate urban design approach? *Urban design International*, 13, p. 227-240.
- Lang, J. (2000). Learning from the twentieth century urban design paradigms : lessons for the early twenty-first century. Dans R. Freestone (dir.), *Urban planning in a changing world: the twentieth century experience* (p. 78-97). Londres : E&FN Spon.
- Larochelle, P. (2004). Lexique de typo-morphologie architecturale et urbaine. Dans Notes pour le cours *Morphologie et syntaxe du milieu bâti*, faculté d'architecture et d'aménagement. Université Laval, sept. 2004, p. 1-19.
- Lawhon, L. L. (2009). The neighborhood unit: Physical design or physical determinism? *Journal of Planning History*, 8(2), p. 111-132.
- Le Coguiec, É. (2012). *Pour une compréhension de la conception architecturale : étude réflexive de la conception du projet M.N.12 et de ses références*. (Thèse de doctorat). Université du Québec à Montréal. Récupéré d'*Archipel*, l'archive de publications électroniques de l'UQAM <http://www.archipel.uqam.ca/5623/>
- Lévy, A. (1999). Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research. *Urban morphology*, 3(2), p. 79-85.
- Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*, 4(122), p. 25-48.
- Lewis, R. (2003). *The Cultural Imperative, Global Trends in the 21st Century*. Yarmouth, Maine: Intercultural Press.
- Li, Y. (2013). *A typo-morphological enquiry into the evolution of residential architecture and urban tissues of the Guangfunan area of Guangzhou, China*. (Mémoire de maîtrise). Université Concordia. Récupéré de *Spectrum*, l'archive de publications électroniques de Concordia <http://spectrum.library.concordia.ca/977412/>
- Li, Y. et Gauthier, P. (2014). The evolution of residential buildings and urban tissues in Guangzhou, China : morphological and typological perspectives. *Urban Morphology*, 18(2), p. 129-49.
- Lieto, L. (2015). Cross-border mythologies: The problem with traveling planning ideas. *Planning theory*, 14(2), p. 115-129.
- Lim, L. (2006, 14 décembre). China Gets Its Own Slice of English Countryside. *NPR*. Récupéré de <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=6608596>
- Lin Z. (2013). Building utopias: China's emerging new town movement. Dans V. Bharme (dir.), *The emerging Asian cities: concomitant urbanities and urbanisms* (p. 225-233). London : Routledge.

- Liu, Y. (2011). Shanghai : villes nouvelles et inspiration étrangère. « Une ville et neuf bourgs » : stratégie pour développer les villes nouvelles de Shanghai. Dans C.-N. Douady (dir.), *Espaces chinois, urbains et culturels* (p.101-120). Paris : L'Harmattan, collection : EurOrient, no.33-34.
- Liu, Y. (2014). Les villes nouvelles de Shanghai : rôle et fonctions dans la structuration de la métropole et mixité fonctionnelle à Jinshan. (Thèse de doctorat). Université Paris-Est.  
Récupéré de :  
<http://194.199.207.180:8080/Record.htm?idlist=2&record=19117285124919354679>
- Love, T. et Crawford, C. (2011). Plot logic: character-building through creative parcelisation. Dans S. Tiesdell et D. Adams (dir.), *Urban design in the real estate development process* (p. 92-113). Chichester: John Wiley & Sons.
- Lu, D. (2006). *Remaking Chinese Urban Form : modernity, scarcity and space, 1949-2005*. Londres : Routledge.
- Lu, X. (2008). *China, China... Western architects and city planners in China*. Ostfildern : Hatje Cantz.
- Mace, G. et Pétry, F. (2000). Quatrième étape : construire un cadre opératoire. Dans *Guide d'élaboration d'un projet de recherche* (p. 51-75). Québec : Presse de l'Université Laval.
- Maciocco, G. (2008). Fundamental Trends in City Development. *Series: Urban and Landscape Perspectives*, 1, p. 41-66.
- Mangin, D. (2004). *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : Édition de la Villette.
- Marshall, S. (2005). *Streets and Patterns*. London: Spon Press.
- Marshall, S. et Çaliskan, O. (2011). A joint framework for urban morphology and design. *Built Environment*, 37, p. 409-26.
- Masser, I. et Williams, R. H. (1986). *Learning from other countries : the cross-national dimension in urban policy-making*. Norwich, UK : Geo Books.
- Mongin, O. (2013). *La ville des flux : l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*. Paris : Fayard.
- Monson, K. (2008). String Block Vs Superblock: Patterns of Dispersal in China. *Architectural design*, 78(1), p.46-53.
- Moudon, A. V. (1994). Getting to know the built landscape: typomorphology. Dans K. A. Franck et L. H. Schneekloth, *Ordering space: types in architecture and design* (p. 288-309). New York: Van Nostrand Reinhold.

- Moudon, A. V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Journal of Urban Morphology*, (1), p. 3-10.
- Nasr, J. et Volait, M. (dir.). (2003). *Urbanism: Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*. West Sussex, England: Wiley-Academy.
- Ngai, M. Y. (2012). Walled Without Gates: Gated Communities in Shanghai. *Urban Geography*, 33(2), p. 221-236.
- Nieuwenhuis, M. (2010). Tracing the politics of space in one city and nine towns. Dans H. den Hartog (dir.), *Shanghai New Towns: Searching for Community and Identity in a Sprawling Metropolis* (p. 291-304). Rotterdam : 010 Publishers.
- Panerai, P. et al. (1980). *Éléments d'analyse urbaine*. Bruxelles : Archives d'architecture moderne.
- Panerai, P. et al. (1997). *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Marseille: Parenthèses.
- Panerai, P. et al. (1999). *Analyse urbaine*. Coll. «Eupalinos ». Marseille Parenthèses.
- Panerai, P. (2006). Paris métropole : une polycentralité hiérarchisée. Récupéré le 10 octobre 2015 à l'adresse : <http://grandparis.verblog.com/article-22513476.html>
- Patricios, N. (2002). Urban design principles of the original neighborhood concepts. *Urban morphology*, 6(1), p. 21-32.
- Pope, A. (2009). Ex nihilo urbanism. Dans N. Turan et S. Ramos, *New geographies : after zero* (p. 12-21). Cambridge, Mass. : Harvard University Graduate School of Design.
- Radovic, D. (2004). Towards culturally responsive and responsible teaching of urban design. *Urban Design International*, 9(4), p. 175-186.
- Ranhagen, U. (2014). *Five new towns in Shanghai. Present situation and future perspectives*. Rapport de recherche, Department of Urban Planning at the Swedish Royal Institute of Technology (KTH).
- Raynaud, M. M. (2014). Design urbain et grands projets : politique publique ou politique privée. Dans M. Hubert et al. (dir.), *Les grands projets urbains : territoires, acteurs et stratégies* (chapitre 6). Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.
- Roncayolo, M. (1996). *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Paris : Éditions de l'EHESS.
- Said, E. W. (1983). *The world, the text, and the critic*. Cambridge, Mass : Harvard University Press.

- Sanjuan, T. et Trolliet, P. (2010). *La Chine et le monde chinois: une géopolitique des territoires*. Paris: Armand Colin.
- Sanyal, B. (2010). Similarity or differences? What to emphasize now for effective planning practice. Dans P. Healey et al. (dir.), *Crossing borders : international exchange and planning practices* (p. 329-350). London; New York : Routledge.
- Schoon, N. (2001). *The chosen city*. London : Spon Press.
- Sénat, Sueur, J.-P. (2011). *Villes du futur, futur des villes. Quel avenir pour les villes du monde?* Tome 1: Enjeux. (Rapport no 594). Récupéré de <http://www.senat.fr/rap/r10-594-1/r10-594-11.pdf>.
- Shelton, B. (1999). *Learning from the Japanese City: West meets East in Urban Design*. London; New York : E & FN Spon.
- Shen, J. (2011). *Suburban development in Shanghai : A case of Songjiang*. (Thèse de doctorat). School of City and Regional Planning de l'Université de Cardiff. Récupéré de *ProQuest Dissertations & Theses*. U583545
- Shen, J. et Wu, F. (2012). The Development of Master-Planned Communities in Chinese Suburbs: A Case Study of Shanghai's Thames Town. *Urban Geography*, 33(2), p. 183-203.
- Tait, M. et Jensen, O. B. (2007). Travelling ideas, power and place: The cases of urban villages and business improvement districts. *International Planning Studies* 12(2), p. 107-128.
- Thomae, C. (2011). One city, two typologies : Shanghai Pujiang new town. Dans B. Bauerfiend et J. Fokdal (dir.), *Bridging urbanities : reflection on urban design in Shanghai and Berlin* (p. 55-69). Munster : Lit Verlag.
- Toccoli, V. (2012). *Shanghai 2020: le mythe & l'eutopie*. Nice: Ovadia.
- Turan, N. et Ramos, S. (2009). *New geographies : after zero*. Cambridge, Mass. : Harvard University Graduate School of Design.
- UN Habitat. (2013). *State of the world's cities 2012/2013 : prosperity of cities*. New York : Routledge.
- UN Habitat. (2014). *The state of China's cities 2014/2015*. China City Press.
- Unwin, R. (1909) *Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*. London: T.F.Unwin.

- Vidyarthi, S. (2010). Reimagining the American neighborhood unit for India. Dans P. Healey et al. (dir.), *Crossing borders : international exchange and planning practices* (p. 73-93). London; New York : Routledge.
- von Hausen, M. A. (2013). *Dynamic urban design: a handbook for creating sustainable communities worldwide*. Bloomington: iUniverse.
- Wang, B. (2010). Cities in transition : episodes of spatial planning in modern China. Dans P. Healey et al. (dir.), *Crossing borders : international exchange and planning practices* (p. 95-115). London; New York : Routledge.
- Wang, L. et Hoch, C. (2013). Pragmatic rational planning: comparing Shanghai and Chicago. *Planning theory*, 12(4), p. 369-390.
- Wang, Yuhong. (2000). Coordination issues in Chinese large building projects. *Journal of Management in Engineering*, 16(6), p. 54-61.
- Wang, Yuwei. (2012). Persistence of the Collective Urban Model in Beijing. *Projective cities, Architectural Association Graduate School*. Consulté le 02 novembre 2014, URL : <http://projectivecities.aaschool.ac.uk/portfolio/yuwei-wang-beijing-collective/>
- Ward, S. V. (1992). *The garden city past, present and future*. London ; New York: E & FN Spon.
- Ward, S. V. (2000). Re-examining the international diffusion of planning. Dans R. Freestone (dir.), *Urban planning in a changing world : the twentieth century experience* (p.40-60). Collections : Studies in history, planning, and the environment. London : E&FN Spon.
- Ward, S. V. (2003). Learning from the US: the Americanisation of western urban planning. Dans J. Nasr et M. Volait (dir.), *Urbanism: Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans* (p. 83-105). West Sussex, England: Wiley-Academy.
- Ward, S. V. (2010). Transnational planners in a postcolonial world. Dans P. Healey et al. (dir.), *Crossing borders : international exchange and planning practices* (p. 47-72). London; New York : Routledge.
- Watts, J. (2004, 2 juin). Shanghai surprise... a new town in ye olde English style. *The Guardian*. Récupéré de <http://www.theguardian.com/world/2004/jun/02/arts.china1>
- Weiderhecker, A. (2007, 13 janvier). Alien satellites for Shanghai. *Financial Times*. Récupéré de <http://www.ft.com/cms/s/0/5a60e34a-a2ab-11db-a187-0000779e2340.html#ixzz3eTuszLXN>
- White, E. (2007). Path–Portal–Place. Dans M. Carmona et S. Tiesdell (dir.), *Urban design reader* (p. 185-198). Oxford : Architectural Press.
- Whitehand, J.W.R. (2012). Issues in urban morphology. *Urban Morphology*, 16(1), p. 55-65.

- Whitehand, J. W. R. et Gu, K. (2006). Research on Chinese urban form: Retrospect and prospect. *Progress in Human Geography*, 30(3), p. 337-355.
- Whitehand, J. W. R. et Gu, K. (2007). Extending the compass of plan analysis: a Chinese exploration. *Urban morphology*, 11(2), p. 91-109.
- Whitehand, J.W.R. et al. (2011). Urban morphology and conservation in China. *Cities*, 28(2), p. 171-185.
- World Bank. (2014). *Urban China: Toward Efficient, Inclusive, and Sustainable Urbanization*. World Bank Publications, Jul 29, 2014 - Business & Economics.
- Wright, H. (2013). *Instant cities*. London: Blackdog publishing.
- Wu, F. (2005). Rediscovering the gate under market transition from work-unit compounds to commodity housing enclaves. *Housing studies*, 20(2), p. 235-254.
- Wu, F. (2006). *Globalization and the Chinese city*. London : Routledge.
- Wu, F. (2010). Gated and packaged suburbia: Packaging and branding Chinese suburban residential development. *Cities*, 27, p. 385–396.
- Wu, F. (2015). *Planning for growth : urban and regional planning in China*. New York : Routledge.
- Wu, L.L.W. (2010). New town models: Planning sameness and difference in Hong Kong and Shanghai. Dans H. den Hartog (dir.), *Shanghai New Towns: Searching for Community and Identity in a Sprawling Metropolis* (p. 239-256). Rotterdam : 010 Publishers.
- Xu, M. et Yang, Z. (2009). Design history of China's gated cities and neighbourhoods: Prototype and evolution. *Urban Design International*, 14(2), p. 99-117.
- Xue, C. Q. L. et al. (2013). Building new towns in China : A case study of Zhengdong New District. *Cities*, 30, p. 223-232.
- Xue, C. Q. L. et Zhou, M. (2007). Importation and adaptation: building 'one city and nine towns' in Shanghai: a case study of Vittorio Gregotti's plan of Pujiang Town. *Urban Design International*, 12, p. 21–40.
- Yin, J. et al. (2011). Monitoring urban expansion and land use/land cover changes of Shanghai metropolitan area during the transitional economy (1979-2009) in China. *Environmental Monitoring and Assessment*, 177(1-4), p. 609-621.

- Yu, Y. (2012). *New town modeling : reviewing Dutch new towns via quantitative methods to provide appropriate tools and strategy for accelerating Chinese new town development, using Songjiang new town as the test case.* (Mémoire de Maîtrise). Delft University of Technology, Pays Bas. Récupéré du répertoire institutionnel des thèses de l'Université de Delft : <http://repository.tudelft.nl/view/ir/uuid%3Ad763326b-49cf-4b7f-93d4-65af01da6764/>
- Yu, S. (2008). Shanghai urban planning implementation assessment. Dans L.Z. (dir.), *Main Report*, vol. 1. Shanghai Urban Planning and Design Institute.
- Zhou, J. (2012). Urban Vitality in Dutch and Chinese New Towns. A comparative study between Almere and Tongzhou. *A+BE : Architecture and the Built Environment*, 2(3).
- Zhu, J. (2010). Developmental planning for sustainable urbanization in Asia. Dans P. Healey, et al. (dir.), *Crossing borders : international exchange and planning practices* (p. 265-288). London; New York : Routledge.