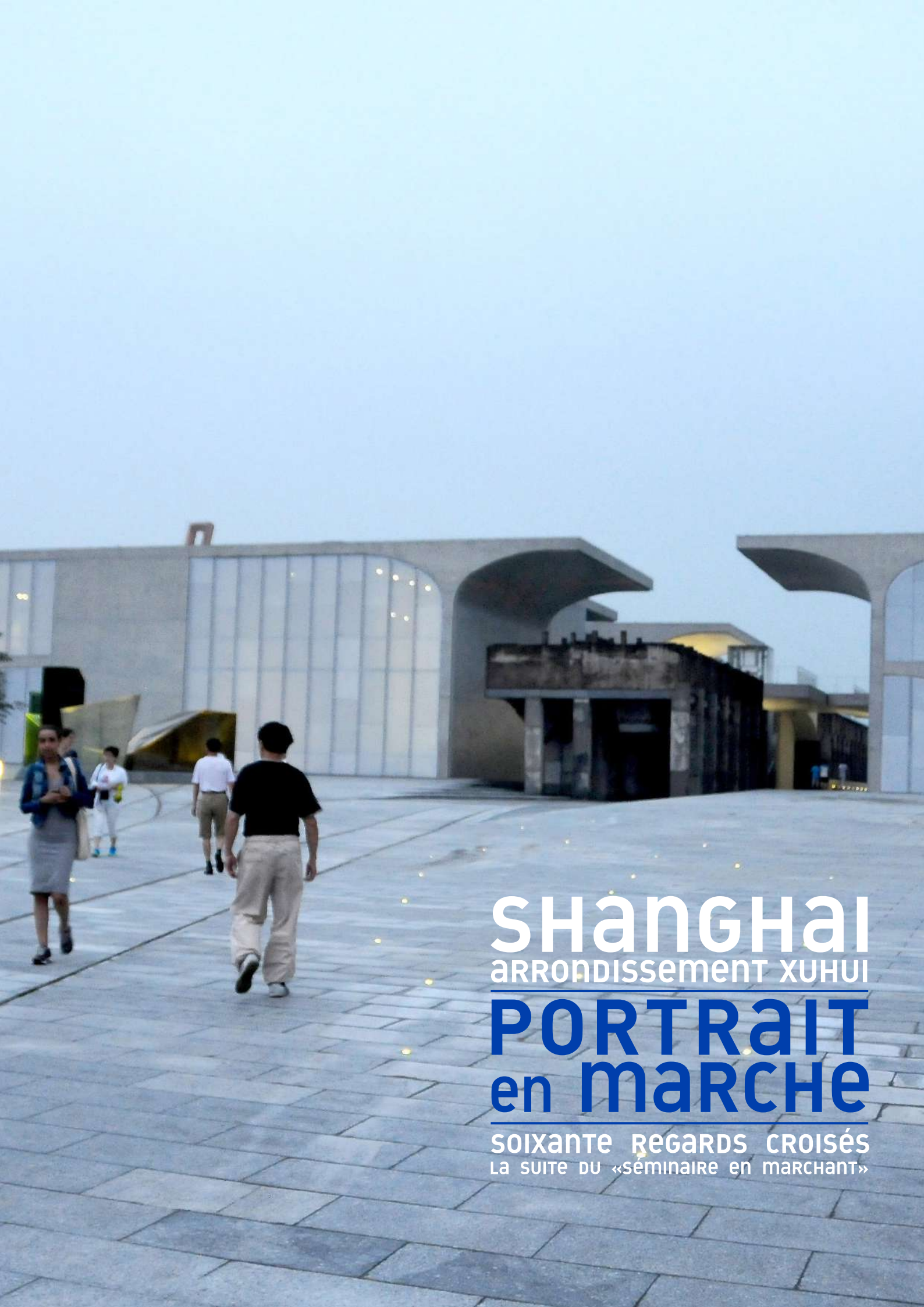


SHANGHAI
ARRONDISSEMENT XUHUI
PORTRAIT en MARCHE
SOIXANTE REGARDS CROISÉS
LA SUITE DU «SÉMINAIRE EN MARCHANT»

> Photo de couverture : Musée Long, Atelier Deshaus architectes

Shanghai
Arrondissement Xuhui
Portrait en marche
Soixante regards croisés
La suite du «Séminaire en marchant»

Sous la direction de

Françoise Ged
Rémi Ferrand
Catherine Bastien-Ventura
Émilie Rousseau

MODE D'EMPLOI
DU «SÉMINAIRE EN MARCHANT» À LA PUBLICATION

Françoise Ged, SHAO Yong, Catherine Bastien-Ventura, Rémi Ferrand, Émilie Rousseau



Le *Séminaire en marchant*. Avec qui ?

Organisé à Shanghai du 13 au 17 juillet 2014, le séminaire s'est adressé à un public large d'enseignants et de praticiens de la ville, de l'architecture, des arts plastiques. Pendant 4 jours, il a réuni une soixantaine de personnes, venues de France pour moitié, de Shanghai et de différentes villes de Chine pour les autres. Le programme a été conçu à Paris avec Rémi Ferrand et Emilie Cam (agence REW) avec Emilie Rousseau et Françoise Ged, et à Shanghai avec M. ZHOU Jian et Mme SHAO Yong (WHITRAP, Université Tongji), M. GUAN Yetong, Mme ZHU Ting et Mme WANG Xiao (Bureau d'Urbanisme et de gestion foncière de Xuhui). La confiance et l'intérêt du bureau d'urbanisme de Xuhui ont permis sa réalisation. Il a bénéficié des conseils d'amis et professionnels intéressés, qui tous n'ont pu y participer. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés !
A Shanghai, *Architecture Studio* et l'*Agence Jacques Ferrier* se sont mobilisées pour nous accueillir ou participer au séminaire, de même que l'agence *Original Design Studio* dirigée par ZHANG Ming et ZHENG Peiguang qui nous a présenté lui-même *Red Town*, projet innovant de transformation d'une ancienne usine d'acier en complexe culturel.

Le *Séminaire en marchant*. Pourquoi et comment ?

Le *Séminaire en marchant* fait suite aux «Rencontres de Shanghai, la ville à l'horizon 2010 », que nous avions organisées en 2005 pour permettre aux deux milieux professionnels, chinois et français, des métiers de la ville et de l'architecture de se rencontrer. Ces journées avaient marqué une étape majeure dans la connaissance mutuelle. Elles clôturaient avec succès le «Programme présidentiel, 150 architectes, urbanistes, paysagistes chinois en France», qui avait ouvert une voie large aux échanges sur l'enseignement, la recherche, la pratique du projet, accueillant plus de 500 participants pendant trois jours.
Dix ans plus tard, le temps de la découverte mutuelle n'est plus de mise. Les informations et les voyages se sont multipliés entre les deux pays mais nous avons gardé dans notre action le même fil directeur : la volonté de partager les meilleures pratiques, de permettre des échanges plus approfondis entre les participants et leurs différents métiers. La même ambition devait être servie par une autre forme.

Nous avons proposé de nouvelles journées d'échanges, organisées cette fois autour de plusieurs promenades à pied. Pour les participants, ces parcours constituent autant d'invitations à comprendre et à se questionner sur les pratiques et les modes de faire la ville, qu'à aborder de menus propos de la vie quotidienne. Parce qu'il comporte beaucoup de situations emblématiques et présente une gamme de problématiques actuelles, nous avons choisi l'arrondissement Xuhui. Dans un périmètre relativement restreint, il nous permet de (re) découvrir des lieux signifiants, de tracer des itinéraires ouvrant sur des perspectives d'échanges fructueux.



Nous avons choisi cinq sites (dont deux associés), pour leur représentativité dans les mutations actuelles de la ville : le secteur protégé des rues Hengshan-Fuxing, les abords de la cathédrale de Xujiahui, la Gare du sud et le secteur industriel de Caohejing, les berges du Huangpu (West Bund, en écho au Bund, le boulevard urbain créé le long du Huangpu au XIX^{e} siècle, emblématique de la ville). Enfin, plusieurs thématiques nous ont guidés pour organiser ces journées et réfléchir à la fabrique et à la pratique de la ville : les ressources (de la nature dans la ville aux questions du recyclage des sols, des édifices et des matériaux) ; la mobilité et les déplacements ; les nouvelles technologies de l'information (et leur influence sur les lieux de la sociabilité et de créativité dans la ville) ; la construction de la ville sur la ville et l'intégration du patrimoine et des identités métropolitaines.

Un séminaire en trois temps et quatre journées

- Jour 1 et 2 : Mesurer le territoire et ses enjeux

Shanghai est une métropole de 23 à 24 millions d'habitants avec une agglomération principale rassemblant près de 15 millions d'individus. Traverser ce territoire, grand comme la moitié de l'Ile de France, de l'est - où se trouve l'aéroport, en bordure de la mer de Chine - au centre-ville, puis du centre au nord en traversant le Yangzi, nécessite bien un jour de transports. C'est ce que nous avons fait à l'arrivée, pour aller sur l'île de Chongming, ce qui nous a permis d'appréhender la taille de ce territoire. Emprunter tunnel et ponts pour franchir l'imposante barrière liquide du plus long fleuve d'Asie ; longer les champs et les essais de culture hors-sol ; imaginer les relations nature-ville, écologiques, agricoles ou de loisir, pour cet ensemble de population ; emprunter les circuits rapides de déplacement ou marcher à pied, autant d'occasions pour les participants de tenter de comprendre et de mesurer, à partir de son vécu et de ses critères personnels une région et sa géographie.



La seconde journée a été dévolue à la compréhension des enjeux spécifiques de cette mégapole. Nous sommes redevables à YU Sijia (Bureau d'Urbanisme et de gestion foncière de Shanghai), à sa collègue WANG Lin et au sociologue YU Hai de l'Université Fudan, d'avoir réussi en un temps limité à partager les « faits urbains » et les réalisations emblématiques des dernières années. Deux praticiens nous ont fait partager leur mode de pensée et leur positionnement intellectuel à travers leurs réalisations récentes : ZHANG Ming, directeur d'*Original Design Studio*, architecte connu en Chine et familier de la France où il a été invité par ADP il y a une quinzaine d'années, nous a présenté ses réalisations récentes et sa position en tant que praticien et enseignant, puis ZHANG Peiguang, directeur du *Shanghai Sculpture Space à Red Town*, venu en France assister à des sessions de formation sur le patrimoine organisé par l'Université Tongji et la Cité de l'architecture & du patrimoine en 2005 et 2006. Pendant cette seconde journée, les participants ont été répartis dans des équipes correspondant à chacun des sites.

- Jour 3 : Marcher pour voir, percevoir et échanger en petits groupes

Les parcours sur chacun des sites, par équipe franco-chinoise, ont été encadrés par des 'pilotes' et médiateurs, français et chinois, à même de partager et d'expliquer les différentes situations.



Le soir, les équipes se sont rassemblées pour des échanges libres en préparation de la synthèse du lendemain.

- Jour 4 : Se concerter, se réunir et présenter collectivement aux représentants de la ville

Le matin a été consacré à la mise en commun des perceptions, des réactions ou des propositions sur les secteurs par chacune des équipes.

L'après-midi était réservée à une réunion conclusive, introduite par deux conférences, et suivie par un exposé des pilotes de chaque équipe présentant la synthèse des réflexions collectives, ouvrant ainsi des discussions très riches avec les représentants du Bureau d'urbanisme de Xuhui, avec l'ensemble des participants, auxquels se sont adjoints le professeur RUAN Yisan, ZHOU Jian, directeur du WHITRAP, Ségolène Dubernet, architecte à Shanghai et Emmanuel Lenain, Consul général de France à Shanghai.

Une suite au séminaire. Pourquoi et comment ?

La qualité des échanges et les retours des participants nous ont conduits à imaginer une suite au Séminaire. Comment rendre compte d'un évènement éphémère sans en détourner l'esprit ? Que conserver ce que qui a été présenté, vu, imaginé et comment le partager ? Enfin, comment aborder ce processus nouveau, celui de la marche collective et interprétative, comment l'intégrer dans les pratiques urbaines et universitaires à Shanghai et imaginer un jour sa reproductibilité ?

Pour cette étape, nous avons associé les compétences et les regards de Catherine Bastien-Ventura (Direction Europe de la recherche et coopération internationales, CNRS), de Rémi Ferrand (architecte, enseignant) à celles de Françoise Ged et d'Émilie Rousseau (Observatoire de la Chine à la Cité de l'architecture & du patrimoine). En lien étroit avec les équipes pilotées par SHAO Yong au WHITRAP à Shanghai, nous avons lancé deux initiatives : l'organisation d'une journée de restitution à Paris et la mise au point d'une publication en français et en chinois.

Appel à contribution

Les participants au Séminaire ont été invités à contribuer à ces suites. La forme des contributions était libre (textes, photos, dessins), avec cinq entrées proposées comme des axes possibles de lecture ou de positionnement.

- Ouvert / Fermé : comment les participants ont-ils perçu et compris les juxtapositions temporelles ou spatiales caractéristiques de Shanghai, les différents axes de porosité ou encore les logiques de spécialisation et de sectorisation ?
- Sol / Hors sol : quelles réactions à la suite de la découverte territoriale de la région, depuis l'île de Chongming jusqu'à l'étagement urbain de la métropole ?
- Liens dans le temps et l'espace : quelles perceptions intuitives, quelle compréhension du rapport complexe au passé en Chine, entre refoulement et valorisation ?
- La ville plastique : quelles couleurs et matières spécifiques à Shanghai ont gardé en mémoire les participants ? Ces yeux neufs avaient-ils vus ce que les regards plus habitués avaient désappris à voir ?



Les participants étaient libres de s'exprimer sur l'une des thématiques du séminaire, sur l'un des parcours, sur la ville…

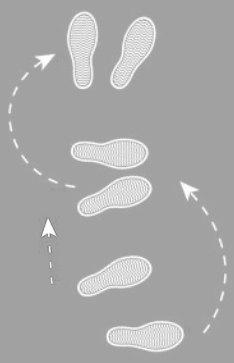
Restitution à la Cité de l'architecture & du patrimoine : «Shanghai à l'encontre des idées reçues»

Le 23 mars 2015, a constitué un premier moment de partage des différentes contributions et aussi un temps d'ouverture à un public plus large, avec la présentation du film d'Hervé Carriou et deux tables rondes : « La ville chinoise a contre-courant des idées reçues » et « Shanghai en marchant, une nouvelle approche de la ville », en présence de SHAO Yong. Nous avons sollicité des regards complémentaires : Judith Audin, sociologue, LIU Ning, architecte shanghaienne-doctorante, de praticiens familiers de la Chine Alexandre Stella (Architecture Studio), Olivier Cornefert (Agence Jacques Ferrier), Marlène Leroux (Archiplein), Bruno Hubert (ENSA Paris Malaquais), André Durbec (UMO).

Une publication : « Shanghai, portrait en marche ».

Pour la présente publication, nous avons fait le choix d'un document mixte, associant des réactions de terrain et des contributions plus posées. Le principe retenu a été celui d'un foisonnement classé par chapitres, permettant d'appréhender la globalité du processus : les réactions de terrain, les réflexions après le séminaire, et celles préalables, informatives sur chacun des sites.

Le statut différent entre les contributions écrites et les extraits des captations retenus explique les différences de tons ou de nature dans les textes présentés: les articles écrits cohabitent avec les *verbatim* des échanges enregistrés ou des interviews réalisées par Hervé Carriou[1] au cours des journées à Shanghai. L'ensemble des propos a été retranscrit qu'il s'agisse de la compréhension du territoire et de ses enjeux, de la présentation des quatre parcours par le Bureau d'urbanisme de Xuhui, des présentations des équipes réalisées lors du forum d'échanges ou des interventions spécifiques de Catherine Bastien Ventura et de RUAN Yisan.



Il est certes difficile de figer les échanges multiples, interpersonnels ou groupés qui ont eu lieu, les ressentis, les désarrois, les fous rires, les étonnements, les ravissements.

Nous imaginons que cette publication restituera la pluralité enrichissante des regards sur un même ensemble, et contribuera ainsi à la connaissance de Shanghai au prisme d'un de ses arrondissements. Nous souhaitons qu'elle encourage d'autres événements similaires, dont la transversalité et la richesse puisse comme, certains nous l'ont confié, alimenter les travaux des enseignants et des praticiens sur les questions urbaines contemporaines et sur Shanghai.

Annexes

Pour mettre à disposition les données collectées, nous avons placé en annexe le programme du séminaire, la liste des participants et les dossiers diffusés aux participants à leur arrivée, réalisés sous la direction de SHAO Yong. Leur mise en forme a été adaptée à la maquette, avec un contenu identique.

1 Le film réalisé par Hervé Carriou lors du *Séminaire en marchant* à Shanghai, et la captation de la restitution du 23 mars 2015 sont en ligne sur le site de la Cité de l'architecture & du patrimoine.

« L'arrondissement Xuhui est une miniature de la Chine »

Pr. RUAN Yisan
Shanghai - 16 Juillet 2014

« Il y a quelques années, je regardais une famille française qui faisait du vélo sur les berges de la Seine et je me disais qu'il serait bien que les Shanghaïens puissent faire du vélo au bord du Huangpu.
Aujourd'hui c'est possible ! »

GUAN Yetong
Shanghai - 14 Juillet 2014

La flânerie n'est pas une perte de temps, elle est une disponibilité

Guy Amsellem
Président de la Cité de l'architecture & du patrimoine

Le *Séminaire en marchant* organisé en juillet 2014 à Shanghai, s'inscrit dans la coopération, ancienne et féconde, entre la Cité de l'architecture & du patrimoine et l'Université Tongji et plus largement dans le cadre du programme France-Chine 50, qui a marqué le 50e anniversaire des relations franco-chinoises.

La coopération entre l'Université Tongji et la Cité de l'architecture & du patrimoine avait déjà donné lieu, en 2005, aux *Rencontres de Shanghai*, et mis en relation, pendant 3 jours, 500 professionnels de grande renommée de nos deux pays, parmi lesquels Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Marc Mimram, Rudy Ricciotti, Ma Qingyun, Cui Kai, Yung-Ho Chang, Liu Yichun…

Cet ouvrage vise à restituer les enseignements, les impressions et les réflexions suscitées par ce *Séminaire en marchant* dont les objectifs de étaient multiples :

- expérimenter, en matière de conception du projet architectural et urbain, des pratiques nouvelles qui puissent s'adapter à l'évolution des modes de vie ;
- faciliter les échanges directs, sur le terrain, entre praticiens ;
- s'ouvrir à la pluralité des regards, qu'il s'agisse des spécialistes, des professionnels ou des visiteurs, chinois et français ;
- recomposer les savoirs, en utilisant la marche comme pratique et comme moyen d'acquérir une connaissance concrète de la ville, échanger sur les outils et les méthodes, comprendre les échecs, apprécier les succès, les resituer dans leur cadre sociétal, économique, historique.

Les organisateurs du séminaire du juillet 2014 à Shanghai avaient dit aux participants : « *Lève-toi et marche !* ». Ce choix n'est pas si fréquent, même dans un pays qui en a l'habitude. Il s'est révélé fécond, permettant aux participants de faire de multiples expériences.

Marcher, tout d'abord.
Marcher est un acte esthétique, poétique, politique. Les situationnistes nous l'ont montré en organisant leurs dérives dans les rues de Paris, en 1968.
Expérience du regard également, car regarder est un acte créatif. Et le regard s'éduque, se travaille, se cultive.

Flâner. Déambuler sans aucun but précis. La flânerie n'est pas une perte de temps. Elle est une disponibilité, une ouverture au « vent de l'éventuel », écrivait André Breton. Il y a une certaine parenté entre déambulation et création, et dans la conception du projet d'architecture, il faut parfois savoir flâner pour trouver son chemin.

Sentir, éprouver, percevoir. L'espace se perçoit par le corps. La géographie qui s'élabore au ras du sol est tout aussi importante que celle qui s'apprend sur les cartes. Elle nous aide à percevoir les échelles, nous fait comprendre que l'espace se transforme sans cesse, s'actualise par les usages que nous en faisons.
Glaner, prélever les fragments du quotidien. « Plonger au fond de l'inconnu pour trouver du nouveau[1] », comme disait Baudelaire.
Lors de ce séminaire, étudier l'architecture et la ville, c'était faire tout cela à la fois.

Innovant dans sa conception, le séminaire de juillet 2014 le fut aussi dans sa forme :

- par la pluri-disciplinarité et la transversalité de l'approche du développement durable ;
- par la pratique, nouvelle à Shanghai, et difficilement imaginable en France, consistant à organiser des échanges directs entre les 40 participants, français et chinois (enseignants, praticiens, urbanistes, artistes, avocats, chercheurs…), et le service du Bureau d'urbanisme de Xuhui ;
- innovant enfin, par les regards pluriels, permettant de développer les échanges et d'expérimenter de nouvelles manières de penser la ville.

Préserver la diversité culturelle est un enjeu majeur pour nos sociétés, dans un monde qui a tendance à s'homogénéiser. Résister à la normalisation planétaire implique de développer de nouvelles stratégies.

1 Charles Baudelaire, «Le voyage», in. *Les fleurs du mal*.

C'est le sens de ce qu'Alberto Magnaghi appelle le « projet local[2] », qui désigne la formation de communautés, dont les membres seraient solidarisés, non par leurs origines ethniques ou géographiques, mais par leur commune insertion dans des espaces concrets, naturels et sociaux.

Je remercie chaleureusement :
- Françoise Ged, directrice de l'Observatoire de la Chine de la Cité de l'architecture qui, avec Émilie Rousseau, a organisé ce séminaire;
- SHAO Yong, professeur à l'Université Tongji et directrice du WHITRAP à Shanghai, l'Institut de formation et de recherche pour le patrimoine mondial de la région Asie-Pacifique à Shanghai, remerciements que j'étends, à travers elle, au Bureau d'urbanisme de Shanghai, à l'Université Tongji et au WHITRAP, organisateurs du *Séminaire en marchant* côté chinois ;
- je veux également dire notre gratitude à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (l'ADEME), partenaire de cette opération.
Je remercie tous les organisateurs et les participants chinois et français à ce séminaire qui ont permis cette approche innovante.

« *Il n'y a pas de chemin, le chemin se construit en marchant*[3] », a dit le poète espagnol Antonio Machado. Marchons donc encore ensemble, pour construire le chemin de l'amitié franco-chinoise.

2 Alberto Magnaghi, *Le Projet local*, Bruxelles, Mardaga, 2003.
3 Antonio Machado, *Champs de Castille*, 1917

Compréhension mutuelle et bénéfice réciproque dans la coopération

WU Zhiqiang
Vice-Président de l'Université Tongji

Au nom de l'Université Tongji, j'ai grand plaisir à adresser mes vœux chaleureux de bienvenue à mes amis et experts français à Shanghai. Lorsqu'elle a été fondée, en 1907, l'Université Tongji se trouvait dans la concession française, non loin d'ici. On peut donc dire que notre Université est née dans une ambiance culturelle française. Pendant la première guerre mondiale, l'Université a trouvé à Wusong, au nord-ouest de Shanghai, un site pour construire son campus. Les travaux ont été achevés dans les années 1930 mais le campus a subi les bombardements japonais et nombre de dommages. Elle a alors dû déménager dans le Sichuan, à la frontière avec le Vietnam, et c'est seulement depuis 1945 qu'elle s'est réinstallée à Shanghai.

Nous attachons une très grande importance à la collaboration avec la France. Nous sommes très fiers d'avoir un Centre français à Tongji, construit à l'initiative de Jacques Chirac, alors Président de la République Française, un projet majeur réalisé en Chine. L'Université Tongji a également participé activement au *Programme présidentiel* « 150 architectes, urbanistes, paysagistes chinois en France » 1998-2005, pour lequel plusieurs dizaines de professionnels de Tongji ont été sélectionnés, parmi les candidatures de tout le pays. Ils sont nombreux à avoir été accueillis en France, ce qui leur a permis d'acquérir une compréhension approfondie de ce qui se fait dans le pays. J'avais d'ailleurs présidé la réunion finale des *Rencontres de Shanghai*, qui marquait la clôture de ce programme. Nous avons maintenant une vingtaine d'enseignants et de chercheurs francophones dans mon institut. Quand j'en étais le président, j'ai créé un club francophone pour encourager l'usage du français. Quand nos amis français viennent à Tongji, nous pouvons ainsi les accueillir sans difficulté.

Mme SHAO Yong appartient à l'élite formée à Tongji. Je suis très fier qu'elle se soit si bien approprié le système de protection des villes historiques et culturelles en France, un pays où elle s'est fait beaucoup d'amis et connaît de nombreux collègues. On lui doit l'introduction précise du système français de protection à Shanghai. En fait, SHAO Yong est un exemple vivant de notre collaboration.

Pour ce séminaire, nous travaillons avec les Bureaux de planification de Shanghai et de l'arrondissement Xuhui. Il importe d'avoir en tête que cet arrondissement est le secteur qui conserve le plus d'éléments français à Shanghai. Le besoin de protection patrimoniale et culturelle y est particulièrement élevé.

Lors de la cérémonie donnée en l'honneur du 50e anniversaire des relations diplomatiques franco-chinoises, notre président M. XI Jinping, déclarait que depuis un demi-siècle nous avions forgé 4 concepts communs : d'abord l'indépendance réciproque sans volonté hégémonique, puis la compréhension mutuelle, en troisième lieu la capacité d'avoir une vision à long terme, enfin le bénéfice réciproque dans la coopération. Ces paroles dressent ainsi un état de la coopération entre la Chine et la France et définissent l'esprit de notre collaboration dans le domaine de la protection du patrimoine.

En Chine, le système de protection patrimoniale ne cesse de progresser et le progrès de demain est basé sur notre travail actuel. Grâce à notre collaboration, à notre compréhension mutuelle, nous pouvons espérer des soutiens réciproques. C'est en cela que le *Séminaire en marchant* revêt une importance capitale. J'espère qu'il provoquera des rencontres d'expériences, d'esprits, d'échanges techniques et, plus important encore, j'aimerais que l'université Tongji puisse apprendre auprès de tous les experts français ici présents. Vous êtes tous nos professeurs et nous mènerons ainsi un meilleur travail pour la protection du patrimoine. Shanghai est maintenant présentée comme une ville globale mais en réalité une telle ville doit définir ses propres caractéristiques pour protéger et développer sa culture.

SITUATIONS PARADOXALES

YU Sijia
Directeur du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de Shanghai

Je suis très heureux de vous voir à Shanghai participer à cet échange. En 2014, nous célébrons le cinquantième anniversaire des relations diplomatiques entre la Chine et la France, et les architectes et les urbanistes de nos deux pays se réunissent à Shanghai pour ce *Séminaire en marchant*. Nous partageons les problèmes rencontrés lors de notre travail mais aussi les pistes de réflexion pour résoudre ces problèmes. La France et la Chine, sur le plan de l'urbanisme, mènent déjà une coopération de longue date. Je me rappelle être venu en France il y a une dizaine d'années, pour collaborer avec les architectes et les urbanistes et poser notre candidature à l'Exposition Universelle 2010. Une dizaine d'années plus tard nous avons effectivement organisé avec succès cette grande rencontre, et nous sommes très fiers de cet évènement.

Cette fois ci, nous avons choisi à Shanghai deux sites, l'île rurale de Chongming et l'arrondissement Xuhui, deux secteurs très différents. L'articulation entre développement durable et urbanisation est une question capitale. À Chongming, comment protéger l'environnement et maintenir la production agricole de l'île ? À Xuhui, les problèmes majeurs relèvent de la reconversion économique et du renouvellement des fonctions. Nous faisons face à beaucoup de situations paradoxales. Certains sites sont très intéressants, situés dans l'ancienne concession française, dans le secteur protégé, classé historique et culturel. Mais il existe aussi des quartiers industriels : comment les convertir pour qu'ils correspondent mieux aux fonctions futures de la ville ? Il y a aussi des quartiers d'habitations : comment améliorer leur dynamisme et répondre aux besoins nouveaux qui se développent de jour en jour ? Certains quartiers sont situés sur les axes de transport : comment réfléchir aux liaisons avec les quartiers alentour ? Il y a également des quartiers nouveaux qui ont placé la dimension culturelle au cœur de leur processus de développement, privilégiant dans un premier temps l'environnement et le transport, et constituant un potentiel réel pour le développement durable. En fait, tous ces sites méritent une évaluation, pour identifier les expériences réussies et pour en tirer des leçons ; ils constituent tous de vrais sujets pour le développement durable et le renouvellement urbain.

Aujourd'hui Shanghai est en train d'élaborer son nouveau schéma directeur, auquel l'Université Tongji et le Professeur WU Zhiqiang participent. Nous faisons face à des problèmes qui nous imposent des choix cruciaux. Sur le plan des ressources, nous rencontrons un goulot d'étranglement. Quelle stratégie nationale privilégier ? Quels sont les besoins de l'Homme ? Quelle est la part du développement scientifique dans l'élaboration de la planification ? Nous subissons une limitation forte des ressources foncières.

Les journées du *Séminaire en marchant* ne sont pas très longues face à nos objets d'étude qui, en réalité, rassemblent des problèmes généraux auxquels nous sommes confrontés dans Shanghai, et vos expériences nous sont précieuses. Pour conclure, je réitère mon souhait de succès pour ce séminaire et je souhaite des résultats fructueux aux échanges entre les experts de nos pays.

L'ADEME, LA VILLE DURABLE ET LA CHINE

Dominique Campana
Directrice de l'action internationale de l'ADEME

La ville durable, secteur prioritaire parmi les missions de l'ADEME

L'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) est très impliquée dans la préparation de la 21° Conférence des Parties sur le Climat organisée à Paris du 30 novembre au 11 décembre 2015. Dans ce cadre, une journée scientifique intitulée « Observation de la recherche sur le développement durable de la ville » s'est tenue le 17 mars 2015 à la Cité de l'architecture & du patrimoine. Les principales questions débattues concernaient notamment les valeurs de la ville, le rôle des territoires dans la production, la diffusion des connaissances et la fabrication de la ville, l'innovation et la réforme des pratiques et des métiers.

A cette occasion, la présentation d'Alain Marinos, Inspecteur général des patrimoines, sur l'expérience chinoise et la place de la culture dans la ville fut très appréciée et a permis de contribuer à l'éclairage international de cette journée.
Le principal enjeu auquel nous sommes aujourd'hui confrontés, c'est bien le partage des données, mais aussi des visions, des pratiques et des expériences.

En Chine, une croissance de l'urbanisation sans précédent

Entre 1978 et 2013, la Chine a vécu une urbanisation sans précédent, passant de 172 à 731 millions d'urbains (soit 53,7% de la population chinoise). Cette urbanisation chinoise fut fortement liée à la croissance spectaculaire de l'économie chinoise, ce qui a engendré de nombreux déséquilibres environnementaux et sociétaux.
Le premier plan national sur l'urbanisation a été adopté en mars 2014 afin d'anticiper la croissance des besoins en logements et en infrastructures de transport et d'intégrer davantage la protection de l'environnement. Ainsi, par exemple, les autorités exigent que d'ici 2020 50% des nouveaux bâtiments intègrent des normes de construction écologiques, que 13% de la consommation énergétique dans les villes provienne d'énergies renouvelables et que 60% des villes ayant rang de préfecture respectent les standards nationaux de qualité de l'air.

Dans ce contexte, les municipalités et les instituts d'ingénieries sont de plus en plus demandeurs d'une assistance à maîtrise d'ouvrage internationale et française. La coopération trouve ici tout son sens, pour identifier et mettre en œuvre notre savoir-faire en termes de qualité de vie et de gouvernance du territoire.

Vers une collaboration franco-chinoise structurée et intensifiée

Un cadre institutionnel privilégié est aujourd'hui en place entre la France et la Chine, mobilisant une pluralité d'acteurs et de processus : les services de l'Etat, les coopérations décentralisées, les échanges académiques, l'expertise publique et privée.
Parmi les accords qui structurent cette coopération ont été signés d'une part l'accord sur le Développement Urbain Durable en 2007, renouvelé en 2013 entre le Ministère chinois du Logement et du Développement Urbain et Rural (MoHURD) et le Ministère français de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE), et d'autre part l'accord sur l'Environnement en 2013 entre le Ministère chinois de la protection de l'environnement (MEP) et le Ministère français de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE).

L'année 2014, marquée par la commémoration du 50e anniversaire des relations diplomatiques entre la France et la République Populaire de Chine, a permis de consolider la collaboration franco-chinoise. L'affirmation de la coopération sur la Ville Durable lors de la visite officielle en France du Président chinois XI Jinping en 2014 et l'accord bilatéral pour le développement d'éco-quartiers signé avec le Ministère chinois du commerce (MOFCOM) et le choix du district pilote de Caidian (30 km²) à Wuhan témoignent de la volonté de développer des projets franco-chinois ambitieux.

L'ADEME accompagnateur de projets pluriels de coopérations franco-chinoises

L'ADEME a apporté son soutien à l'opération *Séminaire en marchant* à Shanghai qui s'est tenue en juillet 2014 et à sa valorisation en mars 2015. Je remercie l'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine, le WHITRAP et l'Université Tongji, forts d'un partenariat de 20 ans, qui nous ont réunis ici à la Cité de l'architecture & du patrimoine à Paris pour une après-midi de restitution : « Shanghai sur le terrain, à contre-courant des idées reçues ».

Nous espérons que cela sera l'occasion de favoriser l'échange d'expériences et d'expertises dans les domaines de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie en Chine, de promouvoir l'interdisciplinarité et la transversalité des équipes françaises travaillant sur la problématique de la ville durable en Chine. Cette opération contribue aux solutions à trouver pour définir une méthodologie d'action commune et surtout permet d'expérimenter ensemble les pratiques de planification et de gestion du territoire,

des ressources et du patrimoine dans un contexte en pleine mutation.

Dans ce cadre, je suis heureuse de vous informer de la signature d'un accord entre l'ADEME et l'Université Tongji, avec le soutien de la Cité de l'Architecture & du Patrimoine. Il comporte un double objectif : familiariser les acteurs français et chinois avec les enjeux et solutions de la construction de la ville d'aujourd'hui et demain et créer un terrain de rencontres et de projets pour les acteurs du changement, qu'ils soient décideurs, urbanistes, chercheurs, ou chefs d'entreprises.

Cette collaboration vise à structurer le dialogue et l'action sur les grands enjeux de la ville durable dont nous avons d'ores et déjà une illustration aujourd'hui.



> Depuis la rue Zhaojiabang, au Sud de Tianzifang (métro Dapuqiao, Avril 2015)

sommaire

Mode d'emploi, du *Séminaire en marchant* à la publication p. 4

AVANT PROPOS

La flânerie n'est pas une perte de temps, elle est une disponibilité, Guy Amsellem p. 8
Compréhension mutuelle et bénéfice réciproque dans la coopération, WU Zhijiang p. 10
Situations paradoxales, YU Sijia p. 11
L'ADEME, la ville durable et la Chine, Dominique Campana p. 12

INTRODUCTION

Vues d'ensemble et petites choses, Françoise Ged p. 16
Nouveaux enjeux, nouvelles démarches, SHAO Yong p. 17

PRENDRE LA MESURE DU TERRITOIRE ET DE SES ENJEUX

Placer la culture, l'histoire et la dimension humaine, au centre des projets, WANG Lin p. 20
Vers une ville globale plus hospitalière, Pierre Mansat p. 23
Laissons les hommes marcher, se réunir, s'exprimer, YU Hai p. 24
Construire la ville sur la ville, Sébastien Beck p. 26
Chongming, si loin si proche, Rémi Ferrand p. 28
De l'usine n°10 au Shanghai Sculpture Space, ZHENG Peiguang p. 30
Pour une interprétation poétique de l'existant, C. Bastien-Ventura et F. Ged p. 34

4 PARCOURS À TRAVERS L'ARRONDISSEMENT XUHUI

Traverser Xuihui pour (re)-découvrir Shanghai ?, Françoise Ged p. 38
Xuhui, accompagner les mutations et mettre en valeur, GUAN Yetong p. 42
XUJIAHUI, HU Lijun et Héloïse Le Carrer p. 47
SHANGHAI GARE DU SUD & CAOHEJING, YANG Chen et Rémi Ferrand p. 57
HENGSHAN ROAD - WUKANG ROAD, ZHANG Jiajin et Françoise Ged p. 67
WEST BUND & LES BERGES DE XUHUI, WANG Qiao et Emilie Cam p. 79

REGARDS CROISÉS

Shanghai, sol / hors sol ?, Rémi Ferrand p. 91
XXI^e siècle, les promesses de la ville durable, Catherine Bastien-Ventura p. 95
Shanghai, de cent heures à cent jours, Vincent Bradel p. 96
Résiliences, ruptures, induites ou prescrites, Loïc Leproust p. 98
Bulletin d'Impressions de Shanghai au Zhejiang, Gaëlle Péneau p. 100
Impressions pédestres, René Guérin p. 105
Lorsque je viens ici en spectateur, je fais partie moi aussi du paysage , WANG Qiao p. 106
Je me souviens des berges du Huangpu, Émilie Cam p. 107
Quand nous prend l'envie d'explorer le hors-champ, Émilie Rousseau p. 109
On ne peut pas comprendre la force magnétique avec une photo, LI Bing p. 110
Pourquoi les voyageurs chinois viennent-ils s'asseoir plusieurs heures à l'avance ?, YANG Chen p. 111
Les éléments du passé se dressaient dans une majesté sculpturale, Ghislaine Vappereau p . 113
Enjeux fonciers, perspectives croisées, Sébastien Beck p. 114
« C'est le Shanghai que je connais, merci de m'avoir amené dans ce bel endroit», WANG Hongfeng p. 116

FAIRE UN PAS DE CÔTÉ

Arrondissement Xuhui, regard embarqué, GUAN Yetong et ZHU Ting p. 120
Le Passage du Nord-Ouest, une manière d'étudier la ville, Catherine Bastien-Ventura p. 123
Manifeste pour la ville en marchant, LIU Ning p. 124
Citadins chinois, au-delà des idées reçues, Judith Audin p. 129
Interprétation de la nostalgie, Pr. RUAN Yisan p. 132

DOCUMENTS DE TRAVAIL, PRÉPARÉS PAR L'UNIVERSITÉ TONGJI

1. Xujiahui, p. 139
2. Shanghai South Railway station & Caohejing area p. 147
3. Hengshan Road - Wukang Road p. 159
4. Les berges de Xuhui p. 169

Vues d'ensemble et petites choses

Françoise Ged
Architecte, HDR, Responsable de l'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine
Cité de l'architecture & du patrimoine

Le patrimoine comme énergie, comme contrainte, comme moteur, comme outil d'aménagement

Lorsque Mme SHAO Yong professeur de l'Université Tongji a été détachée pour travailler au Bureau d'urbanisme de Xuhui, elle me proposa de retrouver son directeur M. GUAN Yetong. Dans le cadre de notre partenariat, nous l'avions invité dix ans auparavant avec quelques collègues du service du paysage urbain de Xuhui ; un service nouvellement créé à la suite de l'instauration des 12 secteurs à protéger dans la ville de Shanghai en 2003, totalisant 27 km^2. Il souhaitait visiter avec ses équipes les centres anciens de Paris, Lyon et Marseille, rencontrer les personnes qui œuvrent à l'amélioration des conditions de vie des habitants et des usagers de la ville, aux réglementations et aux modes de planification, aux financements, à la mise en valeur des espaces communs appropriés à leurs usages d'aujourd'hui et de demain.

M. GUAN Yetong nous confia combien ses photos des visites et les entretiens que nous avions organisés continuaient à l'inspirer dans son travail. Il proposa une action à mener ensemble. Quel sens donner à cette action, quel évènement pourrait avoir une portée de nature aussi ambitieuse, et marquer le 50^e anniversaire des relations diplomatiques franco-chinoises ? Après un temps de réflexion, nous avons proposé d'organiser le *Séminaire en marchant*, consacré à l'arrondissement Xuhui, sur des sites propices aux questionnements.

Vues d'ensemble et petites choses

En effet, avec nos partenaires de l'Université Tongji et du WHITRAP[1], nous plaçons les visites de sites au cœur des séminaires que nous organisons, pour faire en sorte que la pratique des lieux puisse servir de support aux échanges et aux discussions sur les moyens mis en œuvre.

Nous appuyant sur les actions qui se développent en France, comme *La grande ville 24h chrono* programme de recherche-action organisé par le Bureau de la recherche architecturale et urbaine[2] dans le Grand Paris ou les déambulations du GR 13 à Marseille, créé pour la ville alors capitale européenne de la culture, nous avons proposé cette approche nouvelle en Chine. Nous avions pour objectif de faciliter le partage direct d'expériences, de pratiques, de connaissances, entre les professionnels chinois et français qui nous suivraient. Faire découvrir des lieux, écouter des chercheurs, des praticiens, des artistes, des techniciens qui tous ont en commun de vivre, de travailler, projeter dans des villes pluri-millionnaires, en France ou en Chine, partir du déjà-là, de l'existant, le regarder, le décrire à plusieurs voix pour en comprendre la singularité, la complexité, les qualités ordinaires, la banalité ou le caractère exceptionnel.

Christine Breton, conservatrice du patrimoine à Marseille, expliquait lors des *Entretiens du patrimoine* en 2011 [3] sa longue pratique pour « faire qu'un lieu de patrimoine devienne un lieu de rencontres, avec le temps de la marche, le temps opportun, celui des situations, l'occasion unique d'être là ». Et dans sa conférence inaugurale à l'Ecole de Chaillot, WANG Shu spécifiait comme il importe de « ne pas oublier les petites choses dans les vues d'ensemble », de les intégrer, établissant un parallèle avec ce que procure la marche dans la ville.

Voilà ce que nous avons cherché à instaurer, mobilisant deux équipes de préparation et coordination, l'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine à Paris avec Emilie Cam et Rémi Ferrand[4], et l'équipe pilotée par SHAO Yong avec l'Université Tongji et le WHITRAP. M. GUAN nous a fait confiance pour la préparation, le choix des sites proposés, l'organisation générale et la restitution des travaux lors de la dernière journée du séminaire auquel il a participé avec enthousiasme, accompagné de ses adjoints. L'organisation matérielle du séjour en Chine a été suivie avec une attention privilégiée par Marie Féjoz à la Maison de la Chine, toujours à l'écoute de nos demandes.

L'ensemble du projet a bénéficié du soutien de l'Institut Français qui a labellisé l'événement dans le cadre du 50^e anniversaire, de l'Ambassade de France, de l'ADEME ouverte à la transversalité du projet et, à Shanghai, des Bureaux d'urbanisme et de gestion foncière de la Municipalité et l'arrondissement Xuhui, de l'Université Tongji, du WHITRAP et du Consulat général de France qui nous a chaleureusement reçus dans notre itinéraire le 14 juillet. Que tous soient ici remerciés pour leur soutien chaleureux.

1 La Cité de l'architecture & du patrimoine, avec la Direction générale des patrimoines du ministère de la Culture et de la Communication, entretient une coopération de longue durée avec l'Université Tongji et le World Heritage Institute for Training and Resarch- Asia Pacific (WHITRAP) à Shanghai, centre international placé sous les auspices de l'UNESCO ; elle s'inscrit à la suite du premier accord signé avec l'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine en 1998.

2 http://www.culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Architecture/Formations-Recherche-Metiers/La-recherche-architecturale-urbaine-et-paysagere/L-organisation-de-la-recherche/La-politique-incitative-a-la-recherche/La-grande-ville-24h-chrono

3 http://www.culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Connaissance-des-patrimoines-et-de-l-architecture/Colloques-et-journees-d-etudes/Les-Entretiens-du-patrimoine-et-de-l-architecture/Les-Entretiens-du-patrimoine-et-de-l-architecture-2011-Patrimoines-et-architectures-des-metropoles-durables-de-l-importance-du-genie-du-lieu

4 Auteurs du blog « shangwhy » lauréats de la Fondation EDF en 2008.

nouveaux enjeux, nouvelles démarches

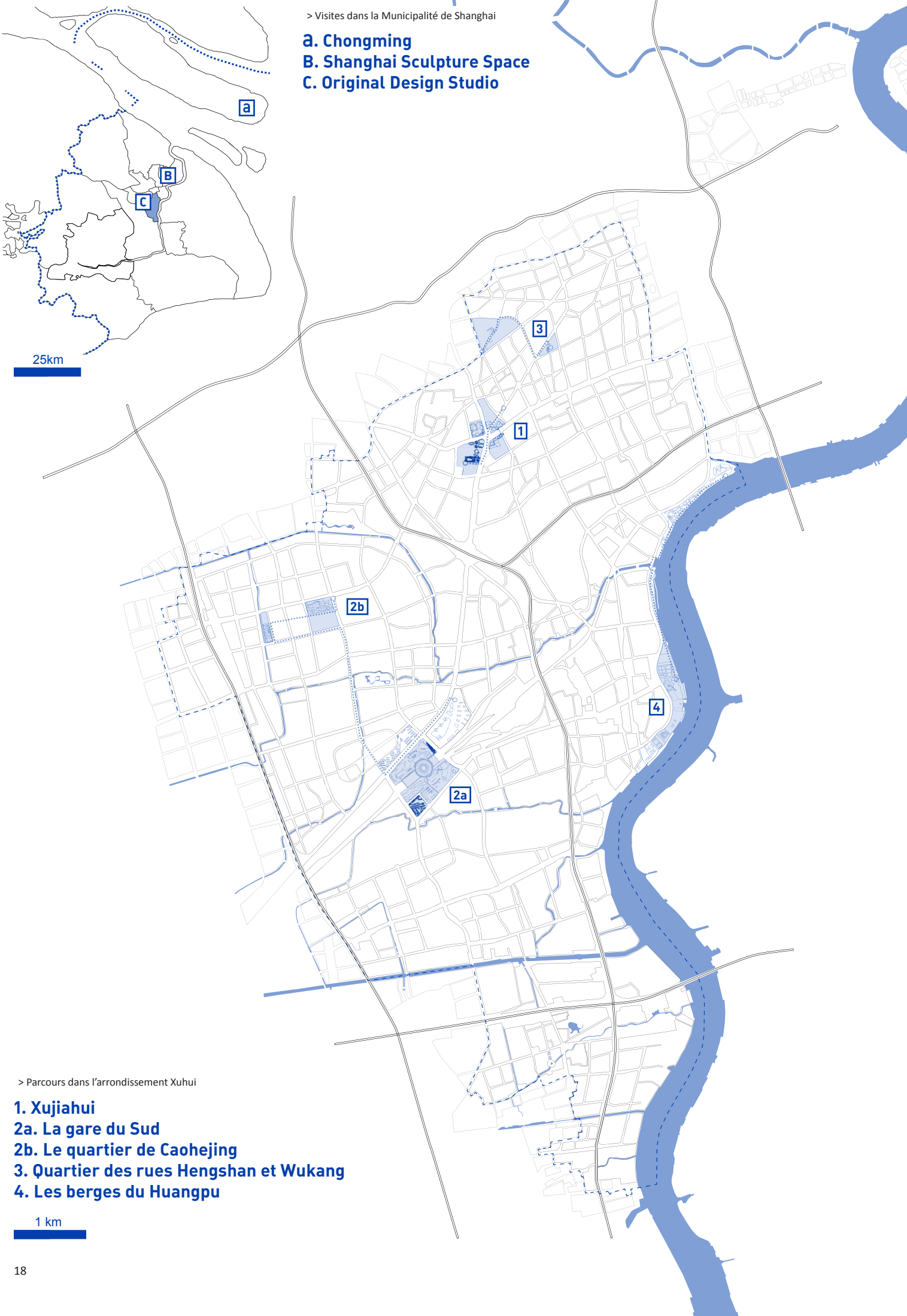
SHAO Yong
Professeur, Université Tongji, Directrice exécutive du World Heritage Institute of Training and Research for the Asia and the Pacific Region (WHITRAP) - Shanghai

La coopération sur la protection du patrimoine culturel entre l'Université Tongji, l'arrondissement Xuhui à Shanghai et la Cité de l'architecture & du patrimoine avec le ministère de la Culture et de la Communication a débuté en 2002. Je venais juste de finir mes études à l'École de Chaillot en France et rentrais à Shanghai. J'ai commencé à m'engager dans la planification appliquée à la protection des secteurs paysagers, historiques et culturels, du centre-ville de Shanghai, sous la direction du professeur ZHOU Jian qui a choisi le secteur des rues Hengshan et Fuxing (l'ouest de l'ancienne concession française) comme projet pilote.
Nous avions alors conscience que le système français en matière de protection, de planification et de gestion du patrimoine constituait un ensemble abouti particulièrement intéressant, à même de servir de référence pour Shanghai. C'est pour cette raison que nous avons invité à maintes occasions des experts français tels qu'Alain Marinos et Françoise Ged, afin de les consulter sur les mécanismes à instaurer pour la protection des secteurs paysagers historiques et culturels de Shanghai. Leurs contributions ont joué un rôle majeur dans cette élaboration.

Une dizaine d'années après, en 2013, j'ai eu l'honneur d'être nommée directrice adjointe temporaire du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui à Shanghai. Pour un professeur d'une école d'enseignement supérieur, c'est un travail à la fois gratifiant et plein de défis : j'ai eu l'occasion de (re)vérifier la mise en œuvre de la planification initiale, et je me suis posée de nouvelles questions liées à la protection et au développement. De plus, les observations et les suggestions des experts français sont très importantes pour l'arrondissement Xuhui qui est à nouveau dans une période de renouvellement urbain.
A l'occasion du 50e anniversaire de l'établissement des relations diplomatiques sino-françaises en 2014, nous avons pris la décision de développer les échanges académiques grâce au *Séminaire en marchant*, avec le soutien chaleureux de YU Sijia, directeur général du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de Shanghai, WANG Lin, directrice de département, GUAN Yetong, directeur du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui et ZHU Ting, son adjointe.

Nous avons minutieusement choisi quatre sites distincts dans l'arrondissement Xuhui, qui ont chacun leurs singularités, par leur environnement ou leurs ressources. Ils se sont construits à différentes périodes mais tous ont en commun d'être confrontés au renouvellement urbain : les berges du Huangpu, le quartier de Xujiahui, le quartier de la gare du Sud et Caohejing, et le quartier des rues Hengshan et Wukang au cœur du secteur protégé. Notre marche attentive dans la ville s'est conclue par une restitution transdisciplinaire et transculturelle qui a donné lieu à des interactions fructueuses, des échanges créatifs et positifs.

Le développement et le changement sont deux thèmes éternels pour une ville. Nous avons ainsi besoin de nouvelles perspectives et de méthodes pour gérer ces changements. Ce *Séminaire en marchant* sino-français a pris pour terrain l'arrondissement Xuhui, un arrondissement en transition, avec différents angles d'analyse : histoire, culture, environnement, architecture, paysage, transport, société, économie, écologie… , et je souhaite qu'il ait pu apporter une contribution importante pour le renouvellement et le développement durable de la ville de Shanghai.



> Visites dans la Municipalité de Shanghai

a. Chongming
B. Shanghai Sculpture Space
C. Original Design Studio

> Parcours dans l'arrondissement Xuhui

1. Xujiahui
2a. La gare du Sud
2b. Le quartier de Caohejing
3. Quartier des rues Hengshan et Wukang
4. Les berges du Huangpu

Prendre La mesure

du territoire et de ses enjeux

Placer la culture, l'histoire et la dimension humaine au centre des projets

WANG Lin
Directrice du Service des secteurs historiques protégés, Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de Shanghai

Le Service des secteurs historiques protégés a été créé en 2004 au sein du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de la ville de Shanghai. La France a eu une grande influence en matière de protection du patrimoine.
À Shanghai il y a dix ans, c'était encore le vide dans ce domaine, où il n'y avait que des experts pour prêter attention au sujet. Maintenant, les dirigeants de la Municipalité, comme la population portent un réel intérêt au patrimoine. L'exposition « Urban life and historial memory, keep the nostalgia » qui vient d'ouvrir au Musée de l'urbanisme en témoigne. L'histoire de Shanghai constitue un sujet d'étude à développer, riche d'une combinatoire de cultures orientales et occidentales.

Au cours des années 1980, une polémique opposait le patrimoine au développement urbain. Or, Shanghai fut la première ville en Chine à intégrer la protection dans la planification urbaine. Nous avons d'abord eu un système qui identifiait 3 types d'espaces construits à protéger : le quartier, la rue et l'édifice pour lesquels la ville a défini des réglementations spécifiques.

En décembre 2003, Shanghai a défini 12 secteurs à protéger, soit 27 km², ce qui représente le tiers du centre-ville : chaque secteur a des caractéristiques qui lui sont propres, que ce soit l'ancienne ville chinoise[1], le Bund ou *Waitan* 外滩, le secteur Hengshan-Fuxing à Xuhui, qui faisait partie de l'ancienne concession française.

Xuhui est un arrondissement résidentiel, avec des jardins, des bâtiments publics, aujourd'hui très à la mode, avec ses quartiers chics. Les autres secteurs sont tous différents : qu'il s'agisse du secteur de la Place du Peuple, un ancien hippodrome le long duquel l'architecte hongrois Laszlo Hudec a construit le Park Hotel et le cinéma Da Guangming dans les années 1930. Ce cinéma avait alors un réel pouvoir d'attraction, attirant des spectateurs qui venaient parfois de loin, en avion, pour y découvrir des films hollywoodiens. C'est sur cette place que se trouve aujourd'hui le Musée de l'urbanisme.

Il y a encore Tilanqiao, quartier des réfugiés juifs[2], où de nombreux bâtiments ont été préservés. Chacun de ces secteurs protégés possède une histoire et des caractéristiques spécifiques.
La politique actuelle de Shanghai consiste à replacer la culture, l'histoire et la dimension humaine, au centre des préoccupations de la ville. En outre, cette politique s'est élargie à l'ensemble du territoire et est appliquée dans 10 villages ou petites villes de la Municipalité, totalisant 140 rues anciennes. En réalité, ce ne sont pas des secteurs figés, ils évoluent suivant les usages des habitants et les mutations de ces agglomérations. C'est là le point essentiel de nos travaux : comment préserver ces lieux tout en s'adaptant aux usages contemporains ?

Il y a 20 ans, Shanghai n'avait que deux lignes de métro. Les embouteillages étaient un énorme problème et l'élargissement des rues une solution proposée par certains. Au début des années 2000, la Municipalité a pris conscience que le paysage urbain et les profils des rues du centre-ville étaient très importants. Ainsi, 144 rues ont été classées, parmi lesquelles 64 doivent conserver la même largeur, le même gabarit, y compris l'alignement des arbres.

Pour les autres rues, des projets ponctuels, notamment des aménagements de carrefours peuvent être conduits. Nous avons gardé en mémoire l'élargissement brutal de la rue Fuxing, un axe majeur traversant la ville d'est en ouest, qui est passé sur son tronçon est de 24 m à 36m. Cette façon de faire est maintenant abandonnée, quelle que soit les difficultés de circulation.

Les Bureaux d'urbanisme et de gestion foncière ont en charge la gestion de ces rues classées, qui comprend plusieurs volets comme le paysage urbain, la restauration des façades de part et d'autre de la voie publique, la propreté, etc... Pour celles-ci, des règlements interdisciplinaires associant plusieurs services de la ville ont été instaurés.

1 L'ancienne ville chinoise est reconnaissable au tracé ovoïde des remparts, construits en 1553 pour protéger les richesses de la ville des attaques des pirates. Ils sont démolis en 1912, un an après la chute de la dynastie Qing, pour faire passer la première ligne de tramway sur le territoire chinois de la ville. Le tracé des rues et le parcellaire ont peu bougé malgré les transformations radicales de la fin du XXe siècle, et les attaques de la « secte des petits couteaux, » proche des Taiping au milieu du XXe siècle.

2 Shanghai était le seul port ouvert aux réfugiés juifs en 1941. Peu après, sous la pression allemande, l'armée japonaise avait délimité un « ghetto » à Shanghai, où les réfugiés juifs devaient résider; pour ceux qui arrivaient sans travail ou logis, ils bénéficiaient des soutiens des grandes familles juives de Shanghai (implantées depuis le XIXe siècle comme les familles Sassoon ou Hardoon). L'Université Tongji a conduit plusieurs doctorants à faire des recherches sur le sujet, et a organisé différentes expositions avec l'arrondissement Hongkou.

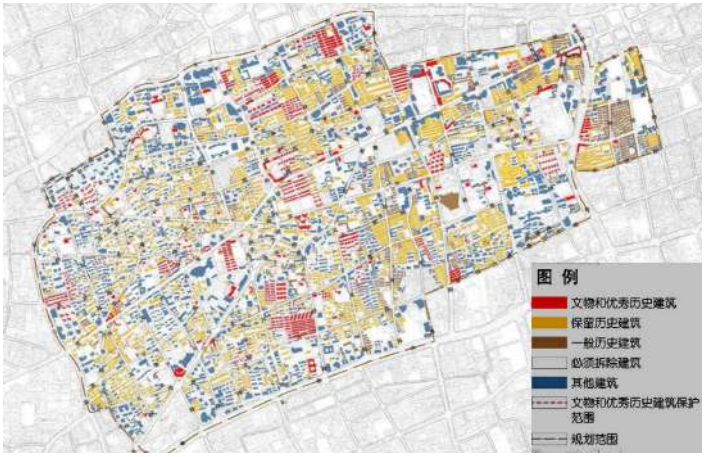
En termes de lieux historiques, 632 sites et près de 2 000 édifices aux usages sont variés (public, gouvernemental, résidentiel, industriel, éducatif …) sont classés.

Aujourd'hui, nous sommes conscients de l'importance de la loi pour protéger le patrimoine. En 1991, Shanghai a été l'une des premières villes du pays à se saisir de cet outil, lorsqu'elle promulgua le premier ensemble de réglementations pour protéger les bâtiments historiques, préparées par le Bureau d'urbanisme. Elles constituent un appui précieux lorsque nous faisons face aux projets de développement immobilier, dans des secteurs qui sont tous en centre-ville et déjà très densément construits au début des années 2000. A partir de 2004, le patrimoine a été inclus dans la planification urbaine car nous pensons que les 12 secteurs protégés ont vocation à évoluer avec le reste de la ville.

L'apport des expériences étrangères a été primordial. Nous sommes allés à Paris pour apprendre. Grâce à l'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine, nous avons effectué de nombreuses visites, rencontré différents services, acquis de nouvelles pratiques et savoir-faire qui nous ont permis d'élaborer une nouvelle planification sur les secteurs historiques. Nous avons d'abord choisi un projet pilote centré sur la rue Fuxing, dans l'arrondissement Xuhui, pour élaborer un nouveau système que nous avons étendu ensuite aux autres secteurs à protéger. Il s'agit d'un plan de gestion intégrant pour chaque parcelle la fonction, les hauteurs, les indications sur les rues, sur le bâti ainsi que les règles concernant chaque édifice. Chacun porte une couleur indiquant son importance : le rouge pour les édifices majeurs, puis les couleurs brun-jaune, le bleu pour les constructions dont l'importance est difficile à évaluer aujourd'hui, laissant ce choix aux générations suivantes. L'alignement obligatoire a été remis en cause par ce plan, d'autant que la largeur des rues est très variable, elle est proche de 15 m à Xuhui, et peut atteindre jusqu'à 30 m sur le Bund. Le plan de gestion urbaine et patrimoniale est donc un moyen de contrôle exercé sur les quartiers à protéger, imposant la non destruction d'un certain nombre d'édifices repérés en rouge et en jaune sur les plans, soit trois-quart des édifices dans ce secteur que l'on appelle Fuxing-Hengshan. Ce plan s'accompagne d'une analyse détaillée par bloc et par quartier pour tout le secteur protégé. Cette méthodologie a ensuite été généralisée à toute la ville.



> La Confluence du Huangpu et de la rivière Suzhou. Site de l'ancien consulat anglais.



> Plan de gestion du secteur pilote Fuxing-Hengshan



> Quartier Tianzifang

Le premier cas est celui du *Waitan*, le Bund, l'une des premières vues que l'on découvrait sur la ville, avec l'ancienne résidence du consul et le Consulat anglais à la confluence des rivières Suzhou et Huangpu.

A proximité, se trouve l'actuel hôtel Peninsula, dans la rue Yuanming yuan, où 11 édifices ont été classés et restaurés, et la rue réaménagée en secteur piétonnier. Dans l'aménagement de ce quartier, nous avons voulu le repositionner en privilégiant le tertiaire dont les activités étaient en déclin et en lui redonnant un ancrage historique.

Bien sûr, de nouvelles constructions ont vu le jour, comme l'hôtel Peninsula, et de nouvelles fonctions vont voir le jour bientôt comme un lieu d'exposition, un musée, des activités pour les loisirs… C'est un mode de développement très souple qui a été adopté. Aujourd'hui c'est un secteur qui est mieux ordonnancé : le Bund, autoroute urbaine avec 10 voies de circulation, a retrouvé en 2010 son ancien profil limité à 4 voies pour les automobiles, les 6 autres voies passant en souterrain. Les édifices historiques du Bund bénéficient ainsi de plus d'espace, et peuvent être appréciés directement, depuis le sol, en plein air. Auparavant, l'accès au Bund se faisait par un souterrain, alors qu'aujourd'hui on peut rester au même niveau, pour admirer la façade historique de la ville. L'hôtel Dongfeng est un bâtiment classé du Bund. Dans les années 1990, la Municipalité annonçait sa destruction et la construction d'un immeuble de 100 m de haut.
Pour la rue Wukang, dans Xuhui, le Bureau d'urbanisme a mené un travail très abouti, et a produit un plan d'urbanisme très détaillé.

Un autre cas, très connu, c'est le quartier Tianzifang. On dit que les *lilongs*[3] — habitat traditionnel shanghaïen — sont les premières opérations immobilières en Chine et que leur développement est typique de Shanghai. Tianzifang comprend plus de 60 *lilongs* qui, dans les années 2000, étaient dans un état très médiocre, dépourvus d'équipements sanitaires.
Chaque année, les habitants envoyaient des lettres à la Municipalité réclamant des aménagements de leur logement. Puis le terrain d'ensemble fut loué à un promoteur.
Or des artistes y avaient loué des bâtiments industriels à des prix très bas, pour y implanter leurs ateliers. En 2003, quand le promoteur a décidé de construire le quartier, les artistes ont envoyé une lettre au maire lui demandant la protection et la préservation de bâtiments pour leur valeur historique.
Dans les années 2000, c'était un quartier sans attrait, peu achalandé où l'on croisait peu de visiteurs ou de cyclistes.
A la suite du courrier des artistes, la Municipalité de Shanghai a décidé un transfert du coefficient de constructibilité vers le secteur situé au sud, afin de préserver le quartier Tianzifang, dont la densité bâtie a pu rester relativement faible.

Le point majeur de cette opération, c'est que les habitants ont été associés au choix des projets, par exemple: tel édifice serait-il destiné aux artistes ou au commerce ? Souhaitaient-ils déménager ou rester dans le quartier ? Ce qui est intéressant de voir aujourd'hui, c'est comment l'habitat et le commerce coexistent. En 2010, Tianzifang est devenu un endroit très à la mode, avec des interactions fortes entre commerçants, habitants et artistes.
En fait, la question est de savoir dans quelles conditions les habitants sont à même de rester dans des secteurs de plus en plus voués au commerce. Cela constituerait un joli sujet de recherche !

3 Habitat spéculatif de 2 à 3 niveaux, adoptant des formes et des typologies variées entre 1850 et 1940. Ils représentent la majorité du tissu urbain de Shanghai jusqu'au début des années 1980. Un *lilong* pouvait occuper la totalité d'un îlot, sur une seule parcelle, ou bien un seul îlot pouvait comporter plusieurs *lilongs* distincts sur des parcelles différentes. A Shanghai, le parcellaire rural a guidé la première urbanisation de la ville. Celui-ci est toujours visible dans les tracés urbains.

Vers une ville globale plus hospitalière

Pierre Mansat
Chargé de la métropole du Grand Paris auprès de la maire de Paris

Le passage par Shanghai

Je dirais tout d'abord que pour les Français, c'est un moment un peu particulier puisque les lois françaises sont en train, d'une certaine façon, de reconnaître le fait urbain et d'institutionnaliser les métropoles. C'est donc une période extrêmement intéressante pour nous rendre à Shanghai, une ville qui doit répondre à ces questions majeures : Comment être à la fois une ville globale, une ville de la mondialisation et, en même temps, une ville pour ses habitants ?

Ces questions se posent aussi à Paris, où vous avez relevé la qualité du travail mené sur la protection du patrimoine, mais nous sommes vraiment confrontés aux mêmes interrogations. Comment cette métropole mondiale peut-elle faire face à la globalisation, aux mouvements et aux flux extrêmement importants, aux changements permanents et, en même temps, être une métropole qui répond aux besoins et au bien-être des habitants ? Comment ces métropoles doivent répondre aux questions essentielles que posent le logement, les transports, les déplacements et bien sûr la protection patrimoniale et environnementale, alors que la crise environnementale est extrêmement forte ?
Nous attendons beaucoup de cette rencontre, de ces rencontres qui sont là pour nous étonner, nous surprendre, comme l'indique la présentation du *Séminaire en marchant*.

Le projet permanent

Pour ma part, je suis assez partisan du projet permanent. Je parle ici du projet politique qui doit sous-tendre le développement de la métropole. Je suis venu avec enthousiasme car Shanghai peut m'apporter beaucoup dans ce travail. Il n'y a pas de projet politique figé, donné une fois pour toute. Il y a un projet qui, en permanence, interroge les conditions, les mises en œuvre et les changements puisque la globalisation induit un changement permanent sur les territoires.

Enfin, puisque je suis déjà venu deux fois à Shanghai, j'aimerais partager ce qui constitue peut-être une surprise. Shanghai est connue comme une ville qui s'est développée en privilégiant la circulation automobile mais elle est également très hospitalière pour les piétons. Le choix de privilégier le travail de terrain tel qu'il nous est proposé peut être tout à fait passionnant et nous permettre d'approcher la réalité de Shanghai de façon extrêmement précise et pointue.

Laissons les Hommes marcher, se réunir, s'exprimer

YU Hai
Professeur, département de sociologie, université Fudan

Je suis un amateur de 上海 Shanghai, ni un spécialiste, ni un expert, simplement un shanghaïen. Mon nom, YU Hai, porte le même caractère, *hai* 海, la mer.
Je suis né ici et je regarde la ville d'un œil critique. J'aimerais tant que la ville garde son charme. Shanghai a beaucoup changé en un demi-siècle. Sur les plans économique, démographique, industriel, les mutations ont été rapides et se sont matérialisées par la transformation spatiale de la ville, avec une dynamique peu commune. Sa population de 24 millions d'habitants est supérieure à celle réunie des 5 pays d'Europe du Nord (Finlande, Islande, Norvège, Suède, Danemark). Quelles relations peut-il y avoir entre la population, le changement de la ville et l'espace ? Quel est l'impact de tels changements sur la population ?

A la suite d'Henri Lefebvre, j'aimerais l'analyser sous l'angle de la phénoménologie, basée sur l'examen des expériences vécues par certains sujets. Dans notre cas, l'approche phénoménologique de Shanghai désigne les sujets de l'action ainsi que leurs rencontres, leurs sentiments et leurs sensations dans l'espace de la ville. Une autre notion à considérer est la production de l'espace et sa consommation, qui sont fondamentales pour le capitalisme.
En Chine, la décision du gouvernement central de faire de Shanghai une ville globale est en rupture avec les stratégies des décennies précédentes, des années 1950 aux années 1980. A la différence de Tokyo ou de Londres, Shanghai n'avait guère changé de spatialité au cours de ces trois décennies, avec une superficie du centre-ville de 92 km^2, comme si elle gardait les mêmes habits. La dynamique du changement est liée à la volonté de restreindre le secteur secondaire au profit du tertiaire et dès lors, d'améliorer le niveau de vie. Depuis 2000, Shanghai a pour ambition d'égaler Paris, New York ou Tokyo et la superficie originale n'est plus suffisante. A la stratégie globale, il s'agit alors d'associer une stratégie spatiale.

Dans les années 1980, la surface habitable par personne était de 4 m², aussi le besoin de logements était-il véritablement crucial. Un nouvel acteur - le promoteur - et de nouveaux moyens - les capitaux financiers - ont été instaurés, en même temps que la construction de Pudong. C'est en 1990 que le développement de la nouvelle zone de Pudong est lancé, un an seulement après les évènements de 1989. Comment poursuivre alors le développement dans ce contexte délicat, cette réorganisation spatiale qui permet d'atteindre tous les objectifs que se fixe la Municipalité ?

Dans le même temps, des quartiers anciens sont transformés. En discutant récemment avec un responsable d'arrondissement, il m'est apparu que certains fonctionnaires appréciaient d'autant plus les démolitions et les transformations radicales qu'elles permettaient d'atteindre des objectifs quantitatifs.

Quels sont les facteurs de ces mutations ? J'en retiendrais quatre. En premier lieu, la dynamique spatiale, qui a libéré des ressources foncières ; le foncier n'était pas considéré comme une ressource marchande jusqu'alors. Ensuite, la dynamique spatiale a libéré des espaces à valeur historique. C'est la démolition des traces de l'histoire, comme l'opération menée à Xintiandi. De même, la construction d'un port en eau profonde à Yangshan a rendu caduques les industries installées le long des voies d'eau, le Huangpu et la rivière Suzhou. Ces installations ont longtemps été les deux atouts de Shanghai, permettant un bon approvisionnement en matières premières et un flux d'exportation optimal. Troisièmement, la dynamique de transformation a libéré des paysages, de très grands espaces « naturels » en contact avec l'eau, puisque les installations industrielles ont perdu leur raison d'être. Enfin, la marchandisation du logement a libéré les droits des individus. Auparavant, les logements étaient attribués par l'Etat, mais depuis les réformes, les habitants choisissent l'emplacement de leur domicile. Cette dynamique a bénéficié à la fois au gouvernement, aux habitants et aux promoteurs. Voilà le contexte du changement spatial de la ville de Shanghai.

Le développement des infrastructures de transports, la création des trois périphériques, la montée en puissance du réseau de métro constituent autant d'éléments qui ont contribué à changer physiquement l'espace de la ville comme l'éventail des transports possibles. La population de 2012 comparée à celle de 2002 se déploie dans des cercles qui ne cessent de s'étendre, et les photos satellites de la dernière décennie, comme les cercles successifs des trois périphériques nous le montrent. On peut aujourd'hui vivre à 30 km du centre-ville. Shanghai s'agrandit sans cesse et se structure toujours davantage. Quand notre monde s'agrandit, notre compréhension de l'espace change aussi. À Shanghai, c'est l'expérience humaine qui a changé.
Revenons à l'approche phénoménologique: comment l'homme ressent l'espace, comment l'homme construit son expérience spatiale et les relations avec les autres dans l'espace ? Comment cette dimension spatiale va façonner notre expérience spatiale ?
L'élargissement des rues, la privatisation des

logements, l'élargissement des espaces verts induisent des changements d'expériences. Comment évoluer à travers toutes ces sensations ? La liberté gagnée sur les spatialités apporte-t-elle des qualités aux logements, aux espaces publics qui ont été construits ? Les espaces construits aujourd'hui, ce dont ils sont porteurs dans des lieux à usage collectif ou individuel, ne sont pas toujours compatibles avec les besoins de communication des hommes. Comme l'espace public n'est pas à même de répondre à ces besoins, cela ouvre sur une tension, un conflit entre le privé et le public.
Avec la démolition des quartiers anciens, des *shikumen*, l'esprit de Shanghai n'est-il pas en train de disparaître ? Dans les nouveaux quartiers, il y a peu d'éléments symboliques de la ville. Comment les nouveaux Shanghaïens peuvent-ils alors s'identifier comme Shanghaïens ? L'ambition d'une ville globale est-elle compatible avec une ville sympathique et agréable ?

Laissons les hommes marcher, se réunir, s'exprimer, communiquer, grandir. Accordons-nous tous ces possibles.
Auparavant, j'habitais dans Xuhui, près de la rue Fuxing ; je la traversais en 20 pas, comme à New-York ou à Tokyo, j'aimais arpenter cette rue. Arrêtons d'élargir les rues ! Qu'elles permettent encore la marche, la rencontre, le partage.



> Les *Lilongs* , tissu urbain shanghaïen typique



> Évolution de la maille urbaine de Xintiandi, d'un tissu continu des années 80 à une accumulation d'objets dans les années 2000



> Quartier Xintiandi

CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE

Sébastien Beck

Avocat, membre de l'association Environnement France Chine

Mon métier c'est le droit. Je suis avocat au barreau de Paris mais également membre d'une association, «Environnement France-Chine», qui travaille sur les problématiques du droit et de l'environnement en France et en Chine, avec de nombreux échanges.

Dans le cadre de ce séminaire, un sujet m'a particulièrement interpellé : c'est celui du recyclage et de la construction de la ville sur la ville. C'est une problématique qui est assez connue en France, intégrée depuis longtemps dans les politiques d'aménagement, et qui est aussi importante à Shanghai où se pose la question de la reconquête de certains espaces.
En France, qui est un petit territoire comparé à la Chine, se pose la question de la lutte contre l'étalement urbain et de l'économie des terrains, de la sauvegarde des terres disponibles pour l'agriculture, des réserves de biodiversité. Certaines lois des dernières années (loi SRU Solidarité Renouvellement Urbain, lois Grenelle,) ont affiché ces objectifs.
Dans le même temps, la problématique existe aussi en Chine puisque l'on trouve des zones extrêmement denses en terme d'urbanisation. En France, s'ajoute une problématique importante : le phénomène de la désindustrialisation. Beaucoup d'industries, implantées dans des villes, ont été amenées à fermer. D'importantes emprises foncières sont libérées mais ces terrains disponibles ont souvent un passif environnemental qu'il faut savoir gérer.
Une autre problématique est la proximité des nouveaux programmes installés sur ces terrains libérés avec d'autres industries encore présentes : cette problématique de gestion et de coexistence nécessaires doit être prise en compte pour éviter d'exposer de nouvelles populations à des risques.
A Marseille, le projet Euro-méditerranée, un projet ambitieux de reconquête de friches ou de zones d'activités essentiellement portuaires, constitue une illustration de cette double problématique. Le projet a pu se faire mais après nombre de recours et de négociations avec un certain nombre de partenaires. Cela peut prendre du temps. En Chine puisque la question du renouvellement de l'outil industriel se pose aussi.

La politique française en matière de gestion des sites et sols pollués est organisée autour de la notion de risques, de leur maîtrise nécessaire, et selon trois dimensions :
- la maîtrise des risques techniques, et c'est le métier des architectes, des urbanistes et bureaux d'études ;
- la maîtrise des risques en terme de communication, puisqu'il faut parfois faire accepter des projets sensibles, savoir démontrer le sens et l'intérêt de la reconquête de ces sites pollués ;
- la maîtrise des risques juridiques, de plus en plus importants avec l'abondance des normes et des codes de l'environnement, de l'urbanisme, de la construction, sans oublier les autres dimensions y compris fiscales.

J'ai identifié quatre étapes importantes, quatre enjeux, que le juriste doit considérer autour d'un projet de reconversion.
- L'identification du site sensible. Dans quelle mesure l'est-il, comment le savoir et quelles étaient les activités présentes auparavant ?
- L'identification des responsabilités. Qui va payer les sommes parfois importantes à engager pour la remise en état du site ?
- La pérennité des usages présents. Comment lever les contraintes pour s'assurer que l'on ne va pas au devant de nouveaux risques ?
- La question des ventes et des cessions. Comment établir les responsabilités pour s'assurer que chacun sache ce qu'il prend à sa charge et éviter ainsi des conflits ? La jurisprudence est pleine de cas relatifs à la répartition des coûts.

Concernant l'identification des sites sensibles, la France a été l'un des premiers pays à conduire un inventaire systématique des sites et sols pollués. Depuis 1978, l'administration française enregistre sur la base de données BASIAS l'ensemble des sites industriels pollués. Une autre base, BASOL, inventorie tous les sites pollués mais pas nécessairement industriels. Toute la France est répertoriée par commune et pour chaque cas, une fiche présente l'historique des activités. Ces outils précieux et systématiques permettent de remonter le temps et de conserver la mémoire des activités. En Chine, un travail assez considérable d'inventaire des pollutions des sols a été mené entre 2007 et 2013. On a pu ainsi dresser un premier panorama de l'état de la pollution des terres.

En France, la question de l'usage final du site reconverti est un point essentiel. Selon l'usage final envisagé, les mesures techniques de remise en état ne seront pas les mêmes. Par exemple, pour un usage industriel ou pour un usage plus sensible comme une école, les mesures prises ne seront pas équivalentes.
Au niveau de la communauté européenne, l'approche retenue est un peu différente. En France, nous avons une vision anthropique qui pose la question de l'usage à terme du site. La directive européenne IED sur les Emissions Industrielles organise une approche plus

environnementaliste dans la mesure où elle pose le principe d'une remise du site pollué dans son état initial quel que soit l'usage final. Il s'agit d'un changement de paradigme. La Chine travaille depuis un certain temps sur ces questions de sites et sols pollués. À ma connaissance, il n'existe pas de cadre national. Certaines réglementations ont été mises en place au niveau des provinces mais les acteurs restent en attente d'une loi nationale.

Nos amis chinois sont assez étonnés par le temps que peuvent prendre ces procédures de remise en état. Notifications, discussions avec les industriels, le propriétaire, le préfet, le maire... nous avons des procédures qui peuvent être assez lourdes. L'identification des responsables permet de déterminer qui prend en charge la remise en état du site. En droit français, la personne responsable est, par principe, le dernier exploitant : c'est le débiteur de premier rang. Parfois, quand ces débiteurs de premier rang ont disparu où ne sont pas identifiables, il est nécessaire de mettre en place des débiteurs de second rang. Au final, en cas de défaillances en cascade, la personne qui peut être redevable, c'est l'Etat. Celui-ci intervient à travers l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) qui est mandatée pour remettre ces sites en état ou en sécurité.

La loi ALUR, et c'est une nouveauté, donne la possibilité à des tiers intéressés, par exemple de nouvelles sociétés spécialisées dans la dépollution, de prendre à leur compte les mesures de remise en état et de réaliser à terme une plus-value après dépollution. Une fois le site sensible identifié, une fois les responsables déterminés, il faut lever les contraintes liées aux usages précédents pour éviter les atteintes sur de nouvelles populations.

L'objectif est d'informer les utilisateurs des risques auxquels ils s'exposent, de prévoir les précautions pour la réalisation des aménagements, de prévenir les risques et de pérenniser le site via des mesures de maintenance ou de surveillance.

Plusieurs outils existent : des servitudes, parfois adossées à des documents d'urbanisme, qui précisent certaines mesures à prendre ou interdisent certains usages. Au final, autour de la cession d'un foncier pollué, l'enjeu sera de veiller à la bonne information des parties.



> Mutations urbaines. L'opération Euromed à Marseille. Ici le site des Docks Libres (Images EPF PACA)



> Nouveaux îlots. Au loin, la tour CMA-CGM et le port.



> Démolition avant la dépollution.

CHONGMING, SI LOIN, SI PROCHE

Rémi Ferrand

Implantée à l'embouchure du Yangzi, l'île de Chongming constitue une réserve foncière stratégique. Reliée au continent depuis 2010, cette plus grande île alluvionnaire au monde est promise à un développement important. La rigueur géométrique du territoire, rythmé par les digues et les canaux, rappelle qu'ici la terre est une conquête de l'homme sur la mer. Visiter ce « jardin » en cours de densification c'est prendre la mesure du territoire de Shanghai et des enjeux fonciers en cours.

L'île de Chongming est un conservatoire. Avec son organisation régulière, alternance de digues, de canaux, de routes et de champs interrompus par des hameaux, Chongming est une réserve géographique qui présente la matrice territoriale de Shanghai dans l'état qui a précédé la modernisation de la ville. La visite de l'île de Chongming, tout juste sortis des limbes du voyage en avion, s'est imposée comme une évidence : c'est ici que se mesurent certains des enjeux environnementaux auxquels Shanghai fait face. Avec ses voisines, les îles Changxing, et Hengsha, elle constitue le district le moins accessible et le moins développé de la Municipalité de Shanghai. Ce sont des îles alluvionnaires, largement artificielles, issues de plusieurs bandes de terre agglomérées avec des lignes de côte dessinées par l'homme.

Chongming peut être vue comme une réserve, à plusieurs points de vue. Avec ses 1400 km², soit un cinquième de la surface de Shanghai, elle représente une réserve foncière unique. La construction d'un pont et d'un tunnel la relie désormais au reste du territoire, en une heure d'autoroute environ aux aéroports de Pudong ou de Hongqiao. Elle maintenant accessible aux visiteurs. Les hectares de terre agricole et fertile ont suscité de nombreux projets urbanistiques et touristiques, de promotion immobilière, d'expérimentation agricole ou de réorganisation sociétale. En Occident, on en parle depuis que l'agence américaine SOM a été désignée lauréate d'un concours visant à l'aménagement de l'île en 2004. Un bureau d'études italien a travaillé plusieurs années sur un programme de développement durable. Puis en 2009, le cabinet d'ingénieurs britannique Arup a signé un accord avec la Municipalité de Shanghai pour un projet de ville écologique baptisée Dongtan, à l'extrémité orientale de l'île. Mais peu avant l'Exposition Universelle en 2010, le maire de Shanghai, initiateur du projet, fut condamné pour corruption à 18 ans de prison et les propositions sont restées sans suite. En 2010 enfin, Chongming est inscrite dans la liste des zones expérimentales de développement durable par le gouvernement central.

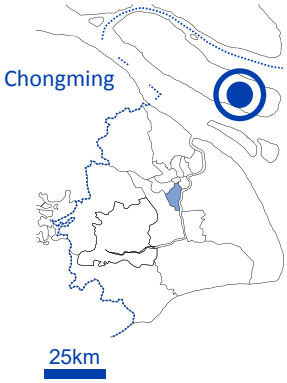
Au Centre d'urbanisme de Chongming, une maquette animée explique les développement à venir : plusieurs villes nouvelles reliées par un réseau de routes à grande capacité.

L'agriculture tient une place clé. Sa position centrale dans le delta du Yangzi permet à Chongming d'être un site privilégié. L'île est balayée par les vents, et sa pointe orientale transformée en zone humide protégée est devenue une réserve naturelle pour les oiseaux migrateurs. L'île déploie un panorama d'activités pour le tourisme, que ce soit la réserve ouverte aux visiteurs avec un quota journalier, les fermes dites écologiques, la restauration de produits frais locaux. L'île est aussi le site d'expérimentations au sein de programmes de recherche nationaux et internationaux, sur la qualité des eaux du Yangzi, sur l'agriculture, etc.

À Gangyan, bourg agricole, nous visitons une exploitation d'un genre relativement nouveau en Chine. Sous un ciel de verre et d'acier, des ingénieurs hollandais travaillent à la mise au point d'une filière hydroponique qui produit tomates et concombres organiques. Autour de l'exploitation, et sur toute l'île en fait, les petits lopins festonnent avec les exploitations de taille moyenne.

Chongming est connue pour avoir été un des lieux d'accueil des paysans quittant les terres inondées en raison de la construction du barrage des Trois Gorges dans les années 1990. Deux décennies auparavant, lors de la Révolution culturelle ce sont les « jeunes instruits » qui ont été envoyés dans l'île, ce qui lui a valu longtemps une mauvaise image. Aujourd'hui, elle est un lieu expérimental pour la réforme agraire. Le long des routes, on peut voir les maisons récemment construites par les paysans enrichis qui sont déjà démolies en réponse au remembrement en cours. Des paysans abandonnent leurs droits à cultiver la terre, contre une rente mensuelle et un logement dans des immeubles collectifs. Des lycées et des hôpitaux ont été construits, synonymes d'une amélioration du niveau de vie.

Grandes exploitations hors sol et fermes revendiquant la qualité écologique des produits se côtoient. Que réserve la réforme agraire et sociétale en cours ? Une amélioration des produits agricoles auxquelles la population citadine est devenue particulièrement attachée depuis les scandales alimentaires des dernières années ? Que réserve le regroupement de paysans sans terre et sans activité, dans des immeubles neufs ?





> Agriculture hydroponique visant à la production de tomates et de concombres. Programme mis en place avec l'aide d'ingénieurs hollandais.





> Chongming, les canaux doublent les voies routières

De l'usine n°10 au Shanghai Sculpture Space

ZHENG Peiguang
Directeur général du *Shanghai Sculpture Space*
Propos recueillis par Hervé Carriou

À l'extrémité ouest de l'avenue Huaihai, le Shanghai Sculpture Space s'est installé en 2005 sur le site de l'atelier de laminage n°10 de la Shanghai Steel Company. Les murs et les espaces extérieurs de l'usine désaffectée accueillent aujourd'hui plusieurs espaces d'exposition ainsi qu'une pépinière d'entreprises créatives. Son directeur, ZHENG Peiguang, nous a reçus pour revenir sur une décennie qui a vu émerger et peut-être se banaliser le concept de friche culturelle à Shanghai.

Je m'appelle ZHENG Peiguang. Comment décrire le genre de personne que je suis ?
Artiste, homme d'affaires, je ne peux le définir moi-même. Disons que j'investis dans le domaine de la culture.
Vous êtes ici au n°570 rue Huaihai-ouest, au cœur du projet dans lequel j'ai investi, *Hongfang* 红坊 ou *Red Town.* C'est le résultat de dix années de développement. Ce lieu porte les projets d'une communauté culturelle largement ouverte. Son origine remonte à 2004, grâce à une initiative du gouvernement. En 1995, l'aciérie n°10 fermait comme toutes les usines polluantes proches du centre-ville. En 2004, dix ans après la fermeture, le programme envisagé par le gouvernement et par la population était encore en discussion : s'agirait-il d'un nouvel ensemble immobilier de logements et de commerces, d'un grand magasin de la chaîne Hualian ? Finalement un consensus s'est dégagé en faveur de la protection de l'édifice, chacun s'accordant sur le fait que le patrimoine industriel est très important à Shanghai. Ce ne pouvait être un projet dont on calcule la seule rentabilité financière, pour le Bureau d'urbanisme et de gestion foncière qui a décidé de le transformer en un centre d'arts, avec une attention particulière pour la sculpture. L'aciérie n° 10 est devenue ainsi le *Shanghai Sculpture Space*, une plateforme publique dédiée à l'art. Nous avons obtenu le droit d'investir et de gérer le site et commencé à construire le projet que vous avez maintenant sous les yeux.

Comment réutiliser le patrimoine industriel, comment y intégrer des activités de bureaux et commerces ?
En Europe, de tels projets sont mis en œuvre avec succès : la transformation, pour d'autres usages ,des bâtiments existants. J'ai moi-même eu la chance d'aborder ces sujets lors des deux sessions de formation mises en place en 2005 et 2006 par la Cité de l'architecture & du patrimoine. J'en ai retenu la pluralité des réutilisations possibles, la nécessité des réponses sociétales et technologiques appropriées, grâce aux visites et aux rencontres faites en France. Associer patrimoine industriel et culture aurait dû être un phénomène largement répandu, mais il s'agissait d'une opération pionnière en Chine, financée par des fonds publics et des fonds privés. Pendant neuf mois, nous avons organisé une consultation de cinq équipes et réuni de nombreux experts, dont WU Jiang, l'actuel doyen de l'Université Tongji, pour évaluer les plans. Voilà pourquoi il m'est difficile de dire que le projet que vous avez sous les yeux est le résultat de mon travail, il appartient à un grand nombre de personnes, qui ont partagé les mêmes objectifs. Bien sûr, j'en suis l'investisseur et celui qui l'a mené à son terme.

Mon idée était de combiner plusieurs fonctions.
S'il était clair que la halle n°7 serai dédiée à la sculpture, la raison d'être du lieu, je ne souhaitais pas qu'elle en soit l'unique activité, ce qui aurait limité l'attractivité vis-à-vis du public. Avec les autorités locales et les experts, nous avons décidé que ce devait être un centre d'arts pluriel, et que des activités comme le graphisme ou la mode avaient leur place. Le public pourrait avoir le choix : visiter des d'expositions ou juste s'imprégner de l'atmosphère artistique. Fin 2005, cette idée de l'intégration des fonctions était acceptée et nous avons décidé d'accueillir des galeries d'art sur le site, qui est alors adapté à ce type d'activité peu présente à Shanghai. Bien sûr, mon bagage personnel dans le domaine a facilité les choses, dans nos échanges avec les experts comme avec les autorités locales.

Ma seconde intuition tenait à la combinaison d'une dimension artistique et d'une composante économique, qui puisse avoir des retombées sociales bénéfiques. Après enquête, il m'a semblé intéressant d'accueillir des entreprises de la sphère médiatique et publicitaire. Début 2008, après deux ans de développement, nous avions atteint nos objectifs en terme d'installation et visé les bonnes cibles. Fonctionnellement, cet espace est adapté à deux univers professionnels : l'art et la culture d'un côté, l'innovation de l'autre. La finance ne pourrait pas fonctionner ici parce qu'elle privilégie les surfaces classiques de bureaux. A l'opposé, les industries innovantes apprécient les lieux chargés d'histoire.

Dans l'année qui vient de s'écouler, beaucoup de personnes m'ont interrogé sur l'avenir de *Red Town*. Nous y pensons tout le temps. De mon point de vue, une communauté artistique comme la nôtre doit





> *Shanghai Sculpture Space*, le jardin des sculptures



> Dessin de Marc Verdier



> ZHENG Peiguang et Françoise Ged

envisager sereinement sa transformation. Les retours sont excellents sur ce que nous avons mis en place mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas changer des choses. En 2017, la propriété foncière, qui est encore celle du groupe industriel Baogang, sera complètement transférée et le site deviendra totalement privé. Une seconde phase sera engagée selon certaines règles, telles que la conservation du bâti industriel dans sa structure, la fonction majeure dédiée à la sculpture et aux galeries d'art, et la capacité d'accueil du site sera étendue de 4.500 m² à près de 13.000 m².
Certains s'inquiètent des dommages possibles que provoquerait une telle extension. Je m'engage à ce que ce ne soit pas le cas. Le projet sera plus complet et sa taille va engager une transformation de son environnement. Les commerces, actuellement disparates le long de la rue Huaihai, seront davantage en adéquation avec le site et nous allons construire des bâtiments plus hauts que le tissu existant. Le contraste entre l'ancien et le nouveau contribuera à améliorer l'image du lieu et surtout, les fonctions majeures seront conservées de même que les édifices de qualité.

Avant d'aller en France, j'avais des conceptions très différentes sur la protection du patrimoine. Maintenant, je pense d'abord aux réutilisations possibles des architectures historiques. En Chine nous avons une perception statique de la protection patrimoniale et non une vision dynamique. Les édifices classés à Rome ou à Paris ont encore un usage dans la vie quotidienne, alors qu'en Chine, ils sont fermés pour longtemps, à titre conservatoire.

J'ai eu l'occasion de visiter plusieurs sites de ce genre, comme la piscine de Roubaix transformée en musée d'art et d'industrie qui a donné une nouvelle vitalité à la ville. Des visites que j'ai faites en Europe et particulièrement en France, je retiens plusieurs principes. Le premier c'est la réflexion sur l'usage futur de l'édifice, comme l'ancienne gare d'Orsay à Paris transformée en musée d'art, et la capacité à imaginer la diversité des solutions, comme l'ancienne chocolaterie Meunier à Noisiel, le siège actuel de Nestlé France. Le second principe c'est de respecter les caractéristiques de l'architecture et du site, lorsqu'on développe le projet. Utiliser la technique au service de l'architecture, pour ne pas briser ces spécificités, c'est un point fondamental que j'essaie continuellement de respecter dans mon travail. Enfin, le troisième principe réside dans la gestion cohérente du projet. Les trois exemples cités sont des réussites, respectant ces trois règles, ils combinent une reconversion fonctionnelle avec le maintien des caractéristiques originales de l'architecture, employant si besoin des technologies nouvelles avec un management de projet adapté. Après tant d'années, ce sont des lieux encore vivants, tressant un lien entre le passé et le futur.



> Dans la halle n°7, exposition d'artistes contemporains



> La halle n°7 accueille des bureaux dans la travée centrale

POUR UNE INTERPRÉTATION POÉTIQUE DE L'EXISTANT

Catherine Bastien-Ventura et Françoise Ged

La visite de l'agence *Original Design Studio*, guidée et commentée par ZHANG Ming son fondateur, nous permet de découvrir un lieu et une œuvre. Une ancienne halle de briques à la charpente de bois, cachée à l'intérieur d'un îlot, se découvre avec finesse. Les espaces de travail sont répartis autour de patios percés dans la volumétrie rectangulaire d'une ancienne usine de clous. L'architecte présente ses travaux et son approche : une ouverture sur la scène architecturale shanghaïenne.

ZHANG Ming, dirige une agence d'une trentaine de personnes. Il enseigne à l'Université Tongji et participe à différents cercles académiques et professionnels. Il a été invité en France par Aéroports de Paris et a participé aux activités du *Programme présidentiel.*

Il nous présente les principes qui guident le travail de l'agence : *yuan* 院 la cour, le lieu qui permet d'être ensemble et *jing* 境 la vision au sens philosophique du terme.
Au sein de l'agence, les architectes s'attachent à interpréter la tradition chinoise, les pratiques sociales induites par l'espace de la cour et le principe de répétition de ce motif dans la fabrication des projets.
Pour ZHANG Ming, l'architecture est une interprétation poétique de l'existant. Ses compositions sont attentives aux sensations et à la notion d'équilibre qu'ils génèrent.

La transformation de l'ancienne usine, construite en 1937, en agence d'architecture fait partie de cette recherche. La cour, élément essentiel de l'habitat chinois, est déclinée à plusieurs reprises, qu'elle soit réhabilitée ou créée de façon contemporaine. Elle n'est pas seulement un espace physique, mais aussi un ensemble de perceptions et de relations possibles avec l'extérieur. Elle ouvre à une manière d'être, à une liberté, à un mode d'existence qui permet le changement.

Les cinq cours aménagées sur l'ancien périmètre de l'usine, dont l'ossature a été conservée, sont des espaces composés selon les principes d'un jardin classique chinois. Elles accueillent différentes activités: espaces de réunion, de détente, d'expérimentation ou de fêtes. Elles offrent au regard des paysages successifs et qui se lisent différemment selon les points de vue.

ZHANG Ming se réfère à la tradition picturale chinoise, à la sensation que procure le rouleau que l'on déroule permettant des vues successives et partielles d'une même image. Ce mode de représentation spatial et temporel se différencie de la perspective qui focalise l'attention sur un point.
Les projets architecturaux de l'agence tendent à se découvrir de la même manière, par une série de parcours qui proposent différents points de vues, différentes perceptions ou sensations.
De même que dans le jeu de go, qui ouvre un champ infini de possibles à partir de deux couleurs, les variations déclinées sur un ensemble sont plus importantes que l'objet unique.

ZHANG Ming nous décrit les quatre étapes de la pratique d'un architecte, acquises progressivement au cours de son activité : la technicité *jiqiao* 技巧, qui permet ensuite l'habileté *nengli* 能力 à répondre au projet, puis l'attitude *taidu* 态度 et enfin, grâce à l'observation et à l'expérience accumulée, l'étape ultime est celle de la culture *xiuwei* 修为.
Dans un autre registre, quatre manières d'être peuvent caractériser une architecture : le kitsch, le vulgaire *yansu* 艳俗, la discrétion *hanxu*含蓄, la préciosité jiaoqing 矫情, la morbidité *bingtai* 病态.

Il nous présente les réalisations récentes de son agence. D'abord le musée du peintre et calligraphe FAN Zeng dans l'université nouvellement implantée à Nantong (province du Jiangsu). La poésie des paysages de brume dans cette région où l'eau tient une place prédominante, les éléments naturels ont été à la base de son travail.
Ensuite, la *Power Station of Art*, un musée d'art contemporain installé dans une centrale électrique. Celle-ci, construite en 1985, sur le lieu de la première centrale chinoise datant de 1897, a été désaffectée en 2005 et reconvertie lors de l'Exposition Universelle de 2010. La première intervention de l'architecte a été minimale. Il n'a pas visé une interprétation monumentale et s'est efforcé à respecter le caractère public de l'édifice. La seconde intervention a permis la transformation du pavillon en un musée inauguré en 2012. L'architecte a imaginé des parcours pluriels au sein du gigantesque complexe culturel. En balcon sur le Huangpu, l'une des plus belles terrasses de Shanghai accueille les visiteurs.

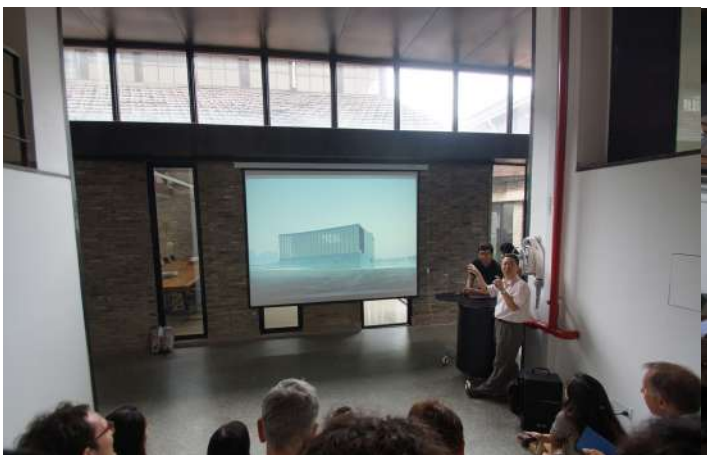




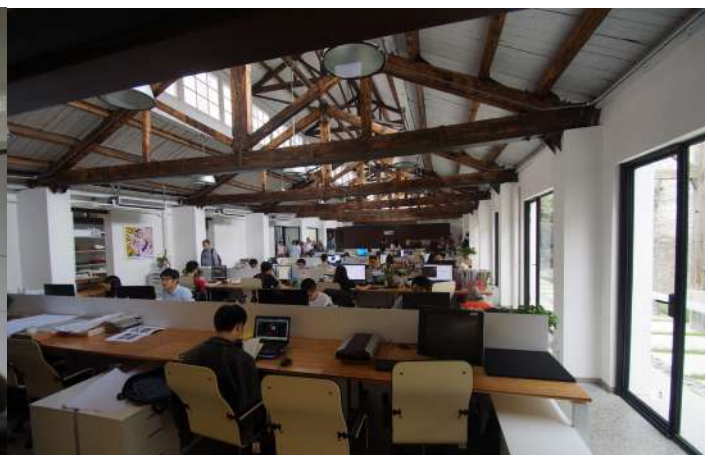
> Entrée dans l'agence par une ruelle intérieure



> Petite cour créée en ouvrant une travée



> A l'entrée de l'agence, une salle en gradins, lieu d'exposition et de conférence. Ici, ZHANG Ming et l'interprète. A l'écran, le Musée Fan Zeng



> L'espace ouvert où travaillent les architectes. Les charpentes conservées ont été nettoyées et des baies ouvertes sur une petite cour



> Exercices collectifs dans le Xujiahui Park, Avril 2015

Quatre Parcours

à travers l'arrondissement

Traverser Xuhui pour (re)découvrir Shanghai ?

Françoise Ged

Architecte, HDR, Responsable de l'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine
Cité de l'architecture & du patrimoine

Travailler sur l'arrondissement Xuhui entre professionnels, usagers du quotidien, visiteurs exceptionnels, professeurs et praticiens, venus de Chine et de France, est un fait plutôt inédit, porteur d'humanités, d'échanges entre des personnes aux horizons différents. Est-ce imaginable que cette pluralité entre en écho avec les mises en œuvre urbanistiques qui seront planifiées dans l'arrondissement ?

C'est le pari que nous faisons tout au long de l'élaboration du *Séminaire en marchant*, pour nourrir ce que la marche dans la ville, les regards et les conversations partagés, les présentations communes peuvent faire émerger. Nous avons voulu rassembler, classer les propos collectifs et individuels, pour laisser un matériau qui soit à la fois une trace du processus et un ensemble partageable. Xuhui, nous disait le professeur RUAN Yisan est une miniature, en quelque sorte un condensé de Shanghai. Avec un tel énoncé, pourrions-nous imaginer qu'en retissant les fils d'une géographie, d'une histoire, des histoires locales et individuelles qui s'inscrivent dans l'histoire de Shanghai, nous façonnions aussi d'autres tissus urbains en devenir, qui œuvrent à de meilleurs articulations entre présent, passé et à venir ?

Xuhui s'étend à l'ouest de la rue Shaanxi, une partie de Shanghai qui s'est développée à partir du XX^{e} siècle, quand la modernisation venue de l'Occident s'est imposée dans ce port ouvert au commerce, tirant parti de l'extraordinaire capacité de transformation de la ville et de ses habitants. La concession internationale s'était déjà étendue en 1899 et la concession française en fit autant en 1900 et en 1914. Quelques années auparavant, en 1895, le traité de Shimonoseki, en mettant fin à la guerre sino-japonaise, marquait un tournant dans le développement économique basé sur des flux commerciaux. Désormais l'implantation d'industries devint possible. Les premières usines s'implantaient le long des voies d'eau, attirant de nombreux ruraux des provinces voisines. La première guerre mondiale, entraînant le retrait des puissances occidentales sur d'autres fronts en Europe, contribua à faire de Shanghai une métropole internationale. Elle réunissait une centaine de nationalités différentes, et une multitude de migrants venus de toutes les provinces de Chine au début des années 1920.
Dans cet éclatement à la fois fertile et destructeur, la concession française intégrait la mission établie par les Jésuites, sur les terres léguées par XU Guangqi (1562-1633), ami de Matteo Ricci (1552-1610). C'est là l'origine du nom Xujiahui (徐家汇 « hameau de la famille XU », *Zi-Ka-Wei* en shanghaïen) où la mission a construit la cathédrale et différents établissements : observatoire, orphelinat, écoles, etc.
Les canaux et les voies d'eau qui structuraient et quadrillaient avec régularité le territoire de Shanghai — encore visibles sur des vues aériennes ou des plans historiques — délimitaient les différentes juridictions. C'était le cas de Zhaojiabang (肇嘉浜 , en shanghaien *bang* signifie petit cours d'eau), maintenant au centre de Xuhui, ancienne limite sud de la concession française et d'une certaine manière de l'urbanisation jusqu'aux années 1950. Comblé, puis devenu une autoroute urbaine à la fin des années 1990, il fait pâle figure aujourd'hui, drôle de non-lieu, de barrière automobile que les piétons hésitent à franchir.
Faut-il acter le fait que la ville perde le lien avec son arrière-pays, sur lequel elle s'est appuyée pour construire son développement. Comment valoriser les dimensions multiples de la métropole dans le fait urbain en devenir ?

Lors de la première phase d'urbanisation et d'étalement urbain du début XX^{e} siècle, avant que l'usage du béton ne se répande, la densité et la recherche d'un profit maximal du foncier passa par le triplement des étages des formes rurales de l'habitat chinois, vastes ensembles clos et regroupés autour de cours intérieures desservies par des ruelles communes. Adapté aux parcelles agraires shanghaiennes, le modèle urbain et social se propagea, s'appela *lilong* 里弄 — *longtang* 龙堂 en shanghaïen — fit appel au pin d'Oregon pour ses charpentes, et se propagea avec des typologies plurielles, déclinant des portes aux encadrements de pierre massif *shikumen* 石库门, des maisons mitoyennes avec des jardins privatifs *huayuan* 花园 et des formes architecturales baptisées selon les revues de l'époque « italienne, espagnoles ou Ile-de-France ». L'ancienne concession française devint connue pour ses quartiers résidentiels ombragés, ses architectures novatrices des années 1920-30 encouragées par des promoteurs audacieux. Elle l'était aussi pour son ouverture tous azimuts, que ce soit à l'organisation mafieuse de DU Yuesheng, la Bande verte, qui contrôlait les maisons de passe et la drogue, aux fondateurs du Parti communiste chinois, en passant par le gouvernement provisoire coréen en exil… sans dresser une liste exhaustive.

Xuhui, c'est aujourd'hui toutes ces couches d'histoire entrelacées, que l'on perçoit dans le territoire, dans la géographie des rues et les lacis des ruelles, empruntées à cette trame rurale toujours présente au cœur de la ville. Le secteur défini par les rues Hengshan et Fuxing est le quartier privilégié où habitent les membres du gouvernement shanghaïen.

On y voit ces hautes clôtures en bambou tressé, noirci par le soleil, entre les frondaisons des sterculiers, les fameux « platanes français » 法国梧桐，bienfaisants dès les premières chaleurs. La qualité paysagère des lieux est amplifiée par la qualité des vastes maisons et de leurs jardins privatifs des années 1930, aujourd'hui un véritable luxe dans une ville où, entre-temps, la population a triplé.

La littérature, le cinéma, les histoires des familles et des lieux se créent une place de plus en plus importante et contribuent à qualifier la métropole contemporaine. Le patrimoine devient comme un territoire de résistance, en même temps que se joue une appropriation, le fait de passer du « c'est à nous » à « c'est nous ». Mais comment faire avec le « déjà-là » et une population en croissance, venant d'autres provinces ou d'autres pays, qui n'a pas encore de lien avec ce déjà-là et qui devient majoritaire ?
Comment permettre des appropriations ponctuelles, architecturales et urbaines, passant de la petite échelle du quartier à la grande échelle du territoire, à la transversalité ?

L'attribution des logements par les fameuses unités de travail *danwei* (单位) dès le début des années 1950 avait opéré une redistribution spartiate : les maisons et les appartements avaient été divisés entre plusieurs familles, faisant provisoirement face à une crise du logement continue dans la ville. Ce n'est qu'avec la deuxième phase d'urbanisation et de modernisation des années 1990 que la donne a de nouveau changé. De 1950 à 1990, les habitations de ce secteur avaient plutôt été dévolues aux cadres et l'on y retrouvait une forme de ségrégation sociale, même si toute une population de commerçants et d'artisans y habitait également. C'est déjà là que les premiers entrepreneurs individuels — les *getihu* 个体户— avaient ouvert leurs gargotes, transformant progressivement les rez-de-chaussée de leur habitat en bar ou restaurant d'une dizaine de places, puis la commercialisation des logements instaurée au début des années 1990, amena de nouvelles catégories de population, de nouveaux métiers liés aux médias, à la culture.

Lorsqu'il s'est agi de faciliter les déplacements dans la ville et de créer un lien avec ses périphéries, l'élément patrimonial était souvent évalué comme sans importance. Mais dans une dynamique temporelle, les négociations sur l'espace pourraient-elles imaginer un patrimoine pluriel et vecteur de développement métropolitain, aussi important que la facilité de déplacement ? La construction de la première ligne de métro qui traverse Xuhui du sud-ouest au nord-est, le place dans une position stratégique parmi les arrondissements shanghaïens. La décision de créer un pôle secondaire à Xujiahui : autour de cet ancien carrefour de circulation les premières chaînes de grands magasins ont été construites à la fin du XX^{e} siècle. Rivalisant de façades miroirs et de formes nouvelles, c'était la vague de modernisation qui se reflétait à Xujiahui, vers laquelle une population avide de consommation se ruait avec étonnement. Avec le changement de siècle, l'e-commerce s'implante avec de plus en plus d'assurance, rendant obsolètes des espaces et des constructions ancrées dans le paysage, dont l'usage est à réinventer. Les édifices survivent à la péremption de leurs usages[1].
Les constructions venues s'ajouter à des tissus urbains lâches, alors périphériques, sont devenues maintenant celles d'un quartier dense. On est passé de la juxtaposition du péri-urbain à la superposition de la centralité urbaine. Que faire de ces édifices sans qualités particulières, que garder, comment éviter la consommation foncière et les cycles trop rapides de démolition-reconstruction ?

Faciliter les mobilités et les déplacements au sein du territoire a été au cœur des préoccupations de la fin du XX^{e} et le début du XXI^{e} siècle en Chine. Pendant sept ans, des formations axées sur la ville et les pôles d'échanges se sont déroulées en France lors du *Programme présidentiel* « 150 architectes, urbanistes, paysagistes en France » de 1998 à 2005. Le terme de pôle d'échanges (枢纽 *shuniu)* s'est alors banalisé. Mais dix ans après la construction de la gare du Sud, véritable emblème de la modernité à Shanghai, quels constats tirer de sa valeur d'usage, au sein de la ville, au sein d'un réseau de transports tressé de plus en plus serré ?

Sans doute plus qu'ailleurs en raison de la vitesse des transformations, l'agglomération shanghaienne doit s'adapter sans cesse à des comportements nouveaux, dont certains sont de plus en plus communs aux grandes métropoles. Les artistes, les habitants apportent de nouvelles pratiques, intégrant les services des applications du smartphone dans leurs activités. La cartographie des quartiers, des métropoles face à ces mouvements permanents devient impossible, Djamel Klouche nous le rappelait dans son exposition consacrée aux métropoles millionnaires en 2010[2].

1 Jolie formulation que j'emprunte à Jean-Baptiste Minnaert lors des Entretiens du patrimoine à Paris, 2011.
2 http://www.agorabordeaux.fr/archives/stim-metropoles-millionnaires/

Il nous faut imaginer des cartographies plurielles, avec de multiples modes de représentation, qui intègrent la profondeur apportée par la diversité des histoires locales.

Mémoire et oubli, les deux matériaux du patrimoine que Ricœur et Borges nous donnent à méditer, l'espace vécu et l'espace perçu, ce qui se passe, ce qui s'est passé dans le lieu et qui fait la valeur du lieu, ce sont ces facteurs essentiels qui refont surface à Shanghai, grâce à des entreprises menées depuis une dizaine d'années par des personnalités hors du commun comme JIA Zhangke dans son film dédié à Shanghai *I wish I knew*, comme WU Jiang qui a facilité la mise en œuvre du plan de protection de Shanghai lorsqu'il était au Bureau d'urbanisme de la ville et qui continue depuis l'Université Tongji à mettre en lumière les spécificités de la ville dans les travaux d'histoire architecturale et urbaine. Cette volonté d'instaurer un processus autour des acteurs engagés est un extraordinaire potentiel de développement, un outil de planification dynamique, fondé sur l'histoire, la géographie, une ambition politique, qui s'accompagne d'une résonance culturelle.
Comment décrire le but de cette action menée entre partenaires de longue date ?

J'emprunte quelques formulations en écho aux propos entendus ici ou là. Nous amener à distinguer territoire perçu, territoire conçu (administration, gestion) et territoire vécu, en rechercher la beauté, la valeur symbolique.
Ne pas vouloir vivre dans des « non-lieux » selon la formulation de Marc Augé, faire qu'un lieu de patrimoine devienne un lieu de rencontres le temps de la marche, que ce temps opportun soit celui des situations qui nous donnent à réfléchir, l'occasion unique d'être là.
Que ce temps de co-opération soit un moyen de comprendre sa propre culture, avec ouverture, curiosité, qu'il soit le lieu facilitant des stratégies conjointes, que la culture y ait une place stratégique au sein d'un développement économique, politique et social.



> Xujiahui, La cathédrale Saint-Ignace

XUHUI, ACCOMPAGNER LES MUTATIONS ET METTRE EN VALEUR

GUAN Yetong
Directeur du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui

Avant de vous présenter l'arrondissement Xuhui, et les transformations qu'il a connues depuis 10 ans, grâce notamment à la coopération sino-française sur la préservation du patrimoine, j'aimerais évoquer un souvenir personnel. Il y a quelques années, alors que j'étais en visite à Paris, j'ai rencontré sur un pont qui enjambe la Seine, une famille française avec les grands-parents, les parents et les enfants, tous à bicyclette.

Cette image m'a beaucoup marqué, et je me suis dit en les voyant : « ce serait tellement bien que les Shanghaiens puissent faire du vélo au bord du Huangpu ! » Aujourd'hui, nous sommes fiers d'avoir une piste cyclable qui longe le Huangpu. Les rencontres et les coopérations jouent leur rôle en nous inspirant.

Je voudrais partager avec vous mes expériences d'aménagement et de préservation du patrimoine dans cet arrondissement. Pour l'écrivain YU Qiuyu, la culture de Shanghai est complètement différente des autres villes chinoises, son charme et sa singularité proviennent de la rencontre entre les cultures orientales et occidentales, un métissage qui se concentre précisément dans cet arrondissement. C'est le « coin supérieur» selon l'expression shanghaïenne, le quartier à la mode, qui est désormais le secteur protégé des rues Hengshan et Fuxing.
L'arrondissement Xuhui compte 1336 édifices classés, des jardins, des rues élégantes et des avenues plantées ainsi que des édifices remarquables comme la cathédrale et l'observatoire de Xujiahui, construits par les jésuites à la fin du XIX^{e} et au début du XX^{e} siècle.

Les berges du Huangpu et leurs abords sont un secteur en plein renouvellement, où beaucoup de constructions nouvelles sortent de terre. Le quartier Xujiahui est un pôle de services et de commerces de Shanghai qui fait face aujourd'hui au défi de la montée en gamme du quartier. L'arrondissement accueille à lui seul davantage d'instituts universitaires et de centres de recherche que certaines provinces de l'ouest de la Chine (des universités éminentes telles que Jiaotong, le département de médecine de Fudan), des équipements municipaux comme la bibliothèque de Shanghai, ainsi que des hôpitaux de catégorie supérieure, des théâtres, un centre sportif. Le réseau de transport en commun est très développé avec quatre lignes de métro qui traversent l'arrondissement, et 56 stations. De nombreuses industries sont présentes dans le parc de haute technologie de Caohejing, contribuant au PIB élevé de l'arrondissement.

Malgré ces aspects positifs, Xuhui doit affronter des défis, notamment une fracture importante entre le nord et le sud de l'arrondissement. Seule la partie nord de Xuhui faisait partie du centre de Shanghai. Puis le développement urbain a contribué à inclure toujours davantage de zones rurales et des banlieues dans la ville. Le nord est très dense, il concentre beaucoup de ressources pour les habitants. Dans le sud en revanche, ces ressources sont moins nombreuses et plus dispersées. Les infrastructures, les équipements, y sont moins développés.

Notre plan général d'urbanisme a identifié 6 zones avec des fonctions distinctes et susceptibles d'attirer différents investissements :
1 / Au centre de Xuhui, le secteur protégé, caractérisé par son habitat résidentiel, ses jardins, le tissu ancien des rues ;
2 / Des secteurs de service et de commerces, comme Xujiahui et son *Central Business District* (CBD) ;
3 / Des secteurs dévolus aux sciences du vivant, comprenant hôpitaux et instituts de recherche ;
4 / Les berges du Huangpu, avec un focus sur les médias ;
5 / Le pôle d'échanges de la gare du Sud, grand projet d'infrastructure construit depuis une dizaine d'années, et ses alentours dédiés aux hautes technologies ;
6 / Enfin Caohejing, ancienne zone spéciale pour le développement des entreprises.
Voici maintenant quelques éclairages plus précis.

Les berges du Huangpu

La rive ouest du Huangpu est destinée à accueillir des entreprises des média et multimédia. Dreamworks y a déjà implanté son siège chinois, et plusieurs chaînes de télévision vont s'y regrouper (CCTV, la chaîne du Hunan...). Des agences internationales ont été consultées pour réaliser les projets. Une ancienne usine aéronautique s'ajoute aux espaces à conserver.
Dans ce quartier, desservi par la ligne 11 du métro, nous avons opté pour une « ville en 3D », en nous inspirant du quartier de La Défense. Auparavant, nous pensions résoudre le problème de la circulation en élargissant les rues. Aujourd'hui, nous adoptons la méthode de séparation des flux pour améliorer le confort des habitants. La circulation automobile sera en sous-sol. Nous avons surélevé les quais, et le mur de protection contre les inondations prend la forme d'une grande plateforme ouverte à la promenade et à la découverte du paysage. Ce grand projet d'aménagement est développé sur 4 ans. L'étude est terminée et le projet a déjà été approuvé.

Réutilisation du patrimoine industriel

L'ancienne cimenterie, qui accueillait la biennale d'architecture en 2013, va être transformée en complexe dédié aux spectacles avec des théâtres, des cinémas ainsi que le plus grand cinéma Imax d'Asie. Le musée YUZ, aménagé dans un ancien hangar de l'aéroport Longhua par l'architecte japonais Sou Fujimoto, abrite une collection d'art contemporain international. C'est un secteur proche du quartier des musées.

Un ancien centre de recherche et de montage d'une entreprise aéronautique, construit dans les années 1990, est conservé et transformé en centre d'affaires. Nous avons réussi à obtenir la préservation de ce bâtiment, malgré l'opposition de nombreux experts qui le considéraient comme trop récent. Le musée Long, plus grand musée privé de Chine, a été construit par l'agence Deshaus, sur le site d'un ancien parking souterrain, au bord du quai qui servait autrefois au transport du charbon. Parmi les collections du musée, on trouve des objets exceptionnels de l'art chinois traditionnel.

Dans l'arrondissement Xuhui se trouvent aussi la pagode et le temple Longhua, un site construit depuis 1700 ans. Les projets urbains offrent une occasion de valoriser un patrimoine ancien. Ainsi avons-nous démoli plusieurs tours autour de la pagode Longhua afin de lui redonner sa place dans le paysage. Le plan d'aménagement est en cours ; une tâche confiée à SHAO Yong.

Les berges du Huangpu, rassemblant musées privés et galeries d'art contemporain, industries culturelles et de loisirs, patrimoine ancien et récent, sont envisagées comme un «galerie culturelle» sur la rive ouest, le secteur consacré à l'art le plus important de la ville, notamment pour les collections privées.

Xujiahui, centre secondaire, pôle de commerces et d'affaires

C'est à Xujiahui en 2013 que le foncier a atteint des niveaux parmi les plus élevés en Chine. Dans ce quartier, très bien desservi par trois lignes de métro, nous attachons une grande importance au développement commercial et à la préservation des sites ainsi qu'à l'aménagement paysager. Devant la cathédrale, nous envisageons une place à échelle humaine, un espace plus dynamique et plus animé, avec des bibliothèques, des librairies ouvertes par exemple 24h sur 24. C'est un site actuellement occupé par des espaces verts interdits aux piétons et par des fontaines qui sera désormais ouvert aux usagers. Nous allons également mettre en valeur les façades latérales de l'église.

Des projets ont été confiés à des architectes français, comme l'hôtel Xiya à Xujiahui par l'agence Jacques Ferrier. La particularité du projet est de ne pas augmenter le volume construit. Dans les opérations de réaménagement, notre méthode consistait auparavant à augmenter les volumes. Désormais, et entre autres grâce à ce projet, nous réfléchissons à une intervention simplement sur l'aspect du bâtiment, en maintenant le même volume construit.

La rue Fuxing

Dans le secteur protégé, les abords de la rue Fuxing font l'objet d'un projet de renouvellement, mais la réglementation rend impossible les démolitions. Comment garder le bâti ancien, et comment augmenter la qualité, l'efficience des lieux ?

Nous gardons en mémoire le quartier Xintiandi : l'habitat traditionnel (les *shikumen* et les *lilongs)* fut reconstitué et adapté aux activités commerciales au début des années 2000 et dont la méthode fut vivement critiquée après quelques années au regard des multiples démolitions imposées par ce type de projet. Dans le quartier de la rue Fuxing, nous étudions comment garder le plus possible le bâti ancien, tout en recherchant des solutions pour améliorer ses performances et mettre en valeur les quartiers. L'architecte Christian de Portzamparc va ainsi construire un conservatoire de musique, à côté de l'existant situé rue Fenyang, sur l'un des derniers terrains libres.

Implication des habitants

Pour susciter l'intérêt et la curiosité des habitants, nous avons invité un dessinateur à expliquer les spécificités et l'histoire de l'arrondissement au travers d'un livret avec des fiches plutôt ludiques. Il a pris pour personnage principal un petit chien, très apprécié des enfants. C'est un outil pour valoriser le patrimoine aux yeux des enfants et de leurs parents, et prodiguer quelques conseils : « on ne vous interdit pas de faire telle ou telle action, mais on vous conseille de faire autre chose… ». Nous intervenons également dans les écoles du quartier historique pour sensibiliser les enfants.

Cette brochure a reçu un prix du Bureau d'information de la Municipalité de Shanghai. Nous en sommes très honorés. Elle a été traduite en anglais, elle le sera bientôt en français.

Caohejing

Cette zone se situait en banlieue de Shanghai mais avec l'urbanisation croissante, elle fait maintenant partie de la ville. L'augmentation du loyer des terrains a éloigné peu à peu les entreprises industrielles. Nous avons pensé en faire un CBD, introduire des commerces mais ensuite nous avons changé d'idée, nous voulons en faire un centre de recherche et développement, un centre technologique. L'agence Jacques Ferrier a déjà réalisé un projet sur place.

La gare du Sud

Depuis longtemps les gares sont mal considérées en Chine, parce que fréquentées par les nombreux migrants qui rentrent chez eux pour le nouvel an, dans de très mauvaises conditions sanitaires. Pour l'aménagement de la gare du Sud nous avons invité l'architecte français, Jean-Marie Duthilleul. Nous avons introduit les méthodes « TOD » (*transit oriented development*) dans la conception de la gare. Nous avons intégré un ensemble de bureaux et commerces dans ce secteur dont la réalisation est confiée au promoteur Vanke, l'un des plus grands promoteurs chinois.

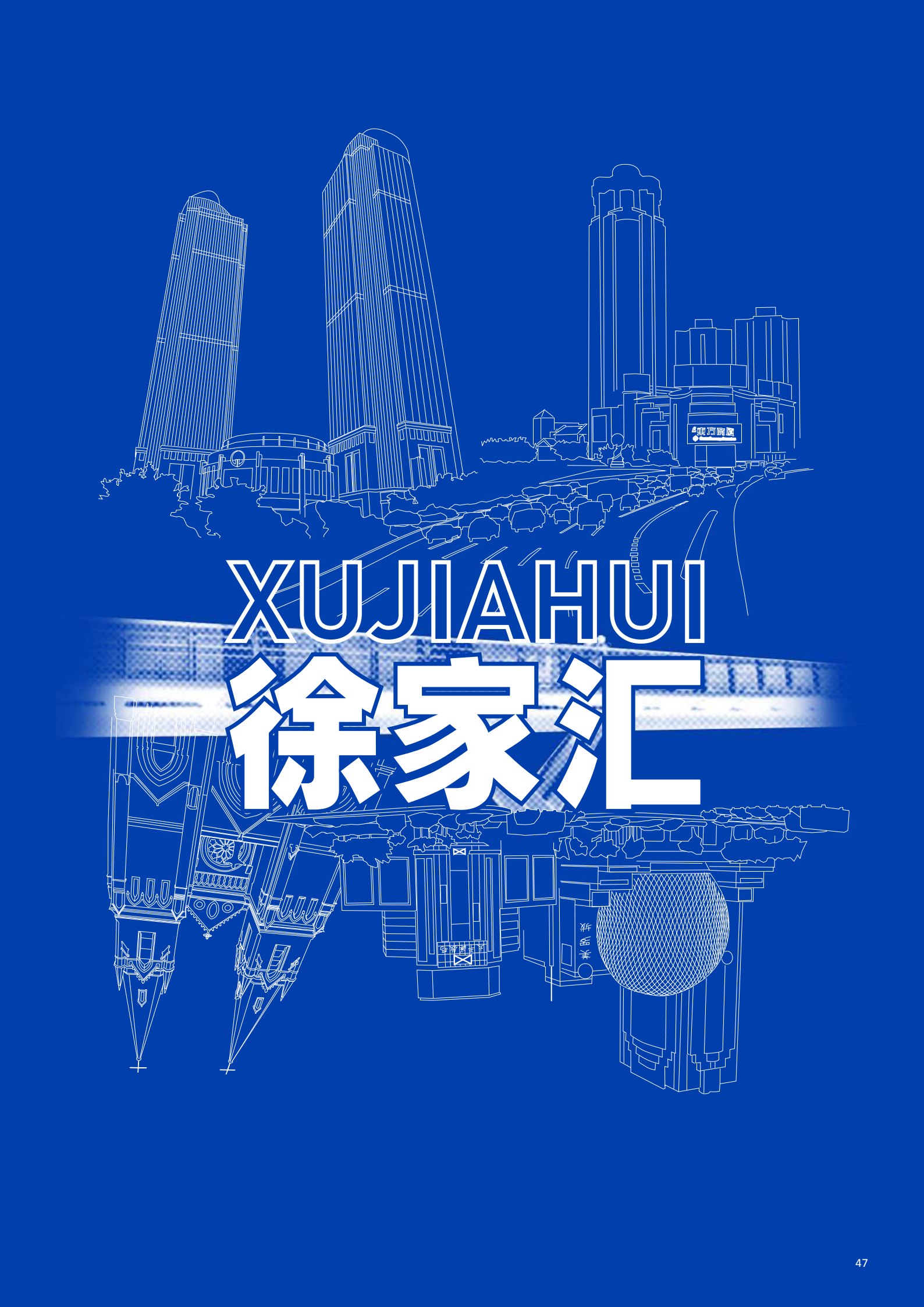
Voici une très brève introduction sur l'arrondissement, qui mérite d'être enrichi par les guides détaillés qui ont été réalisés.

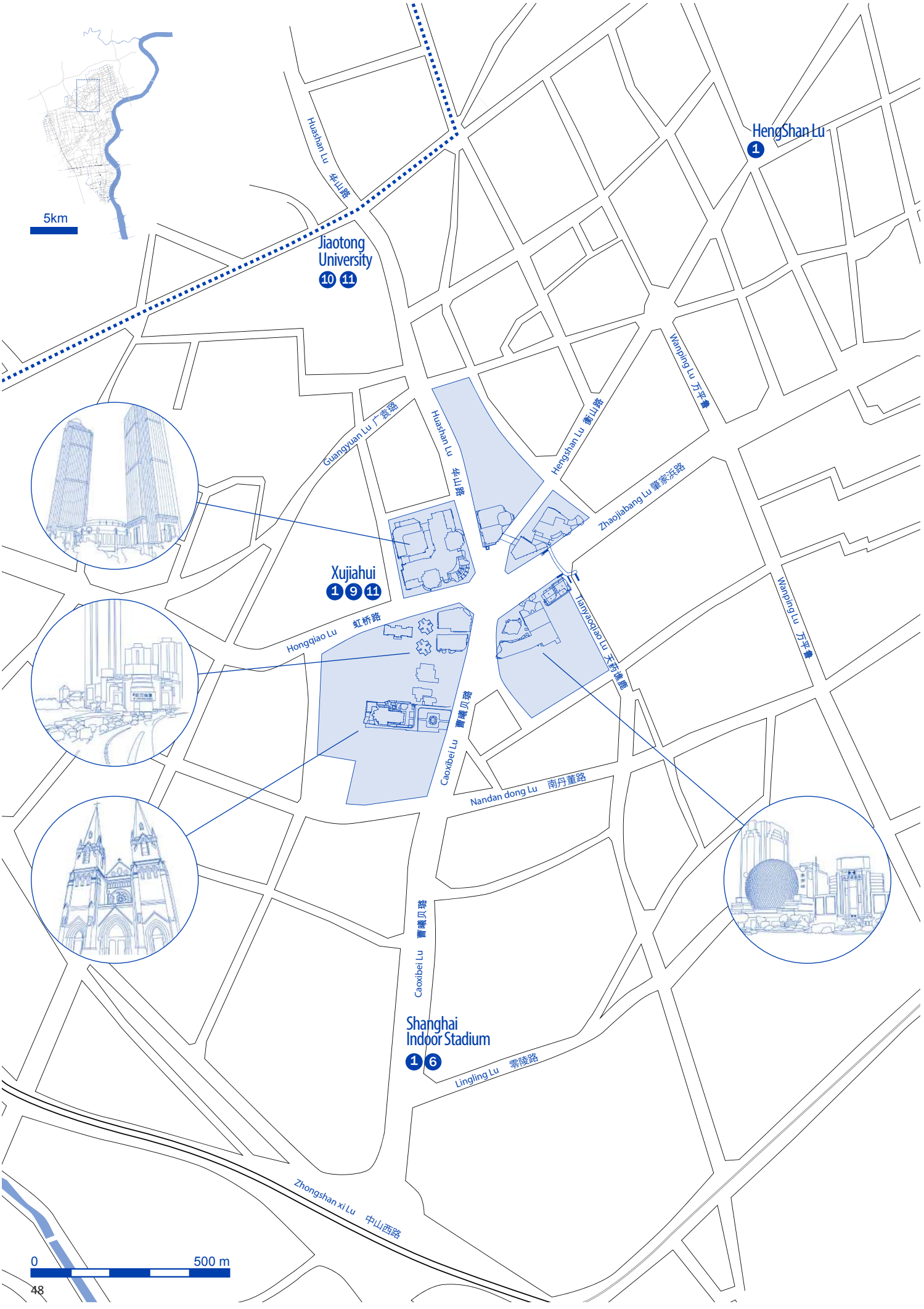


> Devant le *Jinjiang Action Park*, rue Hongmei à Minhang, avril 2015



> Passerelle au-dessus du carrefour Xujiahui


XUJIAHUI
徐家汇


5km
Huashan Lu 华山路
HengShan Lu
1
Jiaotong University
10 11
Guangyuan Lu 广灵路
Huashan Lu 华山路
Hengshan Lu 衡山路
Wanping Lu 万平路
Zhaojiabang Lu 肇家浜路
Xujiahui
1 9 11
Hongqiao Lu 虹桥路
Tianyaoqiao Lu 天钥桥路
Caoxibei Lu 曹溪贝路
Nandan dong Lu 南丹董路
Shanghai Indoor Stadium
1 6
Lingling Lu 零陵路
Zhongshan xi Lu 中山西路
0
500 m

« ICI, IL NE S'AGIT PAS D'HARMONIE MAIS DE VITALITÉ »

HU Lijun et Héloïse le Carrer

Ancienne extrémité de la concession française, le carrefour historique de Zi-Ka-Wei n'est plus le terminus de bus qu'il était encore au début des années 1980. Aujourd'hui, de grands centres commerciaux festonnent bruyamment avec des édifices patrimoniaux. La très iconique cathédrale de Shanghai compose avec une polarité commerciale hyperactive. C'est Notre-Dame qui rencontrerait Times Square et l'ensemble se décrit dans un nuage de mots.

À la fin de cette journée de marche, l'équipe s'est installée dans un café du centre commercial Metro-City pour profiter d'un temps d'échange.
À chaud, au cœur d'un quartier en ébullition les regards français et chinois sont échangés, les sensations et réactions exprimées par les participants sont collectées.
Parcourir à nouveau ces notes, prises à la volée le mardi 15 juillet 2014, c'est se replonger dans le bain d'énergie et le rythme très particulier d'un quartier unique.

Le site parcouru a suscité beaucoup de débats. Ces réactions, nous avons choisi de les partager avec vous sous la forme d'un nuage de mots, d'une carte mentale de notions partagées...
En résultent différents niveaux d'appréhension, à commencer par le diptyque Mobilité/Urbanité autour duquel s'articulent les notions de Contrastes, de Liens, de Temporalités ainsi qu'une constellation de mots, que l'on vous montre aujourd'hui sous la forme d'un image et d'un regard.

Devant le *Grand Gateway 66*, quelqu'un a dit : «Ce bâtiment ne pense qu'à lui, il ne pense pas à la rue».
Un participant chinois a répondu : « Pour les Chinois, ce qui est important c'est ce qui se passe à l'intérieur du bâtiment, il ne porte pas d'attention à la rue ».

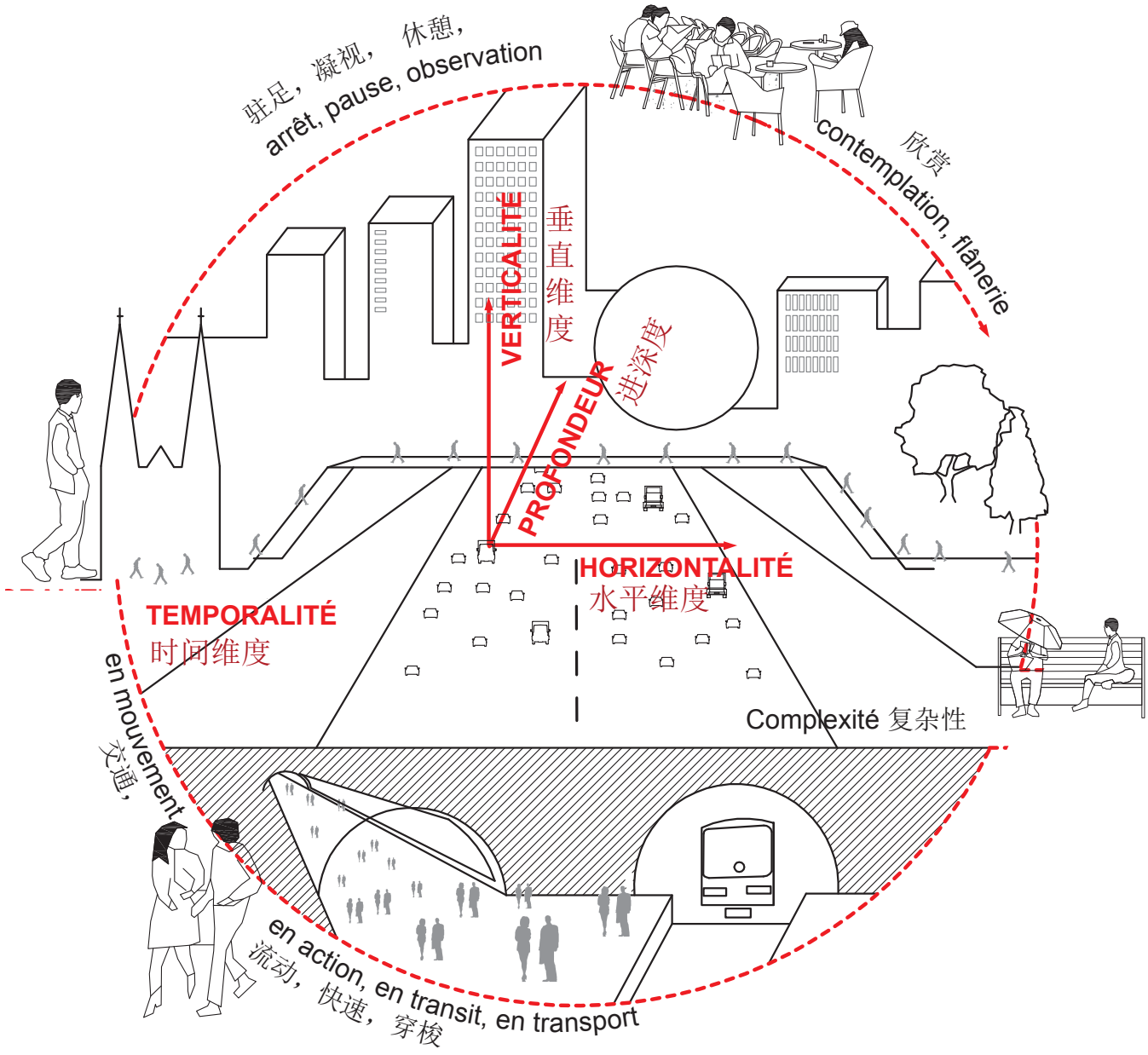
« A Xujiahui, l'environnement métropolitain est très fort : identité de Shanghai, passée, présente et en devenir. On n'est pas dans un ensemble figé, dans un état d'harmonie ».
Quelqu'un a dit : « Ici j'aime venir capter de l'énergie. Il faut prendre le temps de contempler ».
Sur une passerelle, un participant s'exprime :
« Ici, il n'y a que des horreurs mais le fait qu'elles soient ensemble est magique...
Ce qui est assez frustrant ici c'est que tu sens qu'il y a une échelle pour le piéton mais qu'elle n'est pas là ».

Même si ce n'était pas forcément l'objectif, des intuitions de projets ont émergé de nos échanges. Le carrefour Xujiahui doit accueillir de nouvelles passerelles, de nouveaux programmes commerciaux sont envisagés alors que dans le même temps, en Chine comme en France, le commerce est en train de se réinventer. La place particulière du patrimoine de Shanghai est également en jeu.

Les propositions s'organisent autour de plusieurs axes :
1. Aménager des paysages, contribuer à la scénographie du lieu et à une forme de biodiversité originale ; insister sur les liens physiques entre les jardins environnants, la végétalisation des façades, des toitures du bâti et une introduction de l'élément eau.
2. Mettre en forme les espaces publics en améliorant ses fonctionnalités, ses qualités, son attractivité. La question de l'animation est ici importante (beaucoup de fonctions sont intériorisées) comme celle de la végétalisation ou de l'ombre.
3. Valoriser l'histoire du lieu ; renforcer la lisibilité et la présence des bâtiments historiques, en améliorant leur accessibilité et en introduisant des activités culturelles en lien avec le passé du site.

Le sens de ces propositions serait de permettre une meilleure « conscience du lieu » : un retour à la lenteur, à la flânerie, à la contemplation en articulant la ville horizontale, celle des échanges, et la ville verticale, depuis les tours jusqu'aux profondeurs de ce nœud de métro. L'idée commune est également de prendre en compte la temporalité, une dimension qui se nourrit des contrastes et qui renforce les liens entre les différents sites du quartier.
Nous avons aimé Xujiahui. Maintenant, comment contribuer à l'évolution de ce quartier ?

L'important est de ne pas oublier ce qui est déjà là.
Ce quartier a une histoire, une mémoire, une complexité (programmatique, historique, urbaine, économique). Il faut ensuite prendre cet ensemble dans son essence et sa spécificité, sans jugement ni complexe.
Dans cette « ville collage », l'économie est aux commandes et produit quoi qu'on en dise, une véritable urbanité : une vitalité évidente qui est faite d'un chaos fonctionnel.



> Xujiahui, échelles et pratiques par Héloïse Le Carrer

Historicite 今天的历史
Ancrage 跨越
Espace public 公共空间
Accessibilite 可达
CONTRASTES 对比
Franchissement 跨越
LIENS 联系
尺度 Echelle
Plein-vide 满-空
En devenir 展望
Tradition-Modernite 传统-现代
Habitants-Usagers 居民-过客
Seuil 接点
MOBILITE-URBANITE
Statique-Dynamique 稳定-动力
移动性-城市性
Local-Global 地方-世界
Identite
Collage 拼贴
界面 Interface
Bruyant-Calme 喧闹-宁静
场景
认知
Scenographie
时间维度
TEMPORALITES
Heritage 遗产
Public-Prive 公共-私密
Continuite 延续
En mouvement 进行
Porosite 通路
Paysage 景观
Cache-Devoile 可视-遮挡

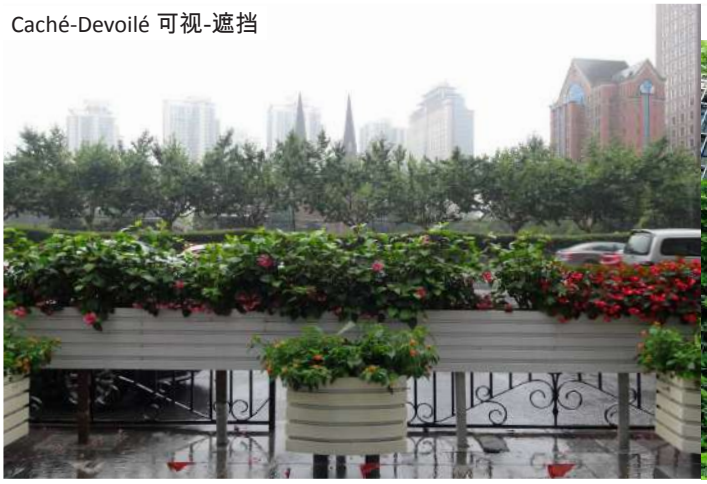
Contrastes 对比 / Collage 拼贴



Tradition-Modernité 传统-现代



Caché-Devoilé 可视-遮挡



Public-Privé 公共-私密



Habitants-Usagers 居民-过客



Statique-Dynamique
稳定-动力



Liens 联系 / Franchissement 跨越



Échelle 尺度



Plein-vide 满-空



Bruyant-Calme 喧闹-宁静



Accessibilité 可达



Seuil 接点



Il ne s'agit pas d'harmonie mais de vitalité. Nous avons aimé ce morceau car on a senti une véritable urbanité... qui venait de l'économie.
Dans la ville collage, c'est l'économie qui va guider et ça fonctionne, qu'on le veuille ou non. Ici, il ne faut pas forcément chercher à mettre de l'ordre.

Marie-Christine Gangneux

J'ai l'impression que parler du commerce à Shanghai, c'est un peu comme parler de la religion à la Mecque, du surf à Los Angeles ou de l'amour à Paris.
J'ai l'impression que le commerce c'est l'ADN de cette ville, qu'à Shanghai tout est commerce. Ici on peut acheter des choses partout car les commerces sont partout. Cette une dimension identitaire, très chinoise peut-être, mais sûrement très shanghaïenne avant tout.
Si ce quartier doit être l'épicentre, l'œil du cyclone de ce grand système commercial, comment faire pour le rendre plus lisible ?
J'ai un exemple en tête d'un lieu qui existe commercialement à l'échelle planétaire : Times Square à New York. C'est un endroit où l'on va acheter des choses mais c'est aussi un spectacle en tant que tel. Il y a une vraie fiction qui est racontée, c'est le lieu des évènements importants. Il y a une signalétique et c'est un lieu qui se raconte lui-même, qui se met en scène...
A Xujiahui, un « accident merveilleux » est déjà là mais l'image de ce lieu n'est peut-être pas assez spectaculaire... pour le coup j'ai envie de dire à nos amis chinois : « Vous y êtes allés trop doucement. »

Rémi Ferrand

Sur une passerelle, un participant s'exprime :
Ici, il n'y a que des horreurs mais le fait qu'elles soient ensemble est magique...

Héloïse Le Carrer

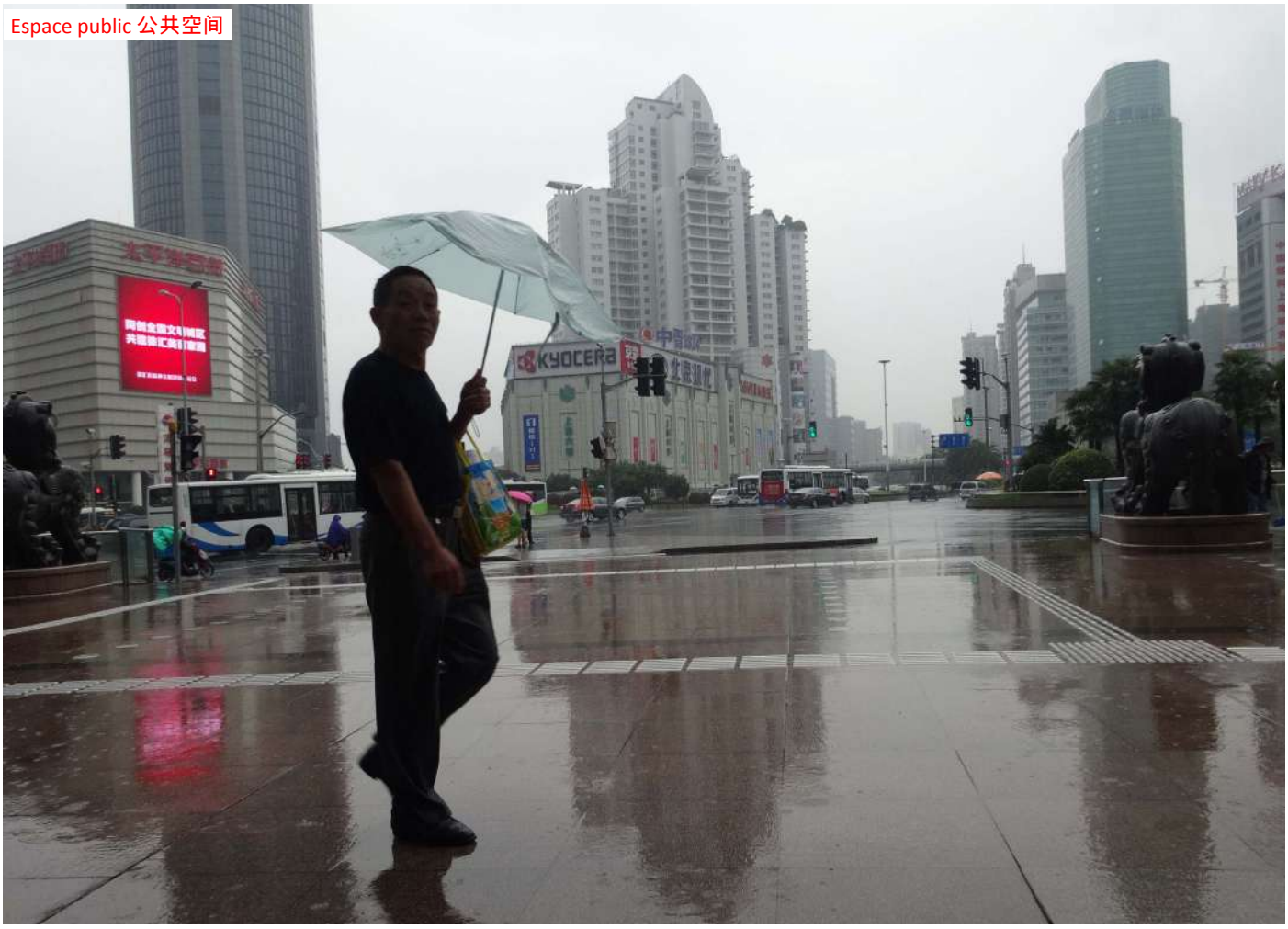
Je crois qu'il y a deux endroits très différents et la cathédrale n'est pas sur l'épicentre qui est composé par 5 à 6 centres commerciaux.
Au musée de Xujiahui, une maquette révélait la préexistence d'un canal sur le tracé de l'axe nord-sud qui organise Xujiahui.
Et ce canal, comme tout canal, a deux rives distinctes.
Aujourd'hui on retrouve encore cette dichotomie entre les deux côtés de cet axe.
D'un côté, il y a encore cette continuité du commerce, avec un quartier assez vivant, et de l'autre on trouve des discontinuités, des petits monuments, la cathédrale, ce collège, l'observatoire... tous perpendiculaires à cet axe.
[...] Tout comme la transformation de l'axe lui-même, la question pourrait être : comment gérer cet océan de macadam ?

Vincent Bradel

La première chose qui m'a frappé en étant à Shanghai c'est l'utilisation massive de 2 roues électriques vélos, scooters, de toutes formes différentes. Ce que l'on appelle les mobilités douces, c'est quelque chose qui est encouragé, fortement tendance, en Europe et en France en particulier. Mais ici c'est quasiment avéré. Compte tenu de la globalisation, il est assez étonnant que cette variété de modèles ne soient pas plus visibles ailleurs, sur les marchés européens et en particulier français.

Loïc Leproust

Espace public 公共空间



Paysage 景观




港座恒隆廣場

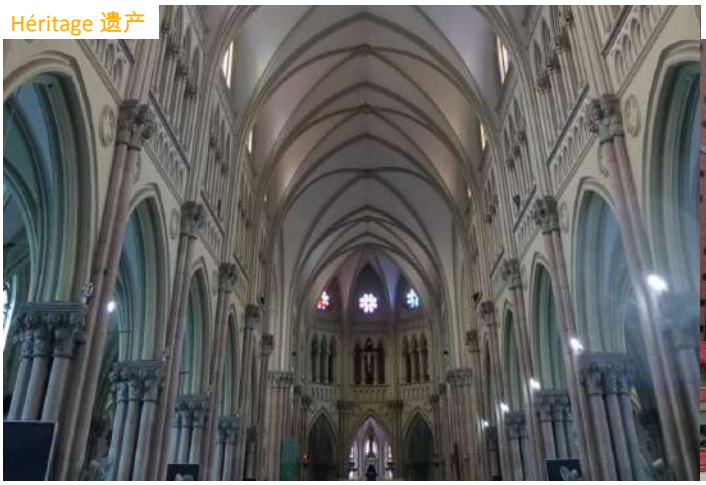
Traces 痕迹



Mouvement 进行



Héritage 遗产



Identité 认知



Scénographie 场景



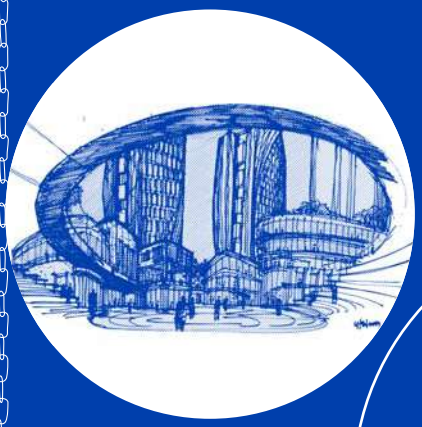




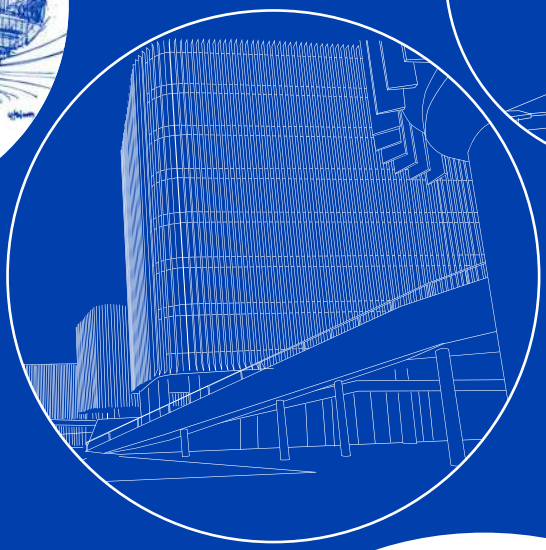
Équipe
René Guérin
Léon HONG
Héloïse Le Carrer
HU Lijun
Vincent Bradel
FAN Lang
Marie-Christine Gangneux
XU Kanda
Marie-Christine Welsch



> Parvis nord de la gare du Sud

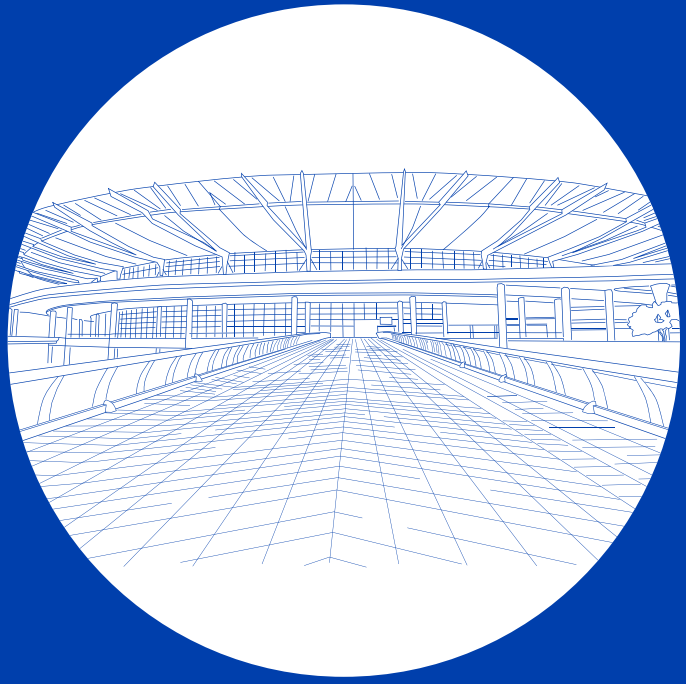


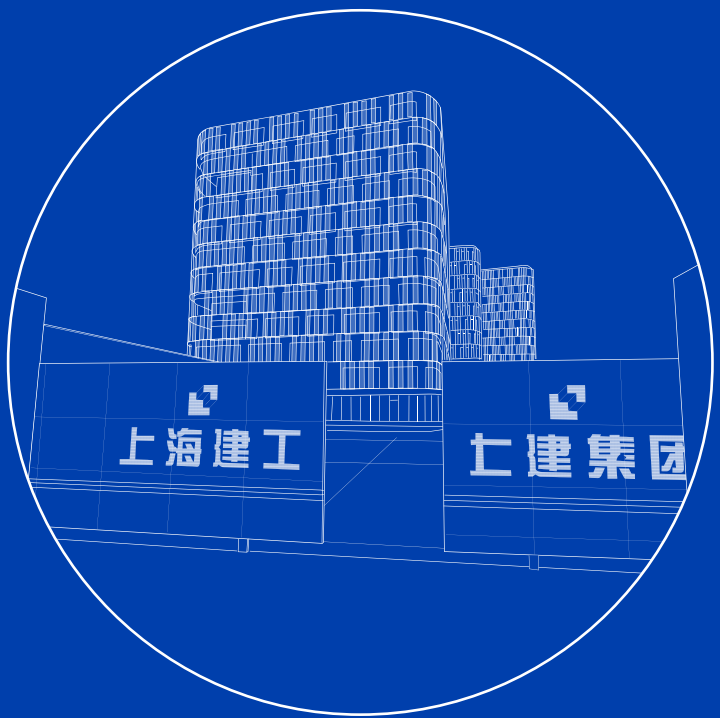


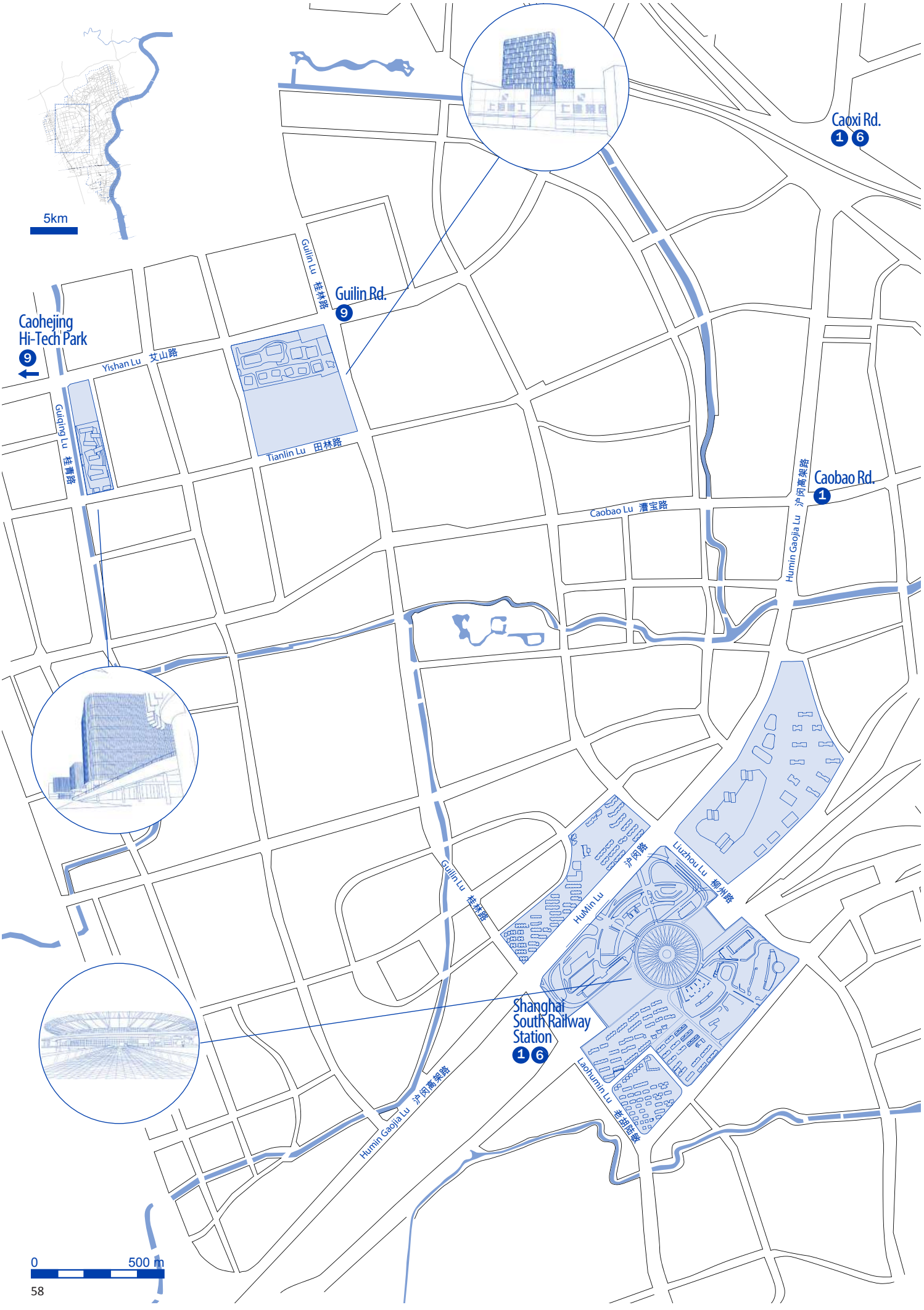




上海南站
Shanghai South Railway Station
漕河泾区
Caohejing area






5km
Caoxi Rd.
1 6
Guilin Rd.
9
Guilin Lu 桂林路
Caohejing
Hi-Tech Park
9
Yishan Lu 艾山路
Guiqing Lu 桂青路
Tianlin Lu 田林路
Caobao Rd.
1
Caobao Lu 漕宝路
Humin Gaojia Lu 沪闵高架路
Liuzhou Lu 柳州路
HuMin Lu 沪闵路
Guilin Lu 桂林路
Shanghai
South Railway
Station
1 6
Laohumin Lu 老沪闵路
Humin Gaojia Lu 沪闵高架路
0
500 m

« Si les projets urbains sont des bulles, alors la ville est un archipel »

YANG Chen et Rémi Ferrand

Un parcours en deux temps a permis à l'une des équipes de découvrir plusieurs opérations de bureaux en chantier dans l'ancien quartier industriel de Caohejing. Ici aussi, la tertiarisation est en cours. Ensuite, les participants sont allés découvrir la grande gare du Sud et constater sur site l'évolution en cours du quartier environnant. Les trains rapides partent désormais du hub colossal de Hongqiao et le « chapeau chinois » ferroviaire est en cours de réinvention. A quelques pas d'un parvis très planté, un promoteur développe de grands projets...

Si les autres parcours comportaient des éléments très spécifiques de l'urbanité du secteur, nos pas nous ont permis de découvrir une autre dimension de Shanghai; certains quartiers se développent selon les modalités d'une ville générique, sectorisée, thématisée et sécurisée.

Les sites que nous avons parcourus sont réservés à l'emploi. Ils sont organisés de façon autonome, introvertie et ils sont séparés par de larges voies. Ce sont des opérations sans habitants ni identité particulière. Plutôt que raconter ces opérations les unes après les autres, nous souhaitons évoquer la dimension « générique » de ces urbanités, des programmes et des formes qui pourraient être installées ailleurs dans le monde.

Quel statut et quelles fonctions pour les rues ?

Ici les rues sont réservées à une seule fonction : le déplacement, majoritairement en voiture, et proposent de très faibles fonctionnalités urbaines. Les opérations immobilières sont matérialisées par des enceintes, des murs opaques ou un système de grilles et de parterres d'arbustes. Les maquettes des différentes programmes permettent de comprendre la grande étanchéité prévue entre les dessertes internes des différents secteurs et les flux à l'extérieur.

Les paysages intérieurs sont sur-investis, jardinés à l'extrême, mais n'offrent pas vraiment d'usages. Les paysages extérieurs semblent avoir été conçus pour gérer la mise à distance et la protection. Dans cette ville archipel, c'est l'ennui qui menace : certains projets pourraient ne pas être animés, le week-end ou le soir... et peut-être même dans la journée.

Quel est le rapport au sol de ces projets ?

Lorsqu'on s'approche d'un bâtiment, le niveau qui nous accueille est en général celui du rez-de-chaussée. Dans le cas des opérations neuves observées dans cette partie de la ville, un regard spécifique sur cette dimension immédiate et première, constitue un angle puissant d'analyse et de compréhension. Les rez-de-chaussée commerciaux sont intériorisés et le nombre d'accès vers l'extérieur est relativement réduit.

La gare, organisée sur 5 niveaux, retrouve le niveau de la ville et des rues via de grandes passerelles enjambant des douves enherbées. Elle apparait comme un objet technique un peu solitaire...

Quelle quantité pour quelles qualités ?

En Chine, la dialectique entre la quantité et la qualité est toujours un enjeu. Parfois, la quantité détruit la qualité. A l'inverse, parfois, c'est la quantité qui est la seule qualité d'un projet. Le projet doit savoir s'adapter pour être capable de développer une qualité au travers de cette quantité.

Cela passe par des éléments majeurs, comme le nombre de trains ou de voyageurs, la taille de la gare, mais aussi par des éléments mineurs comme par exemple la quantité des espaces verts.

L'échelle de la gare du Sud est impressionnante. 160 trains par jours, une gare de bus nationale et un nombre de passagers annuels de près de 15 millions. La grande salle d'attente, vaste et ouverte, semble être à l'échelle du flux qu'elle accueille.

Devant la gare du Sud, une forêt de bambous cache la vue. Ici il y a visiblement trop de végétation et des espaces verts sans usage. Depuis le parvis, la gare est à 100 mètres et on ne la distingue pas. Quand on s'approche, on comprend que certains éléments ont été pensés pour mettre la gare à distance. Des pelouses inaccessibles, des aménagements où l'on ne peut pas s'asseoir.

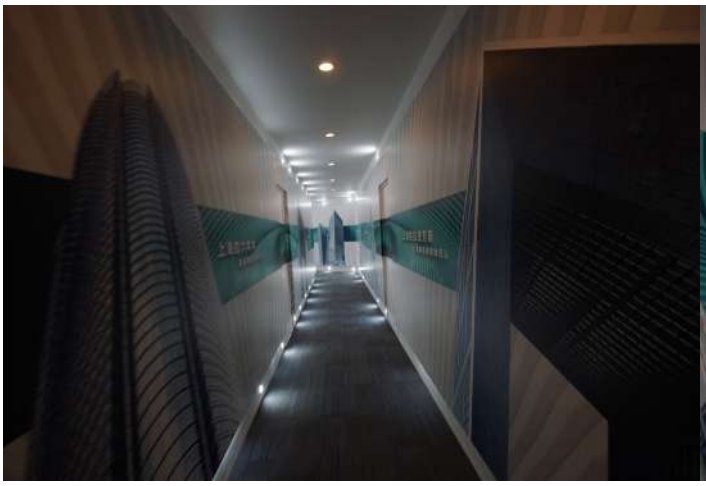
On nous a expliqué le déclin relatif de cette gare : les trains rapides sont accueillis dans le hub de Hongqiao (le plus grand d'Asie en terme de passagers) et dans le même temps le nombre de passagers a augmenté : La gare de Hongqiao est plutôt fréquentée par des cadres, tandis qu'à la gare du Sud, les usagers sont des populations plus modestes qui prennent des trains moins rapides et moins chers.

Cette gare circulaire fait face à certaines problématiques du fait même de sa forme. Un rond, c'est une forme parfaite qui ne peut pas évoluer ou croître par l'ajout d'un autre élément : comment faire grandir cette gare ? Le rond concentre les flux et concentrer un flux croissant de voyageurs sur un seul point peut engendrer une situation de blocage. À la suite d'Henri Lefebvre, nous avons cherché à considérer les deux valeurs complémentaires des aménagements que nous visitions.

Quelle valeur d'usage et quelle valeur d'échange pour des projets isolés et un morceau de ville réduit à un «archipel» dont les «îles» seraient innervées seulement par des systèmes techniques de gestion des flux ?




> Le parcours de la boîte magique / *Vanke South Station Commercial Center*






L'histoire de la boîte magique

Après avoir visité deux opérations de bureaux, parcouru la gare et ses abords, l'équipe a vécu un moment de surprise : une illusion qui a presque pris la dimension d'une aventure. À la façon d'un conte moderne, cette histoire constitue le moment révélateur de l'urbanité et de l'imaginaire immobilier d'une grande métropole en construction. Voici la fable tirée de cette expérience réelle : l'histoire de la boite magique.

Cela s'est passé pendant la dernière visite de cette journée de marche, alors que nous étions en train de découvrir une opération développée par le promoteur Vanke : un ensemble de bureaux de 300.000m² à proximité immédiate de la gare du Sud. Nous avons commencé dans l'espace de vente : un pavillon blanc, ouvert sur un jardin temporaire aménagé dans le chantier où le projet nous a été décrit. Maquettes illuminées, perspectives chargées de verdure ; les codes habituels de la grande opération chinoise étaient respectés et la cité d'affaires clairement exposée.
Nous arrivons ensuite devant la première tour en travaux, une carapace de béton dans laquelle nous entrons casqués. Nous sommes dans un chantier que nous croyons reconnaître puisque nous en avons les codes : un site de construction avec des ouvriers, du béton, des déchets...
Dans un coin du rez-de-chaussée d'une tour en construction, un ascenseur nous attend. Cet élévateur est très simple, bringuebalant et un peu effrayant. Il nous conduit au troisième étage. La cage s'ouvre et là où nous pensions découvrir du béton et de la colle, nous sommes accueillis dans un univers bizarre. Devant nous s'ouvre un couloir, clos et décoré de photos de tours de bureaux du monde entier, la Défense, Dubaï, les États-Unis.
Au bout de ce couloir, nous trouvons une pièce close dans laquelle nous pénétrons. De grandes portes coulissantes se ferment : nous voici dans la boîte magique, un cube aux parois de verre opalescent blanc. Soudain une de ces parois s'anime et un hologramme apparaît : une silhouette féminine transparente sur un des murs devenu écran. Elle nous parle en chinois. Un clavier numérique s'affiche sur le mur et notre guide compose alors un code à 4 chiffres sur cet écran tactile. Alors l'un des murs de verre opalescent devient transparent et la boîte magique s'ouvre sur un nouvel espace.

Nous voilà dans un bureau parfaitement aménagé, nous sommes entrés dans la bulle. Comment décrire cet espace ? Des personnes connaissent le Danemark et nous disent : « Quand on travaille au Danemark, c'est un peu comme ça ». Cela pourrait être également la Silicone Valley, car c'est un bureau un peu ludique, coloré. On se demande, à évoluer parmi ces meubles design, quelle est l'histoire que cette mise en scène nous raconte. Le sens de ce projet immobilier pourrait être de nous faire emprunter un parcours magique pour nous conduire dans une bulle : se déplacer, sortir de Chine, prendre un itinéraire fantasmé qui nous conduirait au Danemark. Ce projet immobilier peut alors être compris comme un environnement autonome et solitaire.
Même si le projet est ouvert, avec un grand mail qui le traverse jusqu'aux abords de la gare, il ne semble se parler qu'à lui-même dans une certaine autonomie.

Cette situation rappelle une citation de l'écrivain américain Mark Twain qui expliquait : « *Si vous pensez avec un marteau, alors tous les problèmes en face de vous seront des clous.* »
Nous pourrions dire à sa suite, « Si vous pensez les projets comme des bulles, les opérations comme des îles, alors la ville que vous formez est un archipel.»

Rémi Ferrand

> La gare : plusieurs niveaux d'accès (Photo WANG Hongfeng)





> Le hall central de la gare



> Accès taxi dans les soubassements de la gare

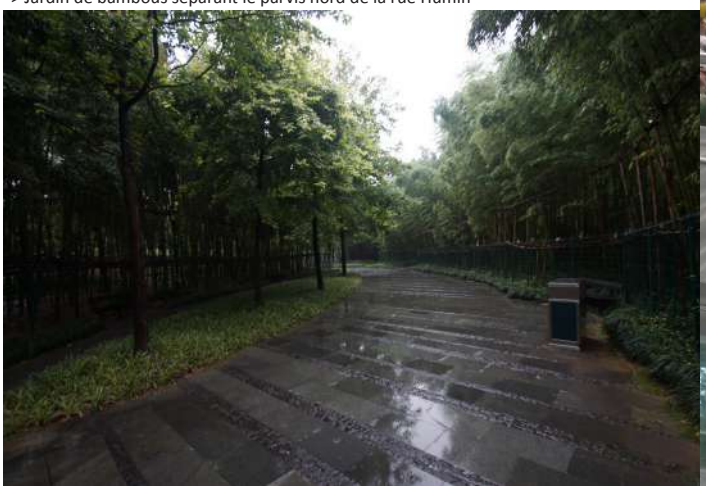
Il m'arrive souvent de voler au-dessus de grandes agglomérations, et de regarder par le hublot juste avant l'atterrissage. Pourtant, c'est vraiment à Shanghai que j'ai eu la plus forte impression d'une maquette urbaine qui s'étend à l'infini.

René Guérin

Ici, chaque objet est très identifié dans sa fonction.
Des spécialistes de haut niveau ont pensé le quartier d'affaires et la gare, ce hub incroyable à l'échelle de la ville de Shanghai... Chaque pièce, un peu comme dans un patchwork de tissu apparaît de façon forte, très facilement identifiable mais existe grâce à une trame. Chaque morceau peut avoir une couleur très forte mais cela marche et cela tient grâce à la trame. L'attention devrait ici être davantage portée sur la trame, sa lisibilité et sa simplicité.

Marc Verdier

> Jardin de bambous séparant le parvis nord de la rue Humin



> Le hall central de la gare





> Caohejing : chantier de l'opération *Huaxin Instruments Electronic Project*





En fait, en visitant ces futurs projets, il y a une question que je me pose toujours : c'est la question des ressources. Quand je vois ces grands immeubles, j'imagine la quantité d'eau qu'il va falloir pour tous les habitants, la quantité d'électricité donc d'énergie, la quantité d'alimentation. C'est une question transversale. Comment donner de l'eau à chacun, comment utiliser l'eau, quelle éducation peut-on donner aux habitants des villes ?
J'ai des éléments de réponse, avec les personnes avec lesquelles je travaille, mais quand on voit la quantité d'immeubles et la succession des projets des promoteurs, on se demande si ces questions là sont vraiment prises en compte.

Catherine Bastien-Ventura

Le grand contraste que j'ai pu percevoir, c'est à quel point nous sommes en Occident plongés dans la dépression, la crise financière et la difficulté tout simplement à construire sa vie. Ici, on a l'impression que la vie se construit tous les jours à toute vitesse. Ce sont deux situations extrêmes difficiles à vivre et il devrait être possible de trouver un meilleur équilibre.
Ici tout va trop vite, il y a le sentiment qu'avec cette vitesse on n'arrive pas à faire bien. Chez nous c'est trop lent et on a parfois le sentiment qu'on n'arrive plus à faire.

Gaëlle Péneau

Quelles activités réelles peuvent se dérouler dans ces paysages intérieurs ?

YANG Chen



Ce qui m'a le plus marquée, dans la visite que nous avons pu faire, c'est la difficulté de prendre conscience de la notion d'échelle, de l'appréhender, dans le sens où j'ai l'impression d'être dans une ville infinie.
Une ville dont il est difficile de considérer la taille, mais également qui n'est pas finie, qui se poursuit…
J'ai une espèce de fascination dans ce qui est en marche, le «work in progress» d'une ville qui évolue et construit.
J'ai l'impression que si je reviens l'année prochaine l'endroit que j'ai visité hier sera terminé et que le territoire continuera à progresser.

Gaëlle Péneau

Quel est le pourcentage d'occupation de ces bâtiments ? Quel est le rôle de la spéculation ?
J'ai été très frappé par la végétation de Shanghai. Il faudrait planter moins mais planter grand.

Jean-Claude Garcias

Qui fait la ville ? Qui pense la ville ?
Pour moi ce quartier est effrayant car il est déshumanisé. Le refus de la rue, le refus des hiérarchies et un fonctionnalisme bien connu fabriquent des paquets de bureaux. Ici la gare est une machine d'ingénieur et pas un objet urbain.

Guy Henri

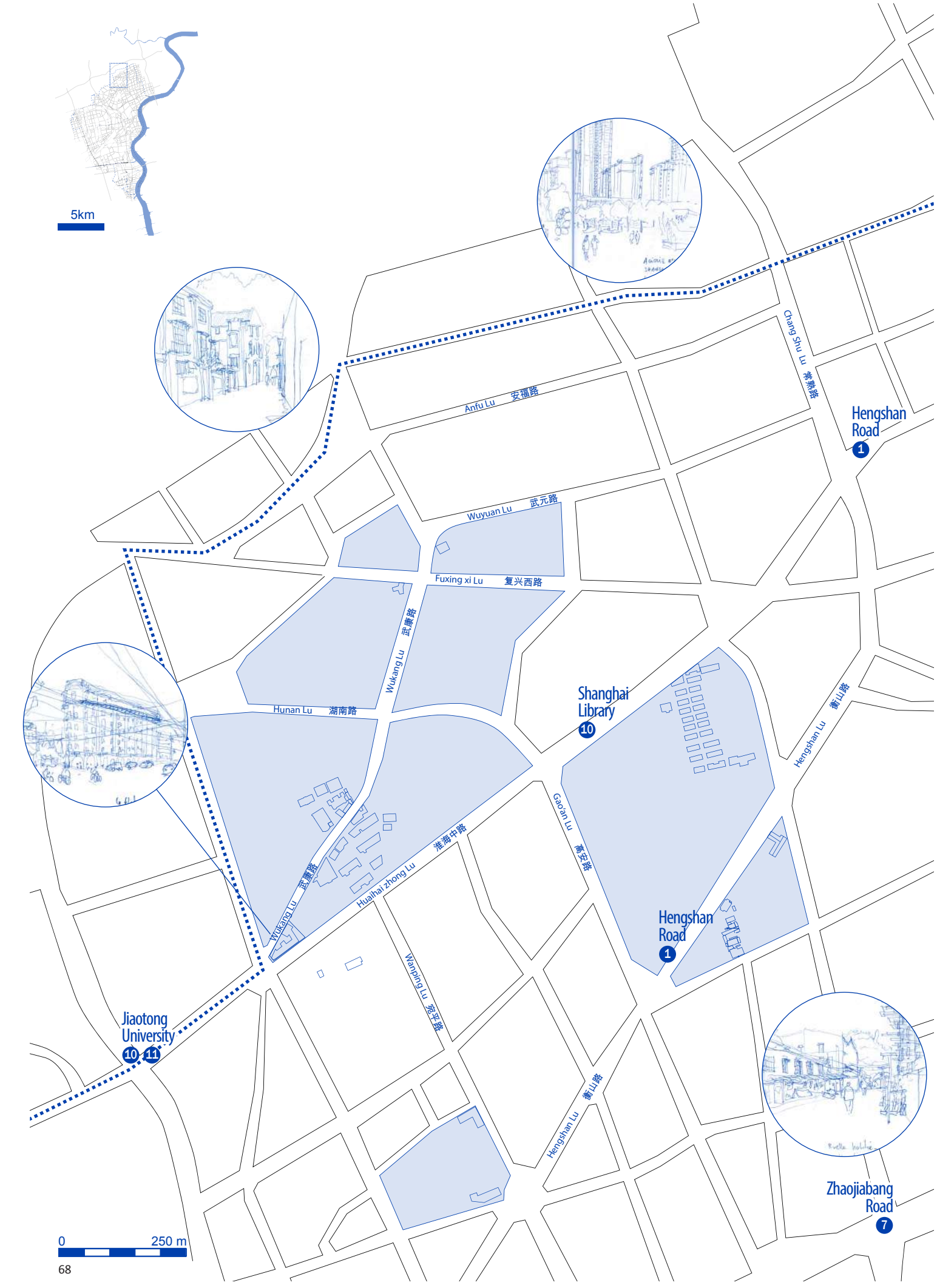


Équipe
Catherine Bastien-Ventura
Rémi Ferrand
Jean-Claude Garcias
GU Wei
Guy Henry
JIANG Jiawei
Gaëlle Péneau
Émilie Rousseau
YANG Chen



> Une venelle dans *Fergusson Lane*


武康路
Wukang Road
衡山路
Hengshan Road


5km
Anfu Lu 安福路
Chang Shu Lu 常熟路
Hengshan Road
1
Wuyuan Lu 武元路
Fuxing xi Lu 复兴西路
Wukang Lu 武康路
Hunan Lu 湖南路
Shanghai Library
10
Hengshan Lu 衡山路
Gao'an Lu 高安路
Huaihai zhong Lu 淮海中路
Wukang Lu 武康路
Hengshan Road
1
Wanping Lu 宛平路
Jiaotong University
10 11
Hengshan Lu 衡山路
Zhaojiabang Road
7
0 250 m

« La possibilité donnée à l'usure du temps d'être présente »

ZHANG Jiajing et Françoise Ged

Parcourir les rues Wukang et Hengshan, c'est découvrir le patrimoine architectural et urbain de la ville de Shanghai. À travers l'ancienne concession, c'est marcher sous la frondaison des platanes et longer des murs qui portent les stigmates du temps. Dans cette ville stratifiée, le promeneur informé sait lire la succession des couches et mesurer l'étendue du travail de conservation effectué. Ici plus qu'ailleurs, le patrimoine est un outil de projet.

Avec notre équipe, nous avons eu l'occasion de nous intéresser à un petit morceau de ville, bien connu à Shanghai, mais que certains ont découvert pour la première fois : le secteur protégé. Deux choses nous ont frappés, la modernité extraordinairement puissante de la ville et les traces accumulées de son développement.

Ce patrimoine accumulé, ce patrimoine de la ville, peut être lu comme un temps organisé en strates, que l'on accepte ou que l'on rejette, qui nous font mal ou que l'on cherche à connaître. Ces couches sont de plusieurs natures : ce sont les tracés ruraux qui ont perduré dans le tracé des canaux puis des rues. Ce sont celles de ce quartier géré un temps par les propriétaires fonciers de la concession française, aux nationalités et cultures multiples

Depuis une terrasse, nous découvrons l'étagement des mutations, les premières transformations, l'épaississement et la densification de la ville ainsi que la verticalisation récente du paysage. Les temporalités juxtaposées se lisent avec les cartes anciennes qui apportent des indices précieux : elles rappellent l'importance fondamentale de l'eau. A Shanghai, l'eau est un véhicule d'échanges et de modernité, une trame historique, un moyen de communication, une composante majeure de l'ambiance urbaine. Les plans cadastraux révèlent également les modes de transformations de la ville, quand les *lilongs* remplacent les terrains agricoles. Dans le secteur protégé, ces traces sont encore présentes. L'arbitrage est constant pour décider ce qui sera conservé, restauré ou relégué à une décision plus tardive.

L'histoire des lieux, c'est aussi la rencontre avec cette habitante de longue date d'un immeuble dessiné par l'agence Léonard et Veysseyre ; aux visiteurs venus de loin, elle ouvre grand la porte, qu'elle refermait l'instant d'avant à ceux qu'elle prenait pour des passants shanghaïens. Nous pouvons partager des bribes d'un même passé, des personnages qu'elle a connus, des archives redécouvertes. Du coup, elle nous donne accès à son logis, l'histoire se recompose sous les yeux de notre équipe ébahie, l'émotion est visible et la complémentarité de notre groupe devient évidente.

Sous le régime maoïste, la ville formait une entité identifiable entourée de terres agricoles et ponctuées d'industries. Aujourd'hui, la figure inverse s'impose avec les vues aériennes : Shanghai ne dispose guère de terrain libre, de réserve foncière. En trente ans, la population de Shanghai a doublé, et les modes de vie ont changé et de l'appauvrissement des usages dévolus aux espaces publics. Les photographies de l'artiste shanghaïen YANG Hui Bahai de 1992-93, donnent la mesure des mutations engagées. Quelles disponibilités communes en sont aujourd'hui communes ? Pouvoir rester serein, spectateur immobile des scènes de la rue, disposer de points de vue, d'espaces indécis où une pluralité d'activités et d'occupations s'organisent sans réglementations (réparateurs de parapluie, cordonnier). Ces usages anciens seraient-ils devenus un patrimoine immatériel ?

Au sein du secteur protégé, nous recherchons les complémentarités, repérons les glissements d'usage, qui s'amplifient dans ces quartiers de plus en plus appréciés. Ils évoluent vers une activité dominante de loisirs, suscitant des conflits de voisinage. Les habitants se plaignent du bruit généré par les nouveaux restaurants et cafés. Les oppositions s'expriment spatialement, pour l'usage d'espaces qui se privatisent. Des bandes dessinées transmettent avec humour ces monologues juxtaposés de l'habitant et du commerçant ; l'art de la conversation et des espaces partagés n'est plus de mise.

Le secteur protégé est aussi plein d'allant, avec une évidente qualité paysagère – les voûtes d'arbres et leur fraîcheur reposante pendant l'été, les jardins dont la végétation compose l'espace visuel. Cette qualité est destinée à des privilégiés, résidents de longue date et nouveaux propriétaires attirés par ce secteur si bien protégé. Comment résoudre de tels conflits ?

La pluralité des matériaux, la puissance des matières naturelles telles que la brique, le bois, le bambou, la pierre, les végétaux, donne une coloration particulière au secteur protégé, incluant la possibilité donnée à l'usure du temps d'être présente. Le temps n'est pas uniforme, il revêt des colorations spécifiques, et révèle la capacité d'échanges et de mixité dont le secteur protégé est porteur.

Depuis une dizaine d'années, la Municipalité initie des actions avec des promoteurs privés et publics pour préserver l'homogénéité du secteur et la pluralité des interventions. La transformation d'une usine des années 1980 en un quartier chic, *Fergusson Lane,* avec des opérateurs privés associe logements neufs et galeries selon une réglementation sur le paysage urbain, sur les commerces de rez-de-chaussée.

Celle-ci révèle la variété des situations mises en œuvre.

Plan de gestion 2004 du secteur protégé Hengshan-Fuxing

保护区

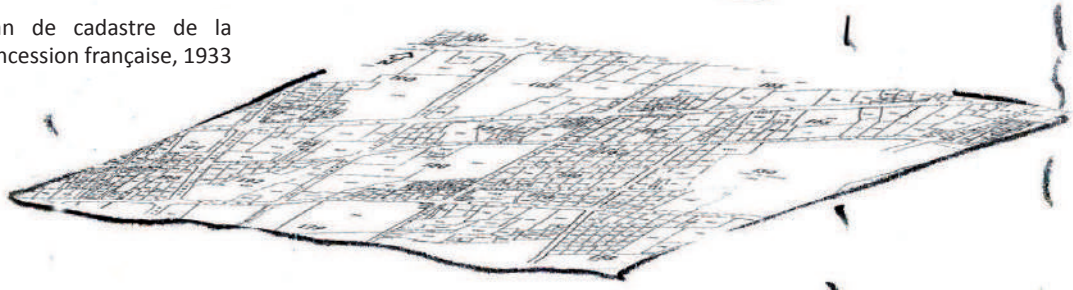
Secteur protégé



Plan de cadastre de la concession française, 1933

城市积淀

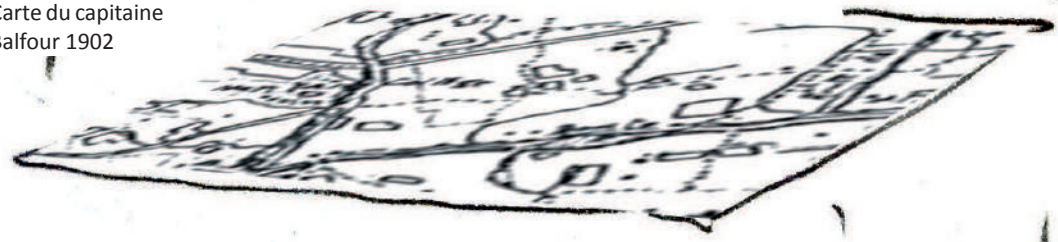
Epaississement de la ville



Carte du capitaine Balfour 1902

城市包围农村

Tracés Ruraux
Tracés Urbains



Carte de la dynastie Qing

江南水乡

Tracés des voies d'eaux



> Superposition des représentations de la ville

> Shanghai années 90, le réparateur de parapluie et une scène de rue. Des usages devenus patrimoine ? / Photos de YANG Hui BA HAI / http://www.flickr.com/photos/8hai/







> Les différentes strates du paysage urbain : rurales, modernes ou actuelles



> Xuhui, une ambiance recherchée (l'agence de ZHANG Jiajing)



> Xuhui - Secteur protégé, une pièce dans la métropole

À propos des quartiers protégés, je voudrais dire qu'il est dommage que le patrimoine ne soit pas suffisamment habité. Il y a beaucoup de bâtiments isolés qui sont protégés alors que les quartiers d'habitations le sont beaucoup moins. C'est pourtant là que l'on retrouve une vraie qualité de vie. Dans mon expérience shanghaïenne, j'ai habité longtemps dans des *lilongs* et il y a une vie, une qualité de voisinage et d'échange, parfois plus importante que dans les grandes tours d'habitation où j'habite maintenant pour des raisons pratiques.

Ségolène Dubernet

C'est la 1ère fois que je viens à Shanghai [...] et j'ai été très agréablement surpris par la ville.
J'ai apprécié notamment la douceur d'une ville qui reste malgré tout très humaine et qui résiste à la violence de son urbanisme.
L'ambiance n'est pas du tout agressive - c'est plutôt intellectuellement agressif - mais humainement assez accueillant et assez chaleureux même.

Guy Henry

De quoi parle-t-on lorsque l'on parle du patrimoine ?
Et bien je crois que c'est la possibilité de se rencontrer, de discuter, de marcher ensemble et d'inventer de nouveaux chemins.
Ce dont nous sommes assez fiers c'est que c'était aussi cet objectif que nous nous étions fixé pour le séminaire.

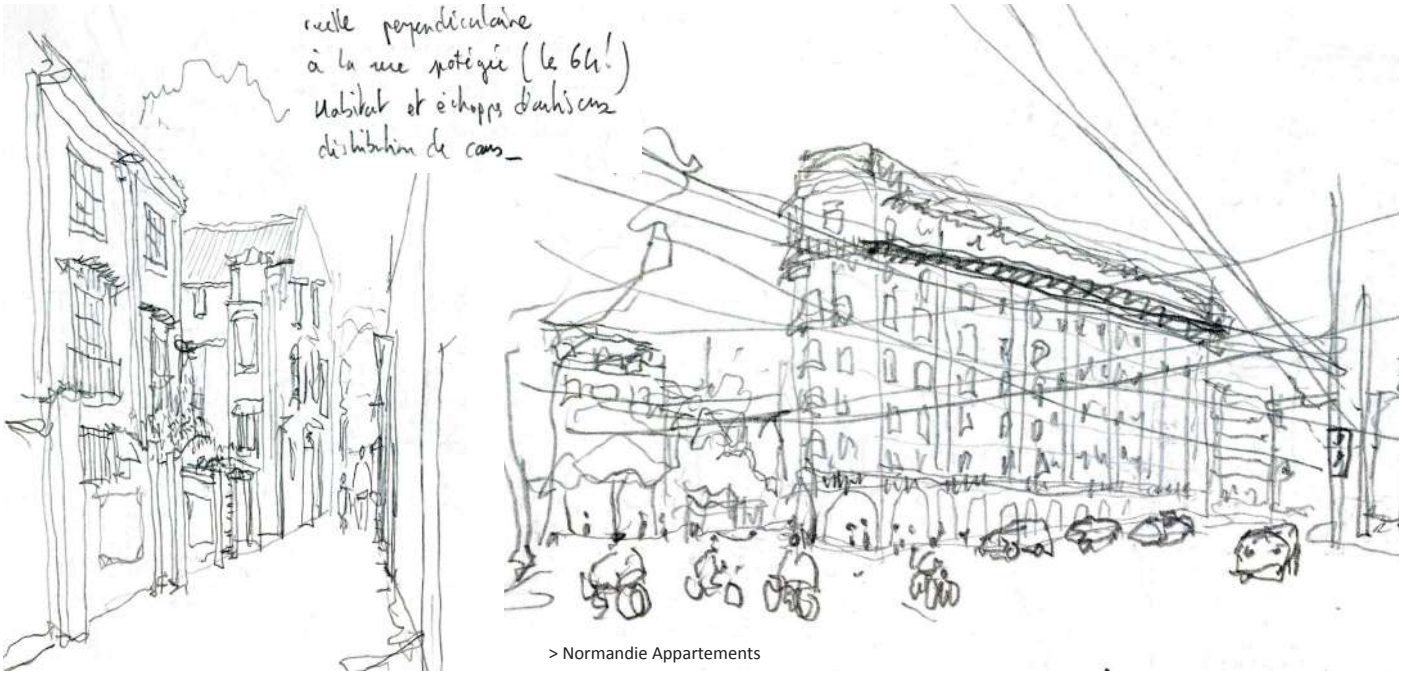
Françoise Ged

> Glissement des usages... vers un quartier de loisirs ?





> Séance photo sous les frondaisons. Shanghai, une ville consciente de son image.



> Normandie Appartements



> Dessins de Marc Verdier

Ce qui m'intéresse en Chine c'est la superposition consciente ou inconsciente de deux mondes, de deux pays : celui de la ville moderne ou globale, qui m'intéresse finalement assez peu, et puis une autre Chine, que l'on sent presque partout, qui est celle de la rue, et que l'on retrouve jusque dans les ruelles aux alentours de la Place du Peuple. Moi la mondialisation m'ennuie profondément en tout cas dans ce qu'elle fabrique de banalisation des villes, des identités, des comportements et des modes de vies. Ce que je cherche ce n'est pas ça.
Juste là, à l'instant, j'ai aperçu un gars qui traînait une pile de cartons recyclés deux fois plus haute que lui sur une charrette. C'est cette autre Chine que je cherche et que je trouve quand même à Shanghai.

Marc Verdier

Nous avons souhaité comparé les pourcentages de logements vides à Paris et Shanghai. Le taux de vacance serait de 30% à Shanghai.
Est-ce qu'on construit pour la spéculation ou est-ce qu'on construit pour l'homme ? A Shanghai, il est difficile d'acheter un logement quand louer est facile.
Quelle place laisse-t-on à l'humain et quelle place laisse-t-on aux capitaux financiers ? Quelles régulations ? Comment faire en sorte que le quartier protégé ne soit pas une enclave à destination de ceux qui pourront payer le fait d'y habiter ou d'y travailler ?
Nous avons cherché à comparer les outils que nous possédions. En France, le rôle des SEM, des capitaux publics, est important. En Chine le privé est présent et la somme des intérêts particuliers ne constitue pas forcément l'intérêt général.

Françoise Ged

Nous avons parcouru le quartier protégé et j'avais le sentiment d'être dans un quartier préservé. C'est à la fois profondément Shanghai et c'est un peu différent de Shanghai puisque ce que nous avons vu montre aussi la mondialisation à l'œuvre.
Nous avons fait une expérience culinaire intéressante à midi. Nous nous sommes retrouvé dans un lieu pour expatriés où l'on proposait des paninis, du pastis... Voilà où se retrouvent visiblement les expatriés : dans un ensemble immobilier intéressant, un immeuble historique qui a été refait mais dont le propriétaire est de Hong Kong. Cette confrontation entre le quartier vraiment historique et cette réalité, ce mélange de tout ce qui est chinois et de tout ce qui est occidental, m'a plu.

Pierre Mansat

Pour la France, il y a un attachement très sentimental à l'architecture et à Shanghai. C'est une ville que les Français adorent. Avec plus de 20.000 ressortissants, c'est d'ailleurs la ville où il y a le plus de Français en Asie. Ce chiffre est très important pour un « petit » pays comme la France. [...]
Ce qui fait la beauté et l'agrément de ce quartier, c'est à la fois le plaisir des yeux, avec des perspectives sur des tours modernes stylisées, mais aussi le plaisir du piéton avec une ville au ras du sol pour le passant. Pour moi c'est vraiment la caractéristique d'une belle ville et c'est ce qui fait la grande force, peut-être de la Chine, mais surtout de Shanghai.

Emmanuel Lenain
Consul de France à Shanghai et habitant de l'arrondissement

> Devant la Greek Taverna (Yueyang Lu) / Le secteur protégé : un site privilégié des séances photos pour les jeunes mariés





> Wukang Mansion (Normandie Apartments), rue Huaihai
> Rue Donping / Dans le secteur protégé, des ambiances très différentes





> Conflits ou dialogues entre usages et usagers
> Cinéma réhabilité, rue Hengshan



> Un immeuble protégé



Je trouve qu'à Shanghai, nous avons très bien protégé les architectures.
Depuis le toit d'un bâtiment, on peut voir les maisons du secteur protégé mais également les maisons des années 60, 70, 80, 90 ou des constructions très récentes qui composent un paysage. Lors de ce parcours, nous avons non seulement évolué au niveau bas, avec une architecture en contact direct avec notre corps, mais également en prolongeant nos regard, à une certaine hauteur. Comment composer les perceptions visuelles de ces deux directions ? Je pense qu'il nous faudra y réfléchir.

Wang Hongfeng

Derrière le vernis de cette ville qui bouge et qui est en mouvement perpétuel, dans le quartier patrimonial qui commence à être un peu fossilisé par cette vision du patrimoine protection, on peut s'infiltrer dans des arrières, dans des intérieurs d'îlots où survit une vie foisonnante. Il y a encore des artisans, il y a encore des amoncellements de matériaux, des modes de vies qui sont très différents de ce qui se passe dans la rue.
Ce qui m'a étonné c'est que ça existe encore tout ça, que cela résiste et pour moi c'est une bonne nouvelle. Finalement, dès qu'on creuse un peu, l'autre Chine est là, elle résiste, et ça me rassure.

Marc Verdier



> Rue Hengshan

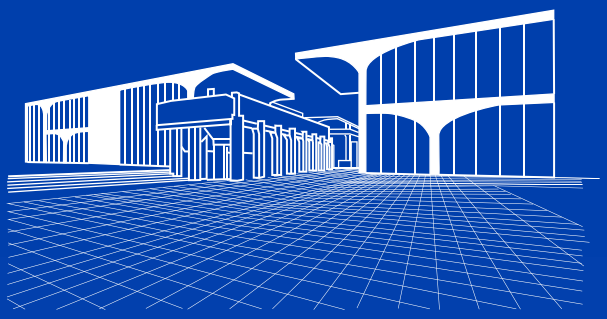




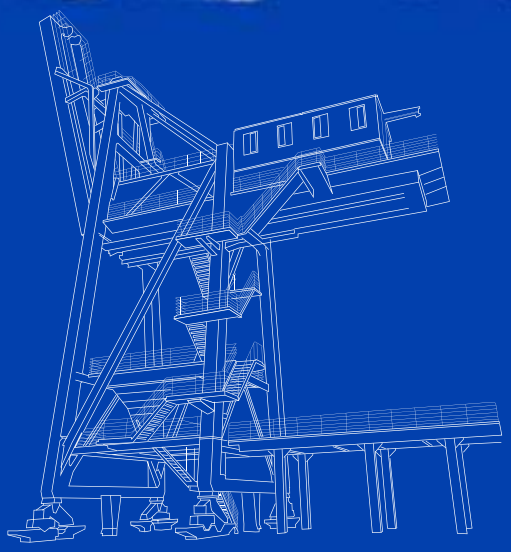
Équipe
LI Bing,
Jacqueline Nivard,
David Euvrard,
Françoise Ged,
LU Yue,
Pierre Mansat,
LI Ji,
Catherine UNG,
Marc Verdier,
WANG Hongfeng,
WANG Yanjing,
ZHANG Lushi,
ZHANG Jiajing

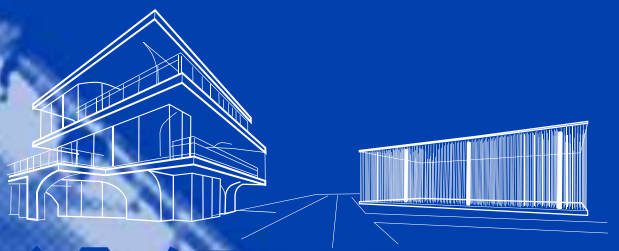


> Traces de l’ancien aéroport de Longhua à proximité du West Bund

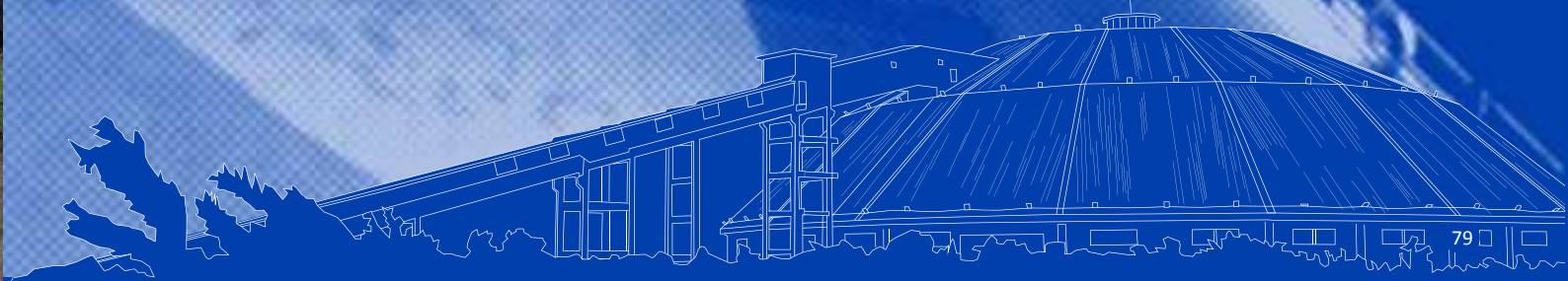


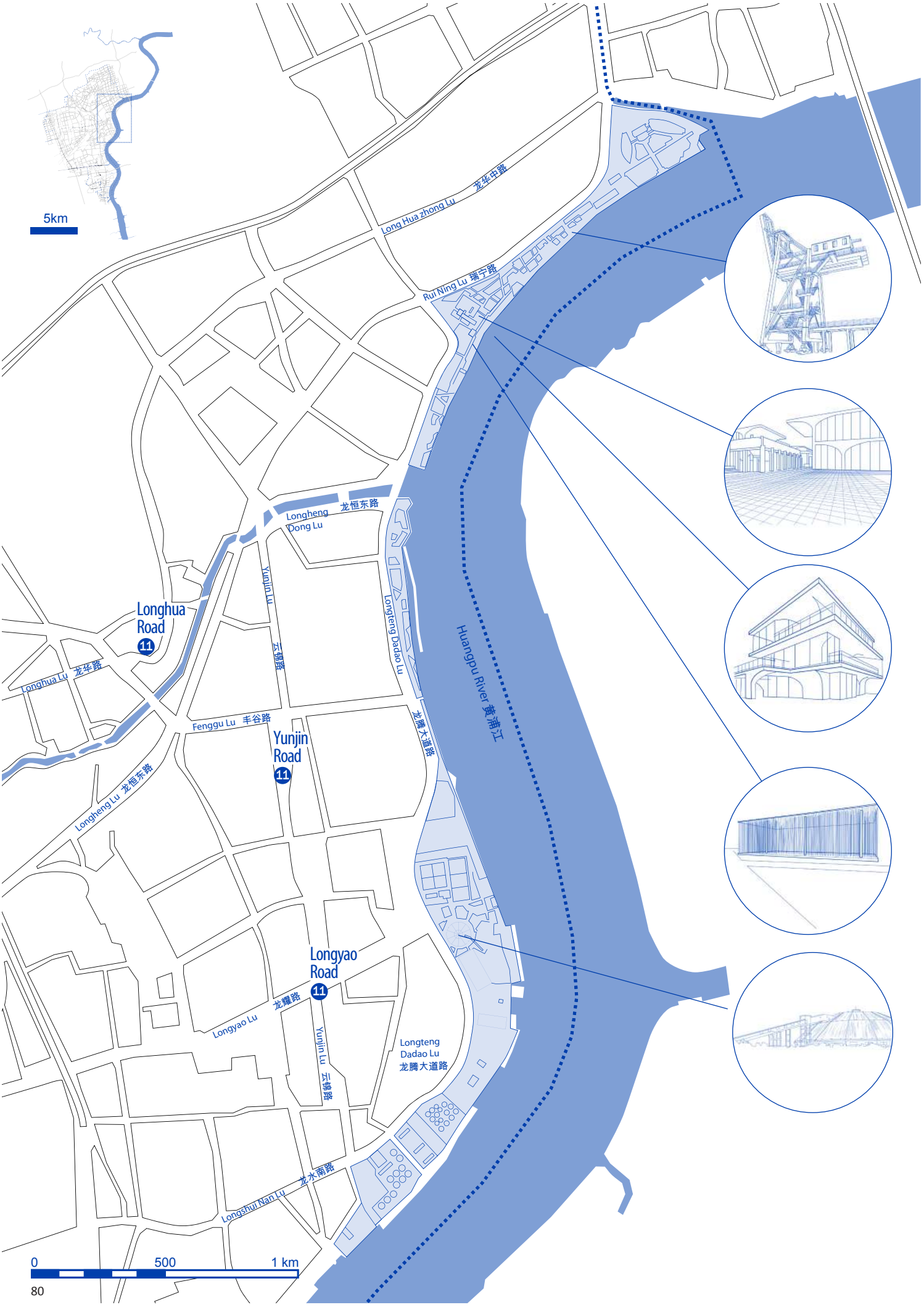
WEST BUND
西岸





徐汇滨江
XUHUI RIVERSIDE




5km
Long Hua zhong Lu
龙华中路
Rui Ning Lu 瑞宁路
Longheng
Dong Lu
龙恒东路
Yunjin Lu
云锦路
Longteng Dadao Lu
龙腾大道路
Huangpu River 黄浦江
Longhua
Road
11
Longhua Lu 龙华路
Fenggu Lu 丰谷路
Yunjin
Road
11
Longheng Lu 龙恒东路
Longyao
Road
11
Longyao Lu
龙耀路
Yunjin Lu 云锦路
Longteng
Dadao Lu
龙腾大道路
Longhui Nan Lu
龙水南路
0
500
1 km

« Les aménagements réalisés ouvrent à nouveau la ville sur son fleuve »

WANG Qiao et Emilie Cam

Depuis les berges neuves du Bund de Xuhui, le ballet des barges noires qui montent et descendent sans cesse le fleuve possède un réel pouvoir hypnotique. Les péniches s'en vont, les péniches s'en viennent... et les aménagements réalisés pour la biennale d'architecture de 2013 préfigurent une nouvelle relation de la ville avec son fleuve. Face au quai, plusieurs musées exceptionnels entreprennent de placer Shanghai sur la carte des villes de culture. De grands projets s'annoncent derrière les palissades.

Un proverbe chinois indique que lorsqu'elles se déplacent, les personnalités entraînent avec elles les éléments naturels.
Lors de cette journée de visite, la pluie et le vent ne nous ont pas quittés et l'expression française « il pleut des cordes » a trouvé ce jour là, une illustration littérale.

Notre visite a commencé par le Centre d'Exposition du West Bund. La promenade de ce parc linéaire, relativement proche du centre de l'arrondissement de Xuhui, fait près de 8 km. Celui-ci fait le lien entre la partie ouest du site de l'Exposition Universelle de 2010, le musée Long et l'ancienne cimenterie, site de la Biennale d'Architecture organisée à Xuhui en 2013.

Dans la salle, les films, les grandes maquettes et les perspectives présentées sur des panneaux recouverts de papier glacé présentent des projets selon les codes de représentation de l'immobilier chinois. Devant ces perspectives si précises, certains ont pu craindre un moment une trop grande rigidité des propositions.

Le contraste avec le caractère « en attente » du site interroge. Volonté de reconversion et mixité sont revendiquées. Quelle est la temporalité de ces projets et à quels besoins futurs entendent-ils répondre ?

Sur les berges du Huangpu, la dimension industrielle du site est extrêmement perceptible, à travers différentes structures encore présentes : quelques réservoirs d'hydrocarbures, une ancienne gare de marchandise, des grues gigantesques devenues sculptures, une cimenterie désaffectée, les restes d'un quai de déchargement du charbon ou des bâtiments conservés d'un ancien aéroport désaffecté.

Différentes cartes permettent de comprendre l'histoire du site. La décision d'aménagement a été prise en 2006 et le départ des industries date de 2009. De part et d'autre du fleuve, la ville commence à s'étendre, notamment avec un quartier de logements.

À Shanghai, les points de connexion entre la ville et les grandes voies d'eau sont encore trop souvent difficiles. Il y a bien sûr le Bund, ou encore ponctuellement les berges de la Suzhou River, mais peu de configurations sont propices à un contact apaisé et sûr avec le fleuve. Cet aménagement correspond ainsi à une nouvelle façade urbaine à l'échelle de l'arrondissement.
La temporalité du projet a interrogé les membres de l'équipe.

Le long du fleuve, tous les aménagements des berges sont réalisés, même si le site reste peu construit.
Depuis cette très belle promenade, on peut voir les péniches passer mais le site ne comporte que des pavillons de la biennale de 2013 et n'est pas encore intégré au reste de la ville ; le site parait vide avec peu de visiteurs en ce jour pluvieux.
Les Shanghaïens nous confirmeront plus tard que ce qui nous est apparu comme un espace de repli est cependant très prisé les jours de beau temps ou le week-end.

Son échelle a suscité des questions. Pour le groupe, le site combine la grande échelle, celle d'une ville globale, et des résolutions architecturales détaillées. La qualité des réalisations contraste avec les grandes friches en attente derrière les palissades. Les futurs chantiers sont à venir même si le site accueille déjà de nombreux bâtiments iconiques. Le dôme de l'ancienne cimenterie, réhabilitée au moment de la biennale, marque l'extrémité de la promenade. Elle est utilisée parfois pour des concerts.

Le musée Yuz est un ancien hangar aéronautique réhabilité par l'architecte Fujimoto. Il est essentiellement dédié aux œuvres d'art de grand format. Nous gardons en mémoire une main, un avion et un tapis de cigarettes.

Le musée Long, érigé par l'agence Deshaus, constitue l'apothéose de notre parcours. L'architecte LIU Yichun nous a fait l'honneur de sa présence et nous accompagne dans la visite du bâtiment. Nous avons été marqués par sa qualité architecturale et par la relation de ce bâtiment avec l'espace public.

Le *West Bund* constitue un espace à surveiller, un lieu où revenir pour vérifier nos intuitions quant à la suite du développement du projet architectural et urbain, pour apprécier l'évolution de la place de la culture dans la ville.



> Le *West Bund* : la promenade aménagée le long du Huangpu



> 15 juillet 2014 « Il pleut des cordes. »

Au départ, nous avons parcouru les berges, il pleuvait et il n'y avait personne. Cette immense promenade était vide. Le soir, dès que la pluie a cessé, nous avons vu des gens courir et c'est une image que je n'avais pas de Shanghai, ce rapport à la course à pied.
J'ai été marqué de voir quelqu'un qui courait comme on peut le voir dans les séries américaines, avec ses écouteurs, sa petite musique autour du bras, tout son équipement. À Shanghai, le sport c'est pour moi le Taïchi dans les parcs, avec des personnes âgées en chemise qui font du sport.
Pour moi, cette découverte est celle de la globalité d'une pratique.
J'aime cette anecdote et je me suis dit, tiens ça c'est le nouveau Shanghai.

Sébastien Beck

Ici l'évocation du passé n'est ni surjouée ni anecdotique.

Ghislaine Vappereau

Quelque chose qui m'est resté après coup, c'est le rapport de la voiture avec le site. Les voies routières sont des éléments qui coupent complètement le site et notamment le rapport à la berge. Comment traverser plus naturellement le boulevard qui longe la promenade ?

Barbara Dennys

Mettre l'eau au cœur du projet de territoire, c'est à la fois audacieux et très fort. Dans le même temps, on imagine déjà le succès public à venir.

Pierre Mansat



> Passerelles, grue et mur d'escalade, le long des berges du Huangpu

Quand on évoque le patrimoine et la sauvegarde du bâti, je suis toujours étonné de voir que l'on s'est très longtemps intéressé à la seule coquille, la coquille souvent vide, en oubliant ce qui composait avec ce bâti.
Dans les *lilongs,* les gens sont vraiment dans leurs jus, leurs activités économiques ou familiales, leur intimité. Ici, c'est une intimité qui peut aller très loin, jusqu'à se promener en pyjama dans la rue, ce qui veux bien dire qu'ils sont chez eux, entre eux et qu'ils ont des rapports équilibrés et apaisés. Finalement des rapports de citoyens.
En ce sens, le maillon constitutif d'une citoyenneté spécifique et de la ville est là probablement.

François Terrien

Dans le pavillon de présentation du projet urbain, j'ai été frappé par la culture «hors-sol» du projet. On nous présente des images de synthèse, sans rappel photographique de la réalité du terrain.
Ensuite, dans le processus de reconquête des bords de fleuve, il nous a semblé être face à un paradoxe, c'est-à-dire que dans le processus de rattachement du fleuve à la ville, l'aménagement semble repousser la ville.
Les éléments appuyés sur le passé industriel, les grues, le chemin d'ensilage de l'usine de charbon, le silo de la cimenterie, sont autant de totems fétichisés et les habitants sont repoussés.

François Terrien

Ici, on n'est ni à la campagne ni en ville.

Un participant

L'ancien aéroport de Longhua peut être évoquée ici. Il retrouve une place dans la ville et enrichit notre compréhension de l'histoire longue de Shanghai.
«Rhabillée» récemment par une maille métallique, l'ancienne tour de contrôle fait désormais partie du paysage des quais.
C'est la même tour que le jeune J. G. Ballard (1930-2009) évoque dans son autobiographie *l'Empire du Soleil*. Enfant, il a passé plusieurs années interné sur le site de l'aéroport pendant l'occupation japonaise.

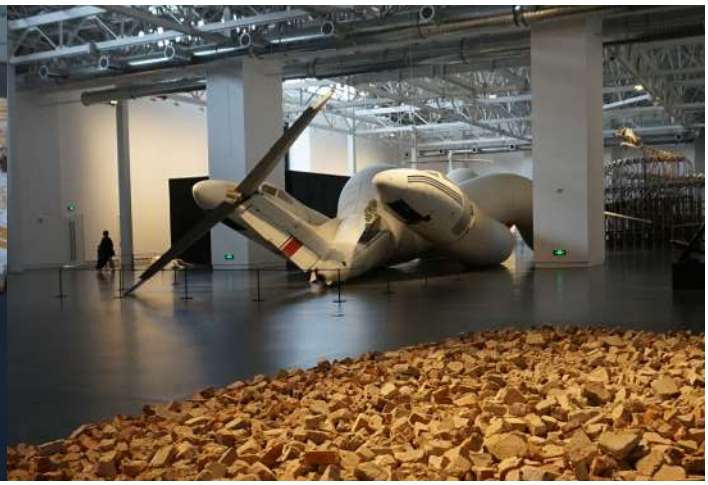
Françoise Ged

> Ancienne tour de contrôle conservée de l'aéroport disparu de Longhua






> Terrains en attente : de nombreux projets sont attendus

> Dans le Yuz Museum : XU BIng «*Tobacco Project*» / Adel Abdessemed «*Telle mère, tel fils*»
> Ancienne cimenterie sur les berges du Huangpu, site de la biennale d'architecture en 2013

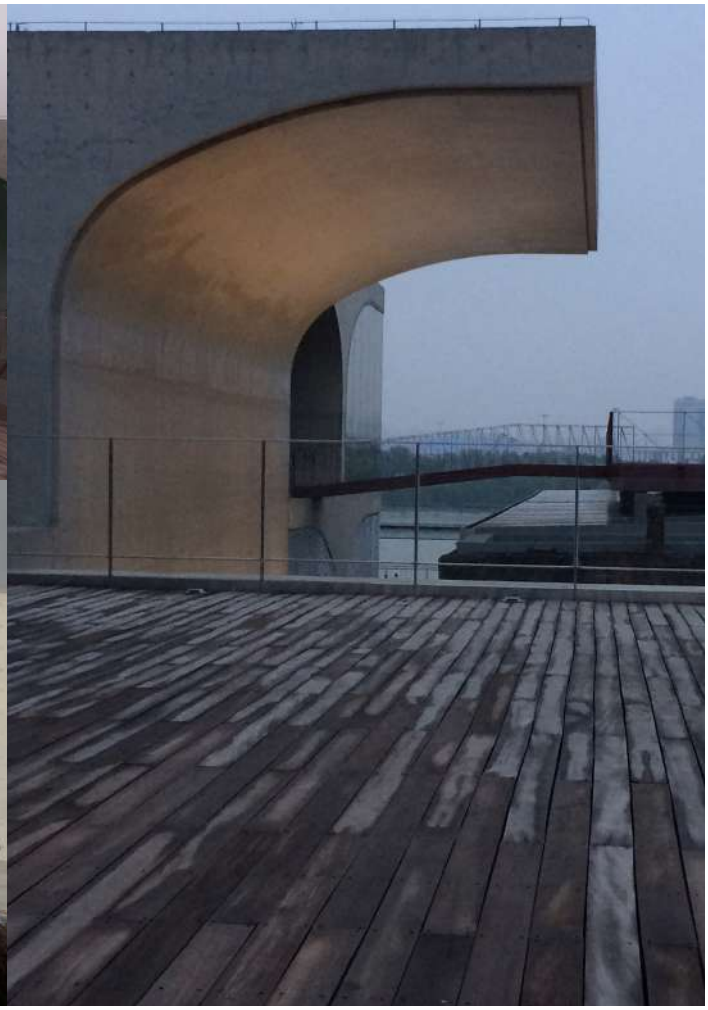


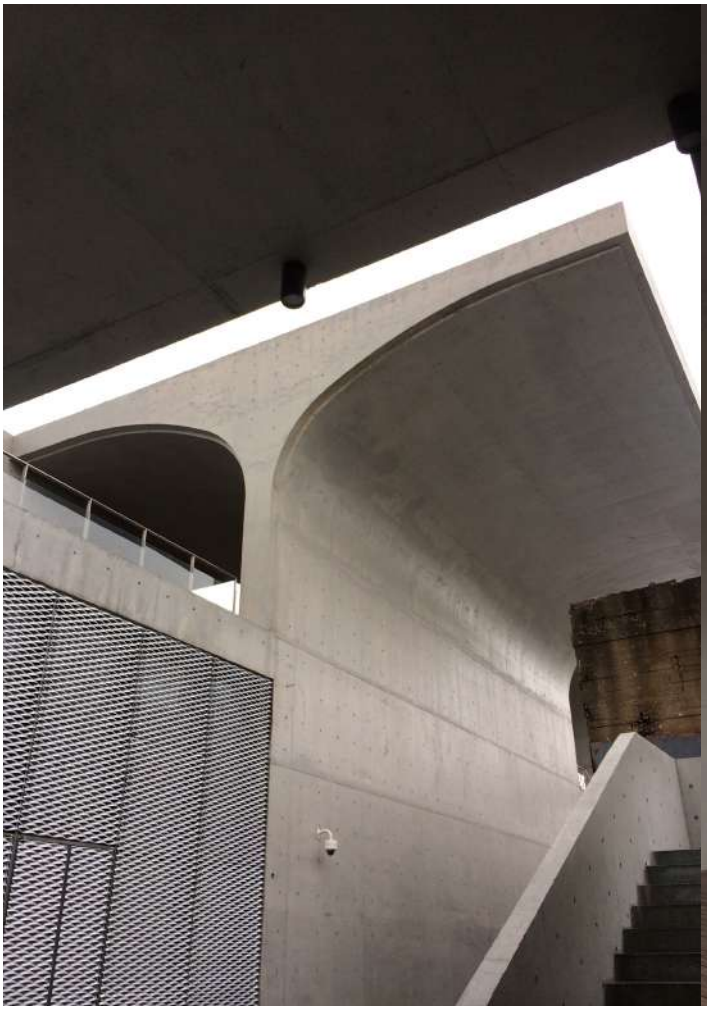


> Musée Long, Atelier Deshaus architecte / Vue de l’esplanade ouest
> Sur la toiture











Pour moi, Shanghai est une ville très dense, notamment au niveau des images et de tout ce que j'ai pu voir ou entendre. Au niveau sonore, il y a une grande diversité : avec des klaxons, les sons spécifiques des différents modes de déplacement que ce soit les voitures, les vélos, les gens qui parlent fort.
Au niveau visuel tout est très dense aussi. Lorsqu'on se balade dans les rues il y a beaucoup d'écriteaux lumineux de différentes tailles, de différentes couleurs.
Enfin, Shanghai est une ville très dense par la composition urbaine où de grandes tours cotoient des *lilongs*, des commerces de proximité qui sont confrontés à des grandes marques, des multinationales, des chaînes franchisées.

Florence Désille

J'ai été très intéressé, sans l'avoir imaginé a priori, par cette volonté de reconquérir de vastes territoires industriels. Dans la complexité urbaine de Shanghai, qui est très difficile à comprendre, j'ai trouvé que la volonté de conserver un quai aménagé à minima et de permettre de redécouvrir l'eau était absolument magnifique.

Romain Chazalon

Équipe
Sébastien Beck
Émilie Cam
Romain Chazalon
Florence Désille
Barbara Dennys
Françoise Garcias
Loïc Leproust
François Terrien
Ghislaine Vappereau
WANG Qiao



> «Pizza au feu de bois» à Fergusson Lane, Wukang Road, Xuhui

Regards croisés

Contributions des participants



> Agriculture hydroponique à Chongming

SHANGHAI, SOL / HORS SOL ?

Rémi Ferrand
Ingénieur, architecte, enseignant

L'odeur de Shanghai

Plus qu'au jour de sa découverte, c'est à la redécouverte d'une ville que ses traits apparaissent parfois le plus clairement.
S'extraire hagard d'une carlingue à la suite d'un long vol, et expérimenter une lucidité émoussée qui touche à la pleine conscience méditative, c'est s'ouvrir à une gamme de sensations trop souvent refoulées. Entre reconnaissance et découverte, ce moment de flottement peut alors être celui d'une compréhension plus claire ou plus personnelle d'une ville ou d'un pays. Il devient alors possible de vérifier, à la manière d'un Marcel Proust de proximité, que les sensations fixent les souvenirs, les odeurs aussi bien et peut-être mieux que les images, les sons, les goûts ou les sensations tactiles.
Revenir en France après plus de six mois d'absence me permit ainsi de découvrir que Roissy sentait les chaumes de la campagne du plateau briard et que Paris était une ville de pierres beiges et de toits gris, d'enduits clairs aux nuances subtiles, petite et extrêmement unie. De même, chaque redécouverte de Shanghai tient du grand bain olfactif. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'aéroport de Pudong, la sensation prend forme et c'est souvent au-dessus du Huangpu, en filant sur le pont Nanpu vers une quelconque première destination, qu'elle s'exprime pour la première fois :
« Tu reconnais ? Ça sent Shanghai ! »

Shanghai ville en plein sol

C'est une odeur humide et chaude, fertile et pleine, qui dit beaucoup des particularités de la ville, de son histoire et de sa raison d'être. Même si l'on tente de l'oublier, que l'on affecte de ne pas percevoir cette senteur acre et molle que l'eau du robinet vous laisse sur la peau, de ne pas goûter ce parfum de vase dans les poissons ou les plantes fraîches que l'on mange ici, de ne pas humer les relents d'argile qui exhalent des parterres de plantes qu'on longe dans les parcs ou dans les rues, il est en revanche impossible de ne pas croiser plusieurs fois par jour les effluves organiques des canaux et des voies d'eau omniprésents. Shanghai sent la terre humide et plus spécialement la boue.

La particularité de son sol explique les choses. La ville de Shanghai est en effet installée sur plusieurs couches de limons et de sables, déposées de façon alternative depuis le quaternaire en alternance et de façon irrégulière. Par endroit la roche mère se situe à près de 300 mètres de profondeur. Shanghai est une ville sans pierres et ce fait géologique se décline en autant de « faits urbains » parfois méconnus.

Ces couches successives de limons arrachés par le fleuve Yangzi sur les 2 millions de km² de son bassin versant (3 fois la surface de la France), puis déposés ici pendant des millénaires, sont extrêmement fertiles.
Climat humide et doux, surfaces agricoles plates et accessibles, techniques rizicoles ancestrales permettant plusieurs récoltes annuelles, le delta du Yangzi a toujours constitué une région propice à l'agriculture. C'est cette capacité nourricière qui a permis un rassemblement humain si important. Cette concentration ne s'est pas faite sans mal.

Les limons constituent la première richesse de Shanghai mais leur caractère soluble et le phénomène de l'érosion, via la mer ou le ruissellement, les placent devant une menace constante, celle de leur disparition. Il est possible de comprendre le territoire de la ville comme une œuvre collective et ancestrale de sauvegarde et de protection d'une ressource : la terre. Les espaces ouverts qui survivent dans le delta témoignent de cette lutte toujours inachevée contre les éléments. Les digues et les canaux se succèdent et l'organisation territoriale est extrêmement rigoureuse. Dans les parties conséquentes qui n'ont pas encore été urbanisées, sur l'île de Chongming, à Pudong ou aux limites du district de Shanghai, il est encore possible de lire ce système.

La matrice territoriale de Shanghai est ainsi structurée par ce double rapport à une eau abondante mais menaçante et à un sol fertile qui se dérobe sans cesse. La construction longue de ce territoire se caractérise par une géométrie spécifique, d'importants travaux d'infrastructures et l'influence d'une centralisation ancienne. La rigueur géométrique est caractéristique de l'urbanité shanghaïenne. Depuis les concessions, le remplacement de la trame hydraulique orthogonale par une maille urbaine, via des comblements successifs où les avenues remplaçaient parfois d'anciennes voies d'eaux (comme pour la grande artère est-ouest de la rue Yan'an qui a pris la place du canal Yangjingbang.
La trame orthogonale accompagne la géométrie primitive de certains bâtiments emblématiques de la ville. Les sphères de la *Pearl Tower*, le cône de la gare du Sud, le très grand prisme rectangulaire du pôle d'échanges (hub) de Hongqiao ou le cylindre plat du Musée de Shanghai sont autant de géométries pures qui n'auraient sans doute pas été reniées par Etienne-Louis Boullée.

Les grands travaux d'infrastructures et l'excellence de l'ingénierie caractérisent également la construction du territoire. Ainsi, le Huangpu est en réalité un canal à grande échelle, creusé entre le XI^{e} et le XIV^{e} siècle,

qui a permis de réguler les flux et les niveaux de la rivière Suzhou et du Lac Dianshan. La géographie est modelée par l'homme et les travaux colossaux d'infrastructures ont en Chine une histoire ancienne. Bien avant les ponts, les viaducs et les tunnels, Shanghai a été un chantier géant d'infrastructures.

En Chine, la centralisation est une constante et il est possible d'établir une filiation, à la suite de Wittfogel[1] entre la concentration actuelle du pouvoir chinois et les anciennes «*tyrannies hydrauliques*» des empires organisés autour des contraintes de la riziculture et de la gestion spécifique de l'eau qu'elle implique. Le beau film, « *Sud Eau Nord Déplacer* »[2] d'Antoine Boutet, explore dans l'espace et le temps quelques-uns des travaux hydrauliques titanesques réalisés en Chine ces dernières décennies et le lien spécifique entre l'aménagement du territoire et l'organisation politique. Dans son dossier de presse, le réalisateur évoque une considération fonctionnaliste de la nature et une situation où « *le rapport d'échelle décrit bien la place de l'individu dans le système chinois : on ne s'oppose pas au pouvoir d'État. Dompter les fleuves, organiser la nature, c'est tenir le pays.* »

La matérialité de l'architecture à Shanghai est également influencée par cette absence de minéralité et l'abondance de la terre. Ville de la terre crue, Shanghai est aussi une ville de la terre cuite où les briques grises et rouges constituent des marqueurs spécifiques. Le ballet des péniches noires qui charrient sables, graviers, charbons et longent le Bund à toute heure, rappelle que le béton n'est pas un matériau local. Si ce rapport au sol et à l'eau constitue une entrée historique puissante pour comprendre la construction de Shanghai, la pertinence de ce niveau de lecture peut être interrogée aujourd'hui.
D'un côté, la géologie et la géographie structurent toujours le développement de Shanghai, dans ses réalisations spectaculaires comme dans certains aspects du quotidien.
Ainsi, quand le port de Shanghai envisage de s'agrandir en 2001, les berges susceptibles d'accueillir des porte-containers géants sont difficiles à trouver. La terre descend doucement dans la mer et Shanghai[3] ne dispose pas de côte ouvrant sur des eaux-profondes. La réponse, spectaculaire, passe par des travaux d'infrastructures sans doute impossibles ailleurs : la création en plusieurs phases d'un quai de déchargement de 5 km de long[4] s'appuyant sur des îles situées dans la baie de Hangzhou et accessibles par un pont maritime de 31 km[5]. Le port en eau profonde de Yangshan[6], inauguré en 2005, a permis à la ville de devenir le plus grand port mondial

Le rapport au sol meuble et fertile s'exprime de plusieurs façons et la richesse géologique est largement exploitée. Le goût shanghaïen pour les aliments frais, l'approvisionnement de la ville en animaux vivants et en jeunes pousses est avant tout une histoire de proximité. Dans les arrondissements périphériques, partout où la terre affleure, le jardinage sauvage ou autorisé, ainsi que les exploitations agricoles de petite échelle sont omniprésents. S'éloigner d'une station de métro à l'extérieur du premier boulevard périphérique, c'est encore aujourd'hui rencontrer des lopins et des plantations qui se développent là où le sol est demeuré perméable. Cette mosaïque en recomposition témoigne d'une économie informelle vivante et d'une logique de subsistance alimentaire parfois fragile.
Le face à face extrêmement rugueux entre des fronts d'urbanisation qui s'étendent et des espaces ouverts sur-investis qui reculent, constitue la matière du travail réalisé depuis 2009 dans le projet *Shangwhy*[7]. La fertilité potagère et la fertilité immobilière sont deux caractéristiques complémentaires et antagonistes du territoire shanghaïen. Leur superposition conflictuelle est toujours d'actualité.

Shanghai ville hors sol ?

Dans le même temps, Shanghai est en passe de s'extraire du déterminisme de son sol. Depuis plusieurs décennies, les innovations technologiques et le bouleversement à trois dimensions de sa structure urbaine, ont ouvert la voie à un éloignement de la ville avec la réalité de son territoire. La forme de Shanghai change. Son goût aussi.

Longtemps la géologie a contraint l'architecture et les infrastructures de la ville. En 1934, l'architecte Lazlo Hudec construit le *Park Hotel*. Ce bâtiment haut de 84 mètres, conçu avec une structure métallique, était une exception[8]. À Shanghai, il était difficile et cher de construire en hauteur, la faible portance du sol constituait une difficulté particulière. Les hautes tours qui incarnent aujourd'hui le *skyline* de la ville sont basées sur des prouesses d'ingénierie invisibles : des fondations spéciales uniques.
Ainsi la tour Jinmao, inaugurée en 1999, la troisième plus haute de la ville avec ses 420 mètres, est assise sur une forêts de pieux métalliques. Profonds de 84 mètres, ils supportent un radier de béton de 4 mètres d'épaisseur. En dessous de la tour Jinmao, il faut visualiser une structure métallique aussi haute que le *Park Hotel*. Les records aériens se doublent à Shanghai de records souterrains.

L'étagement croissant de la ville, qui incarne la modernisation à partir de 1990, peut être lu comme un arrachement progressif à l'horizontalité et à la spécificité de son sol. En effet, plus que dans d'autres mégapoles chinoises, il est possible de lire la ville de Shanghai « en coupe », selon l'étagement complexe qu'elle établit entre différents systèmes techniques et habités.
La ville de Shanghai, déjà très peuplée avant le traité de Nankin en 1842, ne dépassait pas une dizaine de mètres de hauteur. Les bâtiments étaient bas et seules les pagodes perçaient le ciel.

1 Karl August Wittfogel (1896-1988), historien germano-américain auteur notamment du livre *Oriental Despotism, A Comparative Study of Total Power*, New Haven, Connecticut, Yale University Press, 1957. En français, *Le despotisme oriental,* traduit par Michèle Pouteau, Paris 1964, 1977.
2 « *Sud Eau Nord Déplacer* », un film franco-chinois d'Antoine Boutet, distribué par Zeugma Films, sorti en France en janvier 2015, durée: 1h50
3 qui peut se traduire en chinois par « sur la mer ».
4 Seule situation permettant un tirant d'eau de plus de 15 m
5 Le plus grand pont maritime mondial lors de son inauguration.
6 Yangshan Deep Water Port

7 http://shangwhy.blogspot.fr/ Rémi Ferrand et Emilie Cam
8 Ainsi, le *Park Hotel*, la plus haute construction de la ville jusqu'en 1984, est installé sur un radier de béton lui-même posé sur 400 troncs de grands pins venus à grand frais des forêts d'Oregon pour être enfoncés dans le sous-sol boueux de Shanghai.

La ville de la fin du XIX[e] et du début du XX[e] ménageait un tissu bas de lotissements d'habitations de deux à trois niveaux, les *lilongs*[9], et quelques bâtiments publics ou commerciaux (hôtels, sièges de sociétés, grands magasins, etc.) de 25 à 30 mètres de hauteur. Des prouesses techniques ont permis l'érection de certains de ces bâtiments.
Le système autoroutier, construit en viaduc pour démultiplier la circulation et sur piles pour prévenir les tassements d'un sol toujours instable, a fixé un nouveau niveau de référence. A 30, 40 ou 50 mètres de hauteur aux points de passages du Huangpu, le réseau surélevé sépare la ville du transit automobile et celle de la coexistence des vitesses et des usages.
Les différentes vagues de densification résidentielles, qu'il est possible d'identifier à Shanghai par décennie en fonction de leur hauteur et de leur matérialité, ont établi autant de niveaux de référence : 30 mètres pour les cités ouvrières en bandes, 80 mètres pour les premiers condominiums puis 100 mètres et aujourd'hui 120 mètres pour les secteurs de tours d'habitation. Depuis les années 2000, de grands hôtels et des ensembles de bureaux se développent par grappe jusqu'à 200 mètres. A Pudong, les tours iconiques se développent au rythme d'un record par décennie depuis 1990 : *Pearl Tower*, Jinmao, *SWFC* et *Shanghai Tower*.
La ville horizontale est devenue verticale et s'étage en autant de niveaux segmentant toujours davantage les populations et les expériences urbaines.

Enfin, l'agriculture chinoise est entrée elle aussi dans une phase de modernisation.
Le sujet est immense et complexe au vu de la population concernée (près de 700 millions de ruraux) et des enjeux sociaux posés par la mécanisation croissante et l'augmentation de la taille des exploitations. Selon les régions, côtières ou intérieures, humides ou sèches, riches ou pauvres, les réalités agricoles sont très différentes. À Shanghai, cette modernisation semble passer par le développement croissant d'une agriculture hors-sol. La rareté de la terre en Chine, pays où 22% de la population mondiale ne dispose que de 7% des terres cultivables, et l'état de la pollution des sols et de l'eau expliquent la volonté de développer des modèles plus productifs et confinés. La demande croissante d'aliments sains, suite à de nombreux scandales alimentaires, est à l'origine du développement de nombreuses fermes expérimentales qui s'essaient à la production massive de légumes bio. L'hydroponie, l'agriculture hors-sol, à grande échelle apparaît comme une solution. Les limons fertiles laissent la place à des blocs de polystyrène humides irrigués au goutte à goutte.

Comme le rappelait le professeur RUAN Yisan, la modernisation en Chine s'est traduite par un oubli du patrimoine local. Les villes d'eau du delta du Yangzi constituent autant de références architecturales et urbaines en rapport avec le sol et l'eau. De Tongli à Zhujiajiao ou de Xitang à Wuzhen, le vocabulaire urbain est pourtant riche : réseau de canaux et de quais, ponts piétons et galeries couvertes, autant de dispositifs aujourd'hui largement oubliés.

Les opérations immobilières périphériques de la Municipalité de Shanghai ne s'organisent plus autour de l'eau. La structure urbaine à grande échelle s'apparente à une méga-trame automobile qui organise de vastes secteurs mono-fonctionnels.

Shanghai, vers un retour à la terre ?

La question du sol, de son usage et de sa matérialité, constitue une matrice très puissante pour la compréhension de Shanghai. Parcourir la toute dernière ligne du métro de Shanghai[10], qui traverse Pudong en viaduc depuis le terminus du Maglev jusqu'au quartier *Harbor city* développé autour du lac artificiel de Dishui, c'est effectuer une grande coupe révélatrice de plus de 50 km. Le paysage parcouru nous raconte l'histoire d'un déterminisme géologique et hydraulique et d'une volonté apparente d'une ville à s'en extraire. À Shanghai, le développement est structuré par la question de l'eau et par la nature de la terre à toutes les échelles, même si certaines opérations se développent « hors-sol ». Shanghai, dont l'altitude n'est que de quelques mètres au dessus du niveau de la mer continue à affronter une réalité géologique indépassable.

Le Bund s'ouvrait il y a encore 40 ans sur le Huangpu par des quais à niveau. A la fin des années 1980, une digue a été aménagée qui protège le centre ville d'une possible submersion. La ville s'enfonce en effet en raison de la surexploitation des nappes phréatiques – l'affaissement serait de 3 mètres depuis 90 ans – et le réchauffement climatique place Shanghai en première ligne des villes menacées par la montée du niveau des eaux.
La configuration de cette digue a été à l'origine d'un mouvement de foule meurtrier le 1er janvier 2015. Pressées par une foule dense, une trentaine de personnes sont mortes étouffées sur les escaliers d'accès à cet ouvrage.
Espérons que ce drame et cet accident constituent un rappel nécessaire de l'urgence de ces enjeux plus qu'une préfiguration terrifiante.

9 La spéculation foncière et le manque de terrains étaient déjà des problématiques concrètes à l'intérieur des concessions.

10 La ligne 16 inaugurée en 2014.



> Mutations en cours à Caohejing, zone de développement économique. Des paysage urbain en transformation.

XXIe siècle, les promesses de la ville durable

Catherine Bastien-Ventura
Biologiste, CNRS

Parcourir la ville de Shanghai avec des architectes et des urbanistes français et chinois fut une chance, c'était la promesse d'apprendre à lire ces espaces, ces juxtapositions dans le temps et dans l'espace. Comprendre et faire des liens avec mes propres connaissances. Pouvoir lire ces détails et l'évolution de la ville, grâce aux échanges, lors des visites de terrain. Puis donner un sens à cet ensemble en mutation permanente.

L'objectif de du *Séminaire en marchant* était de penser la ville durable et d'imaginer les manières de construire la ville sur la ville. Croiser les regards pour penser la ville du XXIe siècle. Le mien fut celui d'une biologiste.

La ville est une interface entre nature et société. La nature semble maîtrisée et pourtant sa vitalité reprend vite le dessus malgré les pressions humaines. Le végétal en particulier, souvent contraint, se faufile entre les pierres et les éléments urbains.

Mais la ville apparait surtout comme un système complexe, développé sur plusieurs siècles et en constante évolution. L'objectif de ce séminaire était de « penser » la ville durable et sa transformation nécessaire tout en restant fonctionnelle. Un système est durable quand les ressources disponibles sont suffisantes pour les besoins du système. Il nécessite également échanges et communications. Quels sont les besoins de ce système complexe « ville » et comment les étudier ? Comment réaliser la meilleure « gestion » de ce système, quelles connaissances sont nécessaires pour accompagner ses transformations, en respectant sa dynamique propre ?

Comprendre son fonctionnement est essentiel. L'approche interdisciplinaire est un moyen privilégié pour étudier les systèmes complexes. La diversité des points de vue rend compte plus facilement de la complexité. La lecture par les architectes, les urbanistes, les spécialistes des réseaux mais aussi les sociologues, les historiens, les géographes, les juristes, les écologues apporte une meilleure compréhension du fonctionnement de la ville et de son évolution spatiale et temporelle. Ces connaissances donnent les clefs pour agir au meilleur endroit, au meilleur moment pour accompagner l'évolution de ces espaces où vivent maintenant plus de la moitié de l'humanité. La ville est un organisme vivant avide d'énergie pour fonctionner jour et nuit. Ce besoin est permanent : construire, se déplacer, chauffer, refroidir, éclairer, cuire, conserver …

La ville a son métabolisme propre. Il se caractérise par des flux et des besoins: flux de personnes, flux et besoins de nourriture, d'eau, d'énergie, de transports et de déchets, flux économiques et écologiques.

Comme tout organisme vivant, la ville passe par différents stades d'un cycle de vie : naissance, croissance, développement et mort. Pour Shanghai comme pour toute autre ville, les historiens, les géographes, les architectes, les juristes entre autres peuvent nous parler de sa naissance, de sa construction à différentes époques, de sa croissance, de ses évolutions et de la destruction donc de la mort de certains bâtiments ou quartiers, de leur transformation et de leur renaissance. Ces cycles peuvent se lire à différentes échelles : édifices, quartiers, évolutions des tracés et élargissement des rues, ponts… Les connexions et les communications de la ville qui évoluent dans le temps et l'espace, nous renseignent aussi sur ces transformations. Les bâtiments et les quartiers d'aujourd'hui sont souvent connectés au passé de différentes manières.

La ville semble être un système à la fois souple, fragile et résilient. Ses limites vitales sont assez strictes mais ses capacités d'adaptation sont grandes si on lui laisse le temps... S'il est trop brusque, le dysfonctionnement, voire la rupture ne sont jamais très loin, mais peut-être nécessaire dans certains cas ?

Les villes présentent une grande diversité. Celle-ci dépend des habitants, de leur histoire, de leur géographie, de leur culture, de leur climat mais elles ont toutes des fonctionnements et des besoins comparables. Pour imaginer et construire les villes du XXIe siècle, il est enrichissant de pouvoir échanger sur les expériences, les réussites et les échecs de chacun. Ce *Séminaire en marchant* en fut une belle illustration.

Shanghai, de cent heures à cent jours

Vincent Bradel
Architecte, enseignant

Que reste-t-il de ces quelques heures efficientes passées comme dans un rêve ?
Après avoir classé quelques centaines de photos, lu enfin le dossier documentaire du voyage, replongé dans l'ambiance grâce aux polars pénétrants de QIU Xiaolong, mais aussi après avoir tenté de reconstituer une mémoire diffuse pour présenter l'esquisse d'un portrait ce lundi 3 novembre à des étudiants de M2, dont une Shanghaïenne, après tout cela, ce bref séjour demeure bien vivant, et les lares de Shanghai plus que jamais présents.
Mais il est encore plus facile d'en parler, que d'écrire ce qui reste de l'ordre de l'impression, du sentiment, de l'hypothèse.

Cent jours après, nous restons bluffés par Shanghai, une ville impressionnante par son hyper-modernité, presque banale par son évidence, sa normalité. Elle semble témoigner d'une incroyable volonté d'acculturation qui oscille entre ouverture sur le monde et compétition internationale. Au delà d'une étonnante capacité à remplir toutes les cases de ce double jeu, demeurent les grandes questions de la gestion urbaine d'une mégapole, avec là encore de multiples témoignages de vitalité, d'inventivité, mais aussi bien évidemment des failles, et des points d'interrogation.
Dans ce registre du quotidien, de la mobilité, de l'espace public, Shanghai nous a donné l'impression d'être dans un équilibre fragile – mais en est-il d'autres ? Entre tours et vendeurs ambulants, toutes les strates de la société shanghaïenne semblent encore parvenir à cohabiter dans un espace public somme toute performant qui conserve des continuités et distille dans un relatif hétérotopisme de nombreux services. Mais depuis le ciel ou Google et Bing maps, la consommation et la fragmentation des terres cultivables à l'échelle régionale est impressionnante, tandis que les nouveaux logements qui essaiment dans le cadre de l'agglomération demeurent manifestement inaccessibles au plus grand nombre. Et l'on peut se demander, à la vitesse à laquelle la ville héritée disparaît et/ou se modernise, combien de temps encore les classes les plus modestes qui s'entassent dans les vestiges de la nappe des *lilongs* des années 1920-1930 vont pouvoir se loger et se nourrir au cœur de la ville. Pour notre part, c'est cet équilibre vacillant entre deux âges d'or de la ville qui nous a le plus interpellés, car au-delà du plaisir de la découverte d'un espace public divers et dynamique, il laisse entrevoir la richesse potentielle d'une ville sédimentaire à l'européenne qui délaisserait la tentation de la *tabula rasa* et du hors-sol pour mille et un projets de recomposition - dont certains, il est vrai, sont déjà à l'œuvre, mais encore bien à la marge.

Entre zone et clos

En revenant de la soirée au consulat, nous sommes passés devant le Parc Xiangyang situé à l'angle des rues Huaihai et Xiangyang. La présence de chanteurs et de danseurs nous a poussés à y entrer, mais à notre grande surprise il nous a fallu revenir sur nos pas pour en ressortir, surprise d'autant plus grande que le fond du parc n'est séparé de la rue voisine que par un alignement de bâtiments. Le lendemain, lors de l'exploration de *Zi-Ka-Wei*[1], la visite du parc Guangqi qui se trouve également à l'angle de deux rues nous a démontré que cette entrée unique était plus une règle qu'une exception. Il s'agit là de parcs anciens, et sans doute des parcs plus récents peuvent-ils se traverser, mais à discuter avec Marie-Christine Gangneux, nous avons découvert que le clos était un élément de la culture spatiale chinoise, dont nous avons pu vérifier a posteriori le caractère banal à Shanghai, qu'il s'agisse d'ensembles résidentiels ou de friches diverses, tous ceinturés de murs ou de clôtures. Seule exception entrevue, certains *lilongs* du centre qui comportent des passages traversant que nous avons pu emprunter.
En préalable à ces découvertes, les conférences d'ouverture avaient mis en évidence le déploiement d'un urbanisme de juxtaposition, et nous avions mis cela sur l'adhésion à des visions fonctionnalistes importées par les acteurs occidentaux, et relayées sur place par des logiques financières. Mais quelques semaines et connexions aléatoires plus tard, nous nous demandons si cette vision fonctionnaliste n'entre pas tout naturellement en résonance avec une culture et des pratiques spatiales fondatrices.

Entre serres et tours

Côté sol, si le jardinage des continuités végétales, le long des routes comme à Chongming et des artères comme Caoxi, ne laisse pas d'étonner, ce sont les serres d'origine batave visitées le premier jour qui nous ont le plus interpellés. Mais faut-il s'étonner que des pays de polders nourriciers aux allures de peau de chagrin se retrouvent à regarder pousser de rutilantes tomates gorgées d'eau ?

1 *Xujiahui se dit en shanghaïen Zi-Ka-Wei, appellation que l'on retrouve dans les textes jésuites du XIX^e^, début XX^e^ siècles.*

Tout comme les poulets hormonés de KFC qui alimentent les états d'âmes de l'inspecteur Chen, ces tomates hors-sol semblent devenues un symbole incontournable de la réussite de nos sociétés urbaines, qu'elles soient occidentales ou asiatiques.
Entre ciel et terre, il y aurait le désormais fameux toboggan du pont Nanpu qui, si l'on en croit Youtube, est devenu une performance désormais inutile, un monument de Shanghai à part entière que nous regrettons de ne pas avoir eu le temps de visiter en tant que tel. Mais finalement, nous avons peu pratiqué la verticalité, si ce n'est celle du métro/RER, et celle des centres commerciaux de Xujiahui avec leurs passerelles et leurs terrasses qui mettent les flux de la consommation en scène de jour comme de nuit. Et c'est surtout a contrario, la question de l'horizontalité, celle de l'étendue, comme celle des linéarités et de leurs ruptures qui a retenu notre attention, notamment lors de notre exploration de Xujiahui.

Maillage et discontinuités

Dans le cas de *Zi-Ka-Wei*, le comblement du canal et sa transformation en une artère routière de grande largeur ont conforté les coupures préexistantes entre les grands domaines constitués au XIX[e] siècle qui, comme la vaste propriété des Jésuites, sont devenus d'immenses îlots. D'une manière générale, la largeur des voies et la taille des îlots les transforment en obstacles difficilement franchissables. Pour ce qui est de l'artère principale Caoxi dans sa partie nord, il est clair que son emprise et ses multiples protections ne facilitent pas les échanges de proximité, et les *timer* disposés aux carrefours à l'intention des piétons ne relèvent pas de l'anecdote. Réduire l'emprise d'une telle infrastructure sans dédoublement vertical est-il envisageable ?

Réduite à de simples mutations foncières, l'urbanisation de *Zi-Ka-Wei* a conservé une organisation à l'échelle de l'agglomération qui néglige l'échelle du quartier. Quel qu'en soit le traitement, la valorisation du parvis de la cathédrale devrait permettre d'introduire l'argument d'un maillage plus fin non seulement du côté ouest, mais aussi du côté est. À quoi bon valoriser le patrimoine de l'enclos jésuite s'il demeure difficilement accessible depuis les autres pôles du quartier ? En l'état de la circulation, un passage de niveau paraît illusoire, mais une ouverture visuelle vers ce monument enclavé, articulée à un passage inférieur pourrait permettre d'introduire en retour le principe d'une meilleure irrigation du méga îlot Caoxi-Nandan-Tianyaoqiao-Zhaojiabang qui lui fait face, et pourquoi pas le principe d'un élément de trame verte entre le parc Guangqi et celui de Xujiahui.

Un paysage de banlieue en attente

Toute proportion gardée, l'urbanisation de *Zi-Ka-Wei* offre un paysage de banlieue avec ses vestiges décalés et avec ses éléments de continuité et de discontinuité. C'est ainsi que sur Caoxi le maintien inattendu de bâtiments relevant d'un ordre antérieur participe de complexités paysagères qui nous sont familières. Tandis que le couvent de la Vierge Marie interrompt l'alignement est de la grande artère, un autre bâtiment incongru, peut-être rescapé de l'ancienne école des Auxiliatrices, bancalise rien moins que la composition du Musée du cinéma. Plus au sud, les constructions encadrant le carrefour Caoxi-Nandan témoignent tout aussi bien des irrégularités non réformées de la trame foncière héritée, que de la volonté d'occuper le périmètre des îlots. De ce point de vue, à défaut d'un gabarit cadré, les incertitudes de l'alignement donnent lieu à une panoplie assez étonnante d'articulation des pieds d'immeubles à l'espace public, des jeux de rampes à des jardins, en passant par de simples terrasses.

Dans l'hyper-modernité que j'évoquais au début, il y a pour nous une place pour l'Histoire. Et si Shanghai se disperse et se verticalise à tout-va, la permanence de la trame de son socle sédimentaire, à défaut d'une préservation raisonnée de ces briques urbaines que constituent les *lilongs*, maintient au-delà des quartiers centraux, comme ceux de l'ancienne concession française, et au-delà des bâtiments patrimonialisés eux-mêmes comme la fameuse cathédrale, une présence de l'histoire dans un paysage moderne, en en révélant les irrégularités, entre sédiment et sédimentation.
Il y a là de vraies potentialités pour réguler le désordre urbain à une autre échelle que celle de l'automobile. Peut-être est-ce simplement l'effet d'un regard de béotien, d'une illusion d'optique destinée à s'effacer avec le temps, mais ce regard sur les permanences et leurs ouvertures a semblé parler à cette étudiante shanghaïenne évoquée au début de notre propos, alors sait-on jamais ?

Résiliences, ruptures, induites ou prescrites

Loïc Leproust
Urbaniste, ingénieur environnement

Shanghai comme mégapole est évidemment concernée au premier chef par les enjeux de développement durable. Enjeux relatifs à la production alimentaire, à la consommation d'énergie couplés à l'enjeu de proposer aux habitants une certaine qualité de vie, puisqu'il est attendu que 80% de la population mondiale soit urbaine d'ici la fin de ce siècle.

L'adaptation des territoires et des villes à ces défis fait l'objet actuellement de nombreuses réflexions et d'actions gouvernementales et citoyennes. Celles que j'ai pu observer durant ce court séjour m'ont laissé un sentiment mitigé.
La mise en œuvre de solutions concrètes et résilientes aux problèmes précédemment cités aura été pour moi la découverte du parc shanghaïen de deux-roues essentiellement électrique. Cela restera un de mes grands étonnements de ce séjour. Depuis 20 ans que je voyage en Asie, j'ai l'habitude d'embouteillages de deux roues thermiques plus ou moins polluants. D'ailleurs, je les retrouverai quelques jours plus tard dans la ville de Guiyang, capitale du Guizhou, suite de mon séjour en Chine.

Il semble bien que Shanghai ait passé un cap en ce domaine et soit fortement en avance par rapport aux métropoles européennes et asiatiques. Je ne sais pas s'il y a eu des mesures incitatives du gouvernement local pour développer ce marché des deux-roues électriques, mais la variété des modèles circulant (du vélo triporteur bricolé, à des micro-scooters électriques) laisse penser que ce sont les Shanghaïens qui se sont convertis à ce type de véhicule.
Il en résulte une diminution appréciable du niveau sonore en centre-ville. C'est d'ailleurs lors de notre première soirée à Shanghai que le « silence » de la circulation nocturne m'avait fait prendre conscience du phénomène. L'autre effet bénéfique de ce parc de deux-roues électriques est la réduction d'émissions de particules fines et polluants atmosphériques importants sur des deux-roues thermiques mal réglés. Ces deux effets améliorent la qualité de vie ressentie des Shanghaiens et s'intègrent dans la politique du « bien-vivre » que le gouvernement local souhaite expérimenter à grande échelle sur l'île de Chongming.
Le plan d'aménagement des trois îles du delta du fleuve Yangzi prévoit pour Chongming le devenir de « l'île de l'écologie, territoire de la longévité, lieu du bien-vivre et cité de la sagesse » (Island of Ecology, Land of longevity, Place of livability, Town of wisdom).
Il s'agit pour les autorités locales de partir d'un terrain peu occupé et d'expérimenter une conception de territoire durable dans son interprétation chinoise. Le zonage prévoit une urbanisation forte de la rive sud avec : en partie ouest de l'île une ville-jardin dédiée à la résidentialisation haut de gamme, un campus universitaire et un cluster sur les bio et agrotechnologies ; la pointe ouest une réserve naturelle ; la moitié nord de l'île conservant son caractère agricole.

La première remarque qui vient à l'esprit est l'apparente contradiction entre la suppression de la moitié de la surface agricole de l'île et le déficit de production alimentaire du pays. Actuellement, les productions agricoles, maraîchères et piscicoles de cet archipel trouvent leurs débouchés naturels dans l'agglomération de Shanghai. C'est un excellent exemple de circuits courts que beaucoup de métropoles cherchent à recouvrer et qui sera *de facto* fortement réduit dans les prochaines années.
Le plan d'aménagement prévoit une augmentation de la productivité des surfaces restantes par le développement des cultures hors-sol couplées à l'essor des biotechnologies. Nous avons pu visiter une ferme expérimentale hydroponique de tomates en phase de test. Les autorités misent sur cette production agricole hors-sol, une innovation de rupture, proche de procédés industriels, pour compenser la perte de surfaces agricoles conventionnelles.

Comme soulevé par Catherine Bastien-Ventura dans la table ronde de clôture, je ne suis pas certain que le coût écologique global de telles fermes, en incluant les cycles de vie de matériaux de construction et la consommation d'énergie, soit véritablement durable.
L'autre aspect que soulève cette industrialisation agricole est le devenir des agriculteurs de cette île. Seront-ils associés à ces expérimentations ? En cédant leurs terres, seront-ils contraints à un exode rural ?

Les pratiques émergentes d'agroécologie et de permaculture pourraient trouver leur place dans ce territoire expérimental de Chongming et permettraient de conserver plus d'emplois à terme dans ce secteur agricole. J'espère que le « bien-vivre » promu comme axe de développement territorial de Chongming passera également par le maintien d'emplois locaux liés à cette tradition agricole et piscicole de l'île.



> Les mots de Shanghai / Loïc Leproust

En 1998, lors de mon premier séjour en Chine à son extrême ouest dans la province du Yunnan, j'avais eu l'occasion de sentir l'énergie d'un pays émergent. Kunming, la capitale de la province, était en chantier permanent : routes, bâtiments, etc., notamment en raison de floralies internationales prévues en 1999.
Seize ans plus tard pour ce second séjour à l'extrême est du pays à Shanghai, l'émergence économique n'est plus d'actualité. Les très grands chantiers d'infrastructures de cette région sont achevés et Shanghai est une des plaques tournantes du commerce international.

Pour se démarquer des autres mégalopoles chinoises, l'enjeu futur de la Municipalité de Shanghai est de proposer un modèle alternatif aux seules activités économiques et commerciales. Ce modèle comporte deux axes : le bien-vivre et le soft-power d'une ville de création artistique et culturelle au rayonnement international.

Le bien-vivre, les îles du delta du fleuve Yangzi en sont la matrice. L'aménagement de Chongming dont le slogan est "Island of Ecology, Land of longevity, Place of Livability, Town of Wisdom" peut servir dans les quinze prochaines années de test en grandeur nature d'un développement urbain durable.
L'ouverture prochaine de Shanghai Disneyland et la création du cluster culturel du WestBund sont deux exemples du soft-power de Shanghai. La ville aura vocation à être une destination phare du tourisme culturel et de loisirs pour l'énorme marché intérieur chinois et pour la région sud-asiatique.
Les entreprises de création numérique, le croisement des disciplines et les lieux d'exposition d'art ont pour fonction de permettre l'émergence d'une production culturelle de diffusion internationale, à l'instar de capitales culturelles comme New York ou Berlin. D'ailleurs, il me semble que cette culture se métisse de plus en plus, au regard de la présence croissante d'expatriés et d'immigrés dans cette mégalopole.

Les gestionnaires sont confrontés actuellement à la simultanéité d'enjeux et de contraintes d'aménagements en partie gommée par les ressources financières et techniques disponibles. Quand ces dernières s'amenuiseront, la hiérarchisation des projets primordiaux nécessitera pour la maitrise d'ouvrage un dialogue plus ouvert et plus en amont avec la population, dialogue que je n'ai pas eu l'occasion de voir lors du séminaire.

BULLETIN D'IMPRESSIONS : DE SHANGHAI AU ZHEJIANG

Gaëlle Péneau
Architecte

Quand j'allume mon ordinateur pour me promener dans ma haie, je ne suis pas dans une logique de « livre à la française », où les choses se suivent et s'enchaînent pour former un tout. (…) C'est une organisation de type « haie », en mouvement comme le « jardin » du même nom de Gilles Clément, avec ses trous, ses changements de vitesse, ses inévitables répétitions.[1]

En marchant dans Shanghai

Un voyage, non pas touristique, mais pour comprendre « comment va le monde ? ». L'éloignement améliore la perspective, le changement de point de vue brise les lieux communs et les idées toutes faites.

La découverte de l'œuvre de WANG Shu, architecte chinois et lauréat du *Pritzker Price*, a été déterminante dans ma décision de participer à ce voyage. Que la belle Shanghai ne s'en offense pas ! Elle reste une ville orientale aussi exceptionnelle que peuvent l'être New York ou bien Venise en Occident. La vue sur le quartier du Pudong au bord du fleuve Huangpu est époustouflante. C'est notre première soirée en Chine : restaurant en balcon au-dessus de l'eau, plateaux tournants et baguettes ; il fait très chaud !

La Chine : surpopulation. Comment faire pour affronter l'augmentation de la population sur terre ? Ici la question est cruciale. Exode rural en plein boum. C'est le XIX^{e} siècle européen. L'expansion des villes court à toute vitesse. Au bord des routes, des immeubles de béton hauts de trente étages et tous identiques s'alignent à perte de vue. Ils semblent vides : aucune trace de vie, aucune lumière aux fenêtres, ils attendent les dernières finitions pour accueillir les habitants. Mais comment ceux-ci vont-ils vivre dans cet univers, par dizaines, par centaines, superposés.

La Chine : un état socialiste de dictature démocratique et une économie devenue libérale. Je ne comprends pas l'alignement de ces mots et leur sens juxtaposé: socialiste, dictature, démocratie.

L'urbanisation à grande échelle et à grandes mailles fait apparaître le manque de lien dans le nouveau tissu créé. La trame d'aménagement est trop lâche et l'emprise au sol des bâtiments trop faible. Les aménagements urbains ne sont pas qualitatifs. C'est toute la réflexion actuellement en cours dans la redéfinition de l'espace public à l'œuvre en Europe qui manque cruellement ici. Toutes les erreurs de la reconstruction d'après guerre dont nous gardons les traces en France sont reproduites à grande échelle. Question de temps : ils n'ont pas le temps ! Je n'ai pas encore bien compris d'où vient l'urgence contemporaine. Un ami malien m'a raconté un jour que lors de son premier voyage à Paris il s'était mis à courir dans le métro, croyant qu'il y avait le feu, ou bien un danger quelconque. Comment, à cette vitesse là, « *laisser pousser l'herbe entre les pavés*[2] » ?

Chantier : nous visitons des immeubles de bureaux dans le quartier de la gare du Sud. Et justement : l'herbe entre les pavés ! Des ouvrières chinoises, enveloppées dans des sacs plastiques pour se protéger de la pluie, finalisent les aménagements paysagers autour des constructions dans la terre boueuse. Nous apprenons qu'elles sont originaires des campagnes reculées, qu'elles sont payées quelques yuans par jour, et que leurs enfants sont laissés aux bons soins des grands-parents dans les villages.

Comme de bons petits soldats, les bâtiments regardent tous dans le même sens. Mais pourquoi toutes les constructions sont-elles orientées nord/sud ? Cette obligation d'orientation empêche toute création de places et de quartiers constitutifs des villes. Comment faire sans composition urbaine préalable à tout projet d'aménagement ?

En traversant le Zhejiang

Les « villages » (c'est bien le mot pour nommer la prolifération des maisons chinoises au bord des immenses autoroutes urbaines) sont en fait un alignement de maisons orientées nord/sud. Les maisons occupent la presque totalité de la parcelle. Seul un retrait réglementaire de 3m est imposé en limite de propriété. Elles sont toutes composées d'un rez de chaussée et de deux niveaux, dont souvent le deuxième étage est vide. Cette disposition est issue du contexte particulier qui autorise le gouvernement à exproprier les nouveaux propriétaires en cas de projet de construction publique (route, pont, nouveaux tracés, chemins de fer, grand équipement…). Dans ce cas le dédommagement est calculé en fonction de la surface habitable de la maison : c'est pourquoi il faut utiliser au maximum le droit à construire dans l'éventualité d'une possible expropriation.

1 Emmanuel Hocquard, *Ma Haie*, Éditions P.O.L., Paris, 2001

2 G.Deleuze et Claire Parnet, *Dialogues*, Flammarion, 1977



> La densification des campagnes dans le Zhejiang perçue depuis les autoroutes et les voies ferrées
> Le Musée de Ningbo / Amateur Architecture Studio (Wang Shu et Lu Wenyu, architectes)



Il n'y a pas de réelle qualité constructive dans la mise en œuvre des bâtiments (tout va toujours trop vite), pas d'isolation thermique, pas de double vitrage, pas de prise en compte du développement durable et des économies d'énergie. Cependant le gouvernement central à Pékin a créé un Ministère chargé de faire respecter les lois pour la protection de l'environnement. Ces mesures sont difficiles à faire appliquer dans les provinces du fait d'une trop grande imbrication des intérêts privés et politiques.

Je réalise à quel point la mixité est une composante indispensable à la création des villes. Ici les « macro-lots » sont à mono-destination : zone d'habitation, zone industrielle, zone d'activités. La mixité verticale et horizontale, où les usages et les fonctions sont partagés sur un même site, est le lien nécessaire à la notion du « vivre ensemble » qui permet de porter une attention extrême à toutes les questions sociales, y compris celle de la survie de toutes les espèces et de la planète.

Pour aller à Ningbo, on emprunte un pont de 36 km de long depuis Shanghai qui permet d'éviter de faire le tour de la baie de Hangzhou. C'est le deuxième plus grand pont du monde après celui du lac de Pontchartrain en Louisiane. J'essaye d'imaginer : c'est la moitié de la distance entre Nantes et Saint Nazaire !

Au XIV^{e} siècle, Ningbo comptait déjà 1,3 millions d'habitants ! À la même époque la population de Paris était de 100 000 habitants ! Un siècle avant, Marco Polo (1254 – 1324) avait décrit cette fabuleuse civilisation. Entre Orient et Occident, il a fallu attendre le XX^{e} siècle et l'avènement du communisme pour que la conscience occidentale prenne en considération cet immense continent. Je visite le musée de Ningbo et observe une photo de la ville au début du XX^{e} siècle. Je mesure à quel point le monde moderne a permis de relier tous les points sur la carte. Je découvre ainsi l'amnésie dans laquelle j'ai pu être plongée !

Le musée de Ningbo, nous y voilà ! Je ne connaissais ce projet que grâce aux publications dont il a fait l'objet. L'émotion est toujours au rendez-vous des découvertes architecturales. Ce qui frappe avant tout le visiteur éclairé, c'est l'équilibre entre modernité et tradition dans le choix des formes et l'utilisation des matériaux. Sur une structure primaire en béton, WANG Shu utilise la technique traditionnelle du *wa pan* qui est l'empilement de tuiles et de briques récupérées des ruines. C'est une méthode de construction traditionnelle des régions qui subissent les typhons. S'offre ainsi à mes yeux une richesse de couleurs et de matières dont chaque mur est constitué. Le regard fouille les surfaces qui se présentent comme des tableaux. J'essaye d'imaginer les ouvriers à l'œuvre disposant les différents matériaux : tuiles, briques, morceaux de pierres sculptées. Je me demande si WANG Shu a réellement fait des plans de détail de chaque mur ou bien si il a laissé chacun libre de sa composition.

Les collines de Hangzhou, la brume sur le lac : quel spectacle féerique depuis le haut du temple de Lingyin! Je regrette de ne rester ici que deux jours qui ne m'ont pas permis de visiter vraiment la ville et ses environs. J'ai acheté des galettes de thé Longjing. Hangzhou est le cœur du terroir du thé vert le plus réputé de Chine. Le thé Longjing fait l'objet d'un véritable culte pour les Chinois : il serait idéal dégusté avec l'eau de source des Tigres Bondissants. Je n'ai pas eu la chance d'aller voir cette source, ni de me faire raconter l'histoire de cette légende du IXe siècle qui remonte à la dynastie Tang : des paysans auraient imploré les dieux pour avoir des pluies plus fréquentes, un bonze vit apparaître deux tigres bondissant de la forêt voisine et se faire les griffes dans le jardin du temple. Aussitôt une eau pure sortit des traces de griffes…

Hangzhou, c'est aussi le lieu de la magnifique université construite par WANG Shu. Partout la nature accompagne l'architecture dans un onirisme qui contraste avec tout ce que j'ai pu voir jusqu'ici. La déambulation dans les différents bâtiments s'apparente à une promenade dans un paysage escarpé : les façades s'escaladent le long des escaliers, les toitures sont des surprises de placettes, petites rivières et enchevêtrements de charpentes bois, les murs en pisé côtoient la structure béton et les linteaux de métal. Les courbes des longs pans de toit me rappellent que je suis en Chine.



> Dans le Musée de Ningbo

EXIT/EXIT : difficile de trouver son chemin, de se faire une idée exacte de ce pays en pleine mutation, de la nature des relations humaines et de la qualité de vie de ses habitants en si peu de temps. Mais l'expérience d'un tel dépaysement, les rencontres organisées par l'Observatoire de la Chine -avec les représentants de la ville de Shanghai, les échanges qui s'en suivirent et la découverte de l'œuvre de WANG Shu ont été une occasion exceptionnelle d'aborder cette géopolitique complexe.

Gaëlle Péneau



> Mutations en cours. Quel recyclage en Chine pour les matériau de construction.

Impressions pédestres

René Guérin
Architecte

Chongming : un nouveau rapport de l'individu au sol

Celui qui, venant de Shanghai, découvre l'île de Chongming, est saisi par un paysage que tout oppose à la ville proche : horizontalité, linéarité des structures parcellaires et hydrauliques, horizons dégagés, faible occupation bâtie.

L'activité humaine était jusqu'à présent demeurée ancrée au sol, longtemps considéré ici en tant que ressource agronomique. Dorénavant, le sol est aussi considéré comme une ressource foncière, une réserve pour le développement urbain futur. Le projet « d'île de l'écologie, de la longévité et de la sagesse » a quelque chose de rassurant quant à la préservation du caractère de l'île, si l'on considère par exemple la zone de Chongbei vouée à l'agriculture biologique, ainsi que la pratique du vélo, qui permet de garder contact avec la nature. Par la hauteur et la densité des constructions prévues, l'éco-cité de Chengqiao nous rassure un peu moins. Tout comme le développement du centre expérimental de production agricole hors-sol : sur l'île de Chongming comme ailleurs, le rapport de l'individu au sol ne sera décidément plus le même.

Xujiahui : impressions d'un parcours pédestre étagé

La gestion de la croissance urbaine par la verticalité est une affaire complexe : le niveau élevé de la charge foncière conduit à une forte densité bâtie, tandis que l'extrême concentration des flux et des fonctions propres aux pôles de centralité des mégapoles amène à organiser la ville et ses différents usages par strates successives. Le pôle de Xujiahui, d'importance majeure dans l'armature urbaine et commerciale de Shanghai, est caractéristique de cette organisation : celle-ci génère une grande diversité d'espaces et d'ambiances ressenties qui concourent à l'intérêt du lieu.

Voici quelques impressions d'un bref parcours pédestre étagé sur différents niveaux accessibles au public. Au débouché de la station de métro, obscure fourmilière grouillante, on est saisi par la clarté et l'envergure de l'espace. Les avenues, où se côtoient piétons, motos, voitures et bus, s'ouvrent sur de lointaines perspectives ponctuées de tours aux sommets desquelles nous n'accéderons jamais. Instinctivement due à la sécurité du franchissement, une impression de sérénité flottant au-dessus des flux motorisés se dégage de la passerelle qui enjambe le carrefour. Après avoir emprunté une interminable succession d'escalators du centre commercial Metrocity, le parcours s'achève par une pause au restaurant lové dans sa sphère de verre, qui semble comme détachée du sol, telle une bulle en suspension.

Une autre plastique du végétal en ville

Le traitement végétal contemporain opéré dans l'arrondissement Xuhui comme dans l'ensemble de Shanghai témoigne d'un rapport entre la ville et le végétal qui nous est certainement moins familier que les alignements de platanes soigneusement préservés, qui caractérisent les voies des quartiers résidentiels de l'ancienne concession française. Hérité d'une longue tradition sacrée tout comme la poésie et la calligraphie, l'art des jardins chinois est une œuvre de la nature et de l'homme, où l'eau, le minéral et le végétal sont au service de la sensation visuelle, de la pensée philosophique et de la méditation. Les formes herbacées d'une grande pureté qui composent les tumulus du parc du tombeau de XU Guangqi s'appréhendent dans leurs trois dimensions, à la différence du mur végétal de l'îlot de l'Observatoire de Xujiahui, une œuvre verticale aux lignes géométriques, affirmées par un jeu de textures et un camaïeu en ton sur ton.

La ville-lumière

Depuis de nombreux siècles, les Chinois maîtrisent l'art des artifices nocturnes produits par la lumière du feu. Dans cet esprit, la ville de Shanghai a compris qu'une scénographie urbaine nocturne peut produire une réelle fascination pour la cité. Ainsi, la vue de la *skyline* illuminée de Pudong constitue la principale attraction nocturne de la ville. Dans une moindre mesure, le quartier commerçant de Xujiahui attire de nombreux clients par une mise en lumière qui présente l'avantage d'atténuer une certaine indigence architecturale. L'image numérique, enfin, rythme depuis quelque temps les séquences des parcours urbains, contribuant à sa manière à l'attractivité de la ville.

LORSQUE JE VIENS ICI EN SPECTATEUR, JE FAIS PARTIE MOI AUSSI DU PAYSAGE

WANG Qiao
Architecte, ancienne du *Programme présidentiel*

Il y a quelques années quand je faisais mes études à Paris, j'habitais tout près du parc des Buttes Chaumont, où j'ai souvent eu l'occasion de passer et de me promener. Je connaissais si bien le dessin du parc que je ne le percevais plus, et ne prêtais plus attention au plan réalisé sous Napoléon III dans la lignée des jardins anglais.

Il y a toujours des visiteurs aux Buttes Chaumont, et quand je les voyais avec des appareils photo et des tenues de touristes, cela me rappelait que je devais moi aussi prendre mon temps pour goûter à la scène qui s'offrait à moi. Je me demandais parfois quelle impression ce lieu pouvait bien laisser aux promeneurs .
La berge nord du fleuve à Xuhui est aussi un lieu qui m'est très familier, je n'habite pas très loin . Auparavant cet endroit n'avait pas spécialement de nom. Petit à petit on s'est mis à l'appeler « la rive, la berge », et désormais, ce nom est même connu des chauffeurs de taxi.

Les premières études sur le quartier remontent à quatre ans, alors qu'il était encore désert et solitaire. Maintenant nombreux sont les Shanghaïens qui s'y rassemblent chaque week-end. Mis à part les moments où le vent nous ramène les émanations de diesel des cargos, nous rappelant la présence des inquiétantes particules fines, cet endroit est presque parfait pour les loisirs le week-end, et pour faire du sport.
Le public se déplace jusqu'ici, les visiteurs de plus en plus nombreux pour participer à des manifestations culturelles - un festival de musique en plein air, la Biennale d'architecture du *West Bund* - pour voir se révéler peu à peu le musée des beaux-arts encore en chantier. Lorsque je viens ici en spectateur, je fais partie, moi aussi, du paysage.

Quand j'ai vu que Xuhui était au programme du *Séminaire en marchant*, j'ai soudain retrouvé la même curiosité qu'à Paris . Ces visiteurs venus de loin ne sont pas des touristes, leur objectif est plus précis. Cependant ils ne peuvent éviter l'inconvénient majeur auquel les touristes sont confrontés : le manque de temps. Et si, en partageant mes impressions avec eux, je pouvais leur apporter plus d'informations, je pourrais également satisfaire ma curiosité pour ces berges.
En fait, je ne sais si j'ai effectivement apporté quelque appui enrichissant pour les participants au séminaire, mais l'expérience particulière de cette journée m'a permis d'enrichir énormément ma propre vision des lieux. En raison d'une météo capricieuse, ces espaces d'habitude si animés étaient déserts ce jour-là. Mais au cours de notre promenade, nous avons eu des rencontres et des échanges étonnants, qui tous étaient dotés d'une profondeur de vue inattendue: avec l'architecte du musée LIU Yichun évoquant l'influence d'un philosophe français, ou encore avec un photographe en résidence sur les berges du fleuve.

La qualité et la douceur du paysage le long des rives donnent habituellement aux visiteurs un sentiment d'ouverture très apprécié, avec l'horizon qui s'étire et dévoile le *skyline* de la rive opposée, même s'il est peu attrayant. Mais ce jour-là, les regards se sont plutôt portés vers les friches industrielles : de l'autre côté de l'avenue Longteng. Comment renouveler ces anciennes zones industrielles pour en faire de la ville ? Comment trouver la spécificité shanghaïenne dans le processus de renouvellement ? Voilà les réflexions que m'inspire ce morceau de paysage pour des discussions et des idées à poursuivre dans le futur.

Je me souviens des berges du Huangpu

Émilie Cam
Architecte

Je me souviens du ciel gris et pluvieux des bords du fleuve et des péniches remplies qui transitaient à nos côtés. Chargées de charbon, de sable, elles avançaient lentement en donnant encore à voir l'activité industrielle passée et l'énergie de la production actuelle.

Le parcours choisi, s'il avait eu une couleur, nous aurions choisi le gris : le béton du musée, le temps de ce 15 juillet 2014 ou encore l'eau du Huangpu. Une texture ? Ce serait humide et tiède, en marchant sous la pluie ou en empruntant les nouveaux aménagements d'espaces publics piétons aux abords immédiats du fleuve très large qui sillonne la ville et lui donne aussi son nom.
En réinvestissant ses berges, la puissance publique affirme une nouvelle approche : une place donnée aux promeneurs, l'importance de la trame bleue, la prise de conscience de ce grand morceau de territoire qu'est le cheminement de l'eau, élément structurant fortement le paysage shanghaïen.

À mi-parcours, pataugeant dans la boue, nous voulions atteindre le bâtiment de la grande cimenterie et nous avons rencontré un photographe, en résidence, dans un des pavillons de la biennale. Sur le chemin du retour, après plusieurs grands hangars pour avions, en attente d'un devenir quelconque (réhabilitation, conservation, destruction ?), nous sommes arrivés au musée Yuz : foisonnant d'artistes qui ne cessent de questionner notre rapport à la vie moderne, comme la cigarette dans l'œuvre de XU Bing[1], les crues, les monstres et les peurs contemporaines dans les travaux de SUN Yuan et PENG Yu. Le musée, un ancien bâtiment de l'aviation réhabilité, chose encore inédite dans la métropole, permet d'accueillir ces œuvres de grandes dimensions.
Plusieurs musées privés jalonnent notre parcours. Le dernier, le musée Long, a été inauguré tout récemment en mai 2014. LIU Yichun associé principal de l'agence Deshaus, nous fait l'honneur de nous faire visiter les lieux. C'est peut être autant la découverte du musée que la rencontre avec son architecte qui nous a tous profondément émus. Calme, doux avec un fin travail sur les voûtes de béton, l'endroit est magique et donne le sentiment que l'on parcourt là un très haut lieu du XXIe siècle, un peu comme lorsque l'on visite la Villa Savoye ou encore le Kimbell Museum de Louis Kahn.

Structure d'un parc de stationnement qui n'a pas vu le jour, le bâtiment reprend la trame de béton existante et joue avec plusieurs grandes machines déjà là : le chariot de transport du charbon par exemple. Plus qu'un simple abri pour les œuvres d'art, le lieu invite au cheminement entre le dessus et le dessous, l'intérieur et l'extérieur, en recréant un lien avec le fleuve et une façade sur la rue. A l'image de certains édifices parisiens récents - la fondation Vuitton ou encore la Philharmonie - le musée Long remet en musique l'ensemble du paysage urbain environnant : avenues, berges et fleuves, tout en dialoguant avec le passé industriel du site.

Certes le temps de ce lundi était pluvieux, mais les rencontres et la découverte des lieux de la ville actuelle, en mouvement, auront été riches, sublimes et brillantes.

1 *Tobacco Project*



> Scène d'un vernissage dans le *Shanghai Sculpture Space*

Quand nous prend l'envie d'explorer le hors-champ

Émilie Rousseau
Urbaniste, Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine
Cité de l'architecture & du patrimoine

D'une bulle à l'autre

Roissy Charles-de-Gaulle et Pudong international airport sont séparés d'une parenthèse de douze heures de vol. D'un côté comme de l'autre : un grand aéroport international, une métropole contemporaine, un monde peuplé d'urbains connectés. Ce voyage d'une bulle à l'autre me fait l'effet d'un continuum qui va se loger dans les images publicitaires, les enseignes commerciales, les jeux sur tablettes entre les mains des usagers du métro, les sonneries de smartphone rigoureusement identiques d'un monde à l'autre. Et pourtant, le timbre perché des voix qui répondent au téléphone, l'exubérance des tenues vestimentaires, l'indolence des marcheurs, les odeurs – des gens, de la nourriture, des bâtiments – tout cela me rappelle que j'ai parcouru 10 000 km.

Vide et plein

A Shanghai, je n'ai jamais le sentiment de limite, de frontière, je n'ai jamais le sentiment de m'éloigner d'un centre où tout se joue. La vie se déverse et remplit partout le vide. Les lieux encore vides que nous avons traversés à Shanghai ce 15 juillet – immeubles en cours de construction à Caohejing, berges encore désertes de West Bund – sont des espaces en cours d'aménagement, où les responsables de l'urbanisme tentent de conserver le maximum de vide pour absorber la fréquentation future, qui promet d'être abondante, donnant de la vie aux lieux, les reliant au reste de la métropole.

Identité

Shanghai, c'est du collage en trois dimensions : je change de monde d'une rue à l'autre, d'un étage à l'autre, d'un voyage à l'autre. Raffinement, brutalité, vulgarité, délabrement, poésie, intimité, luxe, surpeuplement, gigantisme se côtoient et forment le chaos continu qui fait l'identité que cette ville s'est formée dans mon esprit.

Sortir du rang ?

Depuis la passerelle qui surplombe le carrefour de Xujiahui, j'observe un piéton qui peine à traverser la rue, piégé par l'écoulement continu du flux automobile et les barrières qui séparent les deux sens de circulation.
Pour peu qu'on accepte sa condition – automobiliste, piéton, cycliste – et qu'on emprunte les parcours qui nous sont dédiés, les flux à Shanghai s'écoulent sans heurts. Que l'on sorte du rang, et les choses se compliquent, un peu comme quand nous prend l'envie d'explorer le hors-champ, ou de rebrousser chemin dans un jeu de plate-forme.
Depuis le taxi qui roule sur l'un des viaducs de Shanghai, je me demande souvent comment accéder aux bâtiments devant lesquels nous passons, dont je distingue nettement l'intérieur par les fenêtres des 2ème ou 3ème étages, mais dont l'ancrage au sol reste mystérieux. Comment ma perception de la ville à ce moment-là peut être aussi différente de celle de l'habitant qui est en train de rentrer chez lui, et qui se trouve pourtant à quelques mètres de moi ?

Ma ville, celle des autres

Chaque habitant ou visiteur se forge, en fonction de ses pratiques de la ville, une cartographie mentale, un monde cohérent qui lui est propre. Ce monde est lié à l'histoire de chaque individu, aux souvenirs des lieux qu'il a traversés, où il a vécu. C'est comme ça que je me suis rendue compte un jour que des bulles de mon passé étaient dispersées un peu partout sur le territoire. Des gens que je ne connais pas fréquentent quotidiennement tel bout de trottoir qui s'est imprimé dans ma mémoire, associé à une odeur, une personne ou une pensée.

Un Français de retour de Chine écrit : « *c'est comme chez nous, toutes les villes se ressemblent* ». Cette phrase me scandalise a priori : tout comme Paris, Lannion, Marseille, Lyon ou Caen, Pékin, Changsha, Xi'an et Chongqing laissent chacune en moi une empreinte bien distincte. Et pourtant, si je veux bien être un peu de bonne foi, je peux comprendre ce qu'il entend par là, et partager un peu son impression.

L'essence de la ville ne serait-elle pas l'assemblage de ces perceptions discontinues d'un individu à l'autre, de ces bulles de passé et de présent qu'on partage avec des inconnus ?
On pourrait dire alors que le *Séminaire en marchant* à Shanghai en juillet 2014, ponctué d'expérimentations de la ville, d'échanges avec ses habitants, a donné l'occasion de croiser les perceptions, de partager, élargir et enrichir le monde de chacun.

On ne peut pas comprendre la force magnétique avec une photo

LI Bing
Architecte, enseignant, ancien du *Programme présidentiel*

Six mois après mon retour de France où j'ai vécu presque dix ans, j'ai eu le plaisir de participer au *Séminaire en marchant* à Shanghai. Cela m'a permis de constater comme les années passées en France avaient changé ma vision sans que je m'en aperçoive.

Ce séminaire a été l'occasion de discuter avec des amis français, me donnant l'illusion que j'étais encore en France, me consacrant à la conception et l'étude. Mais cette fois l'objet de l'étude était la ville de Shanghai. Lors de ce séjour, j'ai remarqué que des quartiers qui ont plus de cent ans étaient protégés, que les œuvres d'architectes célèbres étaient conservées, que l'équipe de protection du patrimoine dirigée par M. RUAN Yisan était toujours dynamique. Tout cela remettait en cause l'idée que j'avais de la protection du patrimoine en Chine.

Le pavillon de Ningbo

Le pavillon de Ningbo, construit par WANG Shu, est un bâtiment temporaire de l'Exposition Universelle de 2010, que j'ai visité en profitant de mon séjour à Shanghai pour le *Séminaire en marchant*. J'avais entendu que le gouvernement, souhaitant le conserver, réfléchissait à un changement d'usage. Cette ouverture d'esprit m'a impressionné : qu'une œuvre architecturale contemporaine soit reconnue comme telle, protégée et réutilisée. Le bâtiment dans lequel je suis entré, sous une pluie fine, interprète les éléments historiques et naturels : murs de bambou, béton texturé coulé dans des banches en bambou, variété des ouvertures dans le mur, plantes envahissant la cour, son ténu des gouttes de pluie, marques laissées par l'eau de pluie sur le mur.
La construction ne contient aucune décoration traditionnelle, mais elle est pleine de l'atmosphère mélancolique du jardin classique. Soudain j'ai compris que l'architecture de WANG Shu ne pouvait être appréhendée qu'en la visitant. J'avais vu les photos de ses bâtiments lors d'une conférence qu'il a donnée Paris, mais je n'avais pas du tout remarqué leur puissance, comme on ne peut pas comprendre la force magnétique entre des aimants avec une photo.
Conserver ce pavillon serait très précieux pour les étudiants, leur permettant d'expérimenter une conception contemporaine de l'espace traditionnel. S'il était réutilisé pour un usage commercial, il pourrait devenir un lieu d'une grande élégance. La ville de Shanghai cultiverait son image en décidant de conserver une architecture de cette qualité.

Le quartier historique rue Wukang

La rue Wukang, aménagée au début du XX^{e} siècle, faisait partie de la concession française. Il s'y concentre 100 ans d'histoire et nombre de personnalités célèbres y ont vécu. Les bâtiments de cette époque se distinguent par leurs qualités esthétiques et leur confort. Depuis les années 1950, beaucoup de dirigeants retraités s'installent dans ce quartier. Certains espaces intérieurs s'effritent peu à peu, mais les façades et le paysage de la rue sont encore en bon état. Certains de ces bâtiments ont été transformés en boutiques. L'échelle agréable et l'élégance de la rue Wukang entraînent les passants dans l'atmosphère d'un Shanghai centenaire.

RUAN Yisan, le guerrier octogénaire

Le Professeur RUAN Yisan se consacre depuis longtemps à la protection du patrimoine. Maintenant âgé de 80 ans, il est encore dynamique, menant avec les étudiants des enquêtes et des études sur les sites, les villes et les villages historiques et culturels en Chine. Il fait autorité dans le domaine de la protection du patrimoine, sa présence est une grande chance pour Shanghai et pour la Chine. Grâce à lui, la supériorité de Shanghai en termes de protection du patrimoine n'est en rien étonnante !

Un an plus tard…

Un an après le *Séminaire en marchant,* je suis revenu à Shanghai. Ce que j'y ai vu alors a changé encore une fois mon impression.
J'ai constaté, impuissant, le démantèlement du pavillon de Ningbo : peut-être parce que ce n'est pas un bâtiment historique, ou bien parce qu'il fait partie des constructions temporaires de l'Exposition Universelle, ou peut-être doit-il être reconstruit à Ningbo, ou encore le promoteur n'a pas envie de le conserver... il y a mille raisons possibles. En Chine on n'a pas besoin de motif pour démolir. En France, la démolition d'un bâtiment ancien nécessite des justifications et suppose de nombreux obstacles à surmonter. En Chine, les personnes en charge de protection de la patrimoine sont peu nombreuses. Une poignée d'architectes qui ont conscience de la valeur patrimoniale des bâtiments se bat, isolée, contre le pouvoir politique et financier.
Revenons au quartier de la rue Wukang : les dirigeants du pays s'y sont installés, c'est la principale raison pour laquelle il échappe à la démolition. Peut-on pour autant parler de prise de conscience du patrimoine, dans un pays aussi gigantesque, où le nombre de quartiers protégés est si négligeable ? M. RUAN, cet ardent défenseur des villes historiques, a tant souffert et lutté afin de conserver une poignée de villes anciennes. Faut-il s'en réjouir ou s'en désespérer? Finalement je me rends compte, après toutes les années passées à l'étranger, que la Chine est encore la Chine, et que la protection des quartiers historiques est un long chemin à tracer.

POURQUOI LES VOYAGEURS CHINOIS VIENNENT-ILS S'ASSEOIR PLUSIEURS HEURES À L'AVANCE ?

YANG Chen
Architecte, urbaniste, enseignant, ancien du *Programme présidentiel*

La gare est le meilleur endroit pour découvrir la culture d'un pays ou d'une ville. Ainsi, la gare du Sud, située près du secteur protégé, à Xuhui, nous dévoile une autre physionomie de la ville.

Avoir vu la gare en photo auparavant n'empêche pas d'être surpris devant l'immensité de l'édifice. Cette « architecture célibataire » à structure d'acier est haute de 47 mètres, avec une toiture circulaire atteignant plus de 200 mètres de diamètre, une superficie dépassant les 30 000 mètres carrés, soit l'équivalent de 5 terrains de foot. Si l'on ajoute la place du Nord et la place du Sud, le quartier de la gare atteint déjà 60 hectares, soit deux fois plus que l'île Saint-Louis et l'Île de la Cité réunies !

Chaque jour 234 trains partent de la gare du Sud, desservant 18 provinces et 3 municipalités autonomes, franchissant le fleuve Yangzi vers le nord et vers le sud, couvrant la plupart du territoire chinois. Lors des pics d'affluence, la gare du Sud peut accueillir jusqu'à 112 000 passagers par jour et elle transporte jusqu'à 15 millions de voyageurs par an, soit un tiers de plus que la population résidant en Île-de-France. On y trouve rassemblés les diverses formes de transport contemporain : train interurbain, métro, tramway, taxi, bus et train à lévitation magnétique. Comparée aux paysages traditionnels de la culture *Haipai* shanghaïenne (*lilong*, anciennes concessions, rues bordées de platanes), la gare présente un autre visage de Shanghai : la vitesse et le gigantisme d'un pôle d'échanges.

Il est intéressant de noter que, par rapport à sa superficie (60 ha, comprenant les bâtiments et les espaces publics) et à la modernité des transports, l'efficacité de la gare du Sud est loin d'être satisfaisante. Sa capacité en nombre de voyageurs est dix fois moindre que celle de la gare du Nord à Paris. Pour cette raison, cette construction symbolique, qui devrait faire la fierté des citoyens, a fait l'objet de plaintes dès son ouverture, considérée par les usagers comme «vaste mais peu pratique.»
Lors de notre visite, nous avons constaté qu'à l'exception des taxis, les autres modes de transport ne permettent pas d'accéder directement à la gare. Entre l'arrêt de bus le plus proche et l'entrée de la gare, il faut compter 20 minutes de marche dans un environnement dépourvu d'ombrage ou de siège pour se reposer. Dans ces conditions, on comprend qu'il est compliqué pour les passagers chargés de bagages d'accéder à leur train.

Guidés par un responsable du Comité de gestion de la gare du Sud, nous avons visité une «moitié d'anneau »: la construction circulaire est parfaitement symétrique, avec d'innombrables signes de sorties, de panneaux indicateurs de toutes sortes. Ici le terme de « direction » n'a pas de sens, c'est un labyrinthe gigantesque, où tout le monde se hâte, l'air perplexe. Les voyageurs traînent des sacs gros ou petits, les dialectes de toutes les régions se mélangent. Les jours de fêtes ou de vacances, avec la marée des étudiants et des migrants retournant chez eux, la scène est encore plus spectaculaire. Tout le monde se pose la même question : « mais en fait, comment aller à...? » Le personnel et les bénévoles répètent patiemment la même réponse.

La gigantesque salle d'attente (qui peut contenir entre 6 000 et 10 000 passagers) a surpris les participants français au séminaire : la gare ne devrait-elle pas permettre de partir le plus rapidement possible? Pourquoi donc les voyageurs chinois viennent-ils s'asseoir plusieurs heures à l'avance dans la salle d'attente ? Peut-être pouvons-nous répondre ainsi : sous des extérieurs très modernes, la gare est encapsulée dans des modes de vies et des manières de voyager traditionnels. Dans ce lieu, tradition et modernité se côtoient. À travers la gare du Sud, les Chinois sont en train de chercher leur propre chemin vers la modernité.



> La promenade du *West Bund*

Les éléments du passé se dressaient dans une majesté sculpturale

Ghislaine Vappereau
Sculpteur, enseignante

Promenade sur les berges de Westbund.
Était-ce la puissance sourde du fleuve qui s'écoulait imperturbable ? Était-ce cette pluie obstinée qui enveloppait le paysage d'un nuage épais ?

Était-ce notre enthousiasme à recomposer les éléments du site comme pour élucider les fonctions d'une occupation éparpillée dans le temps ?
Toujours est-il que tout s'imprégnait d'une gravité, d'une nécessité à habiter cet espace. Les éléments (grue, voie ferrée, cimenterie…) appartenant aux occupations passées se dressaient dans une majesté sculpturale qui ne permettait pas de douter de leur nécessité à être là, à authentifier une histoire, une activité passée. On sait que la matière peut se charger de signes, de signes symboliques mais qu'elle peut aussi basculer dans une surcharge ou une mièvrerie qui dénigrent toute intention significative. En tant que sculpteur, mon attention s'est portée sur la présence physique de l'aménagement de ces espaces culturels. Nous avions là des exemples très différents de réemploi, mais ce qui a dominé dans la perception des sites, c'est la justesse des partis pris.
Cette berge du Huangpu est un ancien site industriel, occupée par une voie ferrée, un lieu de stockage de charbon, une piste d'aérodrome, des bâtiments de construction aéronautique, une cimenterie, des espaces portuaires. Tout cela, le long du fleuve que les barges remontent vers un port fluvial.

Les espaces verts et de promenade manquent à Shanghai et cette réhabilitation s'inscrit dans un courant que l'on retrouve de par le monde : revaloriser les berges des fleuves et les rendre accessibles à la population. Sans faire table rase du passé, cette rénovation a voulu retisser l'espace en zone d'habitations, zone d'activités essentiellement axées autour de l'industrie cinématographique. Elle a voulu se doter de zone de loisirs, promenade aménagée, espaces industriels transformés en espaces culturels. (Biennale d'architecture, musées) sans effacer la trace des activités anciennes. Certains éléments, équipement ou architecture, ont été laissés pour témoigner de ces activités. Des bâtiments industriels ont été réemployés pour convenir à un musée (hangar aéronautique du musée Yuz, espace de stockage de la cimenterie dédié à la biennale d'architecture), d'autres équipements ont été maintenus pour témoigner : ici, une grue rappelle les activités portuaires ; là, les rails de la voie ferrée évoquent l'approvisionnement révolu en charbon. Un filet de pêcheur, par sa taille, peut sembler anecdotique mais rappeler l'échelle humaine. Mais que dire de la brutalité de la structure en ciment armé de l'ancien répartiteur de charbon qui vient, sans élégance, marquer le lien entre le fleuve et les lieux de stockage ? Masse sombre, hérissée de fers à béton, partiellement gangrénée, que l'architecte du musée Long a dû enrober entre des bâtiments construits pour en intégrer le volume et en magnifier sa présence. L'élégance des bâtiments du musée n'a pas réussi à supprimer l'incongruité de cette structure, telle un monument au sens premier, posé là, face à l'oubli, et lourd de la nécessité d'avoir été utile, indispensable ; rien ne pourra en faire douter.

Il n'y a pas de valeur illustrative dans ces présences mémorielles – voie ferrée, grue portuaire ou répartiteur de charbon – outre la justification de leur antériorité dans l'espace, leur présence physique sans souci d'enjolivement, nous convainc de leur être-là à habiter l'espace.

enjeux fonciers, perspectives croisées

Sébastien Beck
Avocat, membre de l'association Environnement France Chine

Le *Séminaire en marchant* a été l'occasion de jeter un nouveau regard sur le développement urbain « à la chinoise » et de constater que les enjeux auxquels les Chinois sont confrontés ne sont pas si éloignés de ceux que l'on rencontre dans notre pratique professionnelle en France.

Ce déplacement et les nombreuses visites organisées, ainsi que les échanges que nous avons pu avoir avec les responsables chinois ont permis de battre en brèche plusieurs idées préconçues sur la Chine.

En premier lieu, il ressort de ce séminaire que les autorités chinoises attachent une importance à la préservation des espaces vierges d'urbanisation et préfèrent une reconversion des zones déjà construites et parfois polluées par d'anciennes activités industrielles. Comme en France, la reconversion des zones industrielles et leur réaffectation à d'autres usages apparaît comme une nécessité, alors même que la Chine dispose d'un territoire offrant d'importantes réserves foncières. Nos différentes visites ont été l'occasion de constater que cette démarche était bien ancrée dans la planification urbaine des métropoles chinoises.
Si les contraintes liées à la taille du pays ou à la désindustrialisation ne sont certainement pas équivalentes à celles de la France, cette problématique de la requalification des friches, notamment industrielles, existe pour les autorités de la Municipalité de Shanghai.

D'une part, la pression démographique, le besoin de logements à proximité des centres urbains font de ces anciens sites industriels des endroits de premier choix pour développer des programmes résidentiels. D'autre part, les sites industriels, souvent vétustes, ne sont plus adaptés aux besoins de l'industrie contemporaine. Le déménagement des zones industrielles semble préférable, tant sur le plan économique et environnemental, à l'option consistant à maintenir et moderniser ces zones.
Si les causes de cette nécessaire reconversion d'anciens sites industriels en zone urbaine ne sont pas similaires en France et en Chine, l'enjeu reste le même : repenser ces zones pour les réaffecter de la manière la plus efficiente.

En France, cette planification et ces projets de reconversion de sites industriels durent parfois de nombreuses années à cause de procédures multiples.

Lors de ce séminaire, il était frappant de constater la facilité avec laquelle les projets de reconversion des sites industriels visités ont pu être opérés même si, probablement, ces opérations de reconversion en Chine présentent également leur lot de difficultés d'ordre juridique. Cependant, il reste surprenant d'entendre, par la voix des acteurs rencontrés, la rapidité avec laquelle des opérations de renouvellement urbain de grande ampleur, comme l'aménagement du West Bund et du Shanghai Sculpture Space ont été réalisées.

Il n'est pas possible d'apprécier les conditions dans lesquelles les opérations de dépollution ont été réalisées, mais sur le plan esthétique, les résultats présentés n'ont rien à envier à des projets de reconversion réalisés dans des métropoles françaises.
En deuxième lieu, le séminaire a permis mesurer combien, dans le rythme qui est le sien, le développement urbain chinois n'implique pas nécessairement de faire table rase du passé. Ainsi, une véritable politique de protection du patrimoine urbain a été mise en place par la Municipalité de Shanghai.

La planification et les réglementations associés à cette politique présentent un caractère particulièrement remarquable. La démarche s'apparente pour beaucoup au cadre réglementaire français relatif aux monuments historiques ou aux zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. A cet égard, la prise en compte du patrimoine industriel, avec nombre des bâtiments protégés, démontre l'état d'avancement de la démarche chinoise. Celle-ci est par ailleurs assez récente en France.

En dernier lieu, ce séminaire a permis de découvrir le travail de communication mené par les autorités sur les projets d'urbanisme à destination du grand public, afin de permettre une appropriation des projets et instaurer un débat sur les changements qu'il induit.
En France, de nombreux mécanismes sont prévus par le code de l'environnement notamment, qui précise les conditions de participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipements, et leur droit d'accès à l'environnement.

A l'évidence, l'objet du séminaire ne visait pas à apprécier les conditions de participation du public à l'élaboration des projets et il serait hasardeux de vouloir établir des équivalences avec la pratique française et européenne dans ce domaine.

La visite des musées de l'urbanisme de Shanghai, de l'île de Chongming, ou encore du centre d'exposition du nouveau quartier du *West Bund* – qui présente à grand renfort de cartes, d'animations vidéo, de graphiques, de données et de maquettes, les différents projets d'urbanisme – permettent de prendre la mesure de l'effort d'information de la part des autorités et des outils de communication déployés.

Pour certains ce travail peut s'apparenter à une sorte de « propagande », ces exposés sont néanmoins une opportunité pour les habitants de comprendre certains enjeux liés aux transformations urbaines (protection de l'environnement, mise en valeur du bâti existant, mobilité, développement économique,...) et de prendre la mesure des projets envisagés. La réalisation d'un livret pédagogique pour les habitants présentant les enjeux de la préservation des bâtiments et des façades les plus représentatives de l'ancienne concession française illustre parfaitement ce souci d'informer et de former le public. Ces démarches participent au développement d'une meilleure compréhension des enjeux des politiques d'urbanisme et, à plus long terme, d'aspirations à une participation plus effective du public à l'élaboration des futurs projets d'urbanisme.

« C'est le Shanghai que je connais, merci de m'avoir amené dans ce bel endroit »

WANG Hongfeng
Chercheur, artiste plasticien

« C'est le Shanghai que je connais, merci de m'avoir amené dans ce bel endroit ». C'est la première phrase que mon amie d'enfance, qui habite à Hong-Kong depuis plus de quinze ans, a prononcé quand nous nous sommes installés dans un café de la rue Wukang.

Pourtant, je me souviens bien, elle habitait près de chez ma grand-mère maternelle dans la vielle ville, une ruelle bruyante et insalubre où se trouvait un marché de légumes en plein air, rien de commun avec la tranquillité et l'élégance de la rue Wukang. J'ignore les raisons pour lesquelles ce lieu incarne pour mon amie l'esprit shanghaïen. Ce qu'elle met en avant comme argument, c'est l'opposition entre un rythme de vie infernal à Hong-Kong et un apaisement, une sérénité que l'on trouve dans certains quartiers de Shanghai, dans lesquels on sent le parfum et la nostalgie de son glorieux passé.

Shanghai, la capitale du XXI[e] siècle, est une métropole aux innombrables facettes. Je ne sais pas depuis quand on l'appelle « la métropole diabolique » (*modu* 魔都). Si je remonte dans mes lointains souvenirs, dans la bande dessinée intitulée *San Mao, le petit vagabond (San Mao liulangji* 三毛流浪记*)*, ZHANG Leping 张乐平 qualifie Shanghai de ville diabolique qui consomme des êtres humains, une ville où triomphe le capitalisme et l'impérialisme occidental, une ville à l'encontre des besoins du peuple chinois et de l'idéologie du Parti Communiste.

Le Parti Communiste est au pouvoir depuis plus de soixante ans, Shanghai a depuis longtemps délaissé les couleurs du capitalisme et des concessions étrangères. Alors pourquoi l'appelons-nous encore la capitale endiablée, la métropole diabolique ? Est-ce parce que le capitalisme triomphe à nouveau dans cette ville, alors que nous sommes encore sous un régime socialiste ?
« Sont-ils conscients que le monde nous appartient, à nous qui sommes riches ? Pékin est à notre disposition parce que nous sommes riches[1]. » J'emprunte cette phrase à un dialogue de ZHANG Peng dans son livre *Étrangers dans la ville*. La richesse accumulée en ville par les personnes issues d'un milieu rural diminue l'écart entre le citadin et le paysan.

L'afflux des ruraux vers les grandes agglomérations accompagne l'essor de l'économie chinoise et provoque aussi de nouveaux conflits sur l'espace public en ville, sur la propriété foncière, dans les relations sociales, etc. Ce sont ces questions que soulève ZHANG Peng.

Je ne suis pas un spécialiste de la ville, je ne suis qu'un simple usager. Étant un Shanghaïen de souche – à vrai dire, je suis de la troisième génération de migrants – la question de l'identité me hante constamment. Que signifie pour moi être Shanghaïen ? Cela tient-il à mon lieu de naissance, est-ce lié à ma carte d'identité ? À la situation géographique de mon logement ? À la propriété de mon logement ?
Toutes ces conditions ne sont plus réservées aux Shanghaïens de souche, car un migrant peut également y accéder. Peut-être la fameuse carte d'enregistrement - le *hukou* 户口 - justifie encore cette identité shanghaïenne. Cette amie citée en préambule se plaignait de ce que sa belle ville soit envahie par les migrants, pourtant elle a acquis l'identité hongkongaise, juridiquement elle n'est plus shanghaïenne. Mais elle réclame toujours son attachement à la ville.

Mes parents revendiquent souvent leur origine shanghaïenne, ils en sont très fiers. Ils ont déménagé deux fois, la première fois c'était au début des années 1990, et c'était aussi la dernière fois que l'entreprise d'Etat attribuait un logement à ses employés. Nous avons alors quitté la vielle ville pour un appartement qui se trouvait à côté de la gare de Shanghai. Puis en 2010, ils ont vendu cet appartement pour le logement que nous occupons maintenant, un appartement de 140 m^2 qui se situe dans l'arrondissement Minhang (闵行区). C'est le seul endroit où les prix sont encore accessibles pour des gens modestes comme eux. Le quartier où se trouve la résidence est néanmoins bien desservi avec une ligne de métro à proximité. La situation financière de mes parents se dégrade peu à peu en raison de la réforme économique. Les Shanghaïens ordinaires sont écartés du centre-ville vers les périphéries, au rythme de l'urbanisation de la ville. Leur pouvoir d'achat diminue avec l'inflation et la flambée de l'immobilier. Leur seule gloire est d'être des vrais Shanghaïens, c'est ce qui leur donne une supériorité face aux migrants qui ont fait fortune en ville, et face aux paysans qui sont fortement indemnisés par les promoteurs immobiliers pour l'acquisition de leur terrain agricole.

1 ZHANG Peng, *Strangers in the city—Reconfigurations of space, power and social networks within China's floating population (chengshi li de moshengren—zhongguo liudong renkou de kongjian ; quanli yu shehui wangluo de chonggou* 城市里的陌生人—中国流动人口的空间、权利与社会网络的重构*)*, jiangsu renmin chubanshe, Nanjing, 2014, P 48

Le véritable atout de mes parents est de parler un shanghaïen impeccable. Voici une technique dont seuls les vrais Shanghaïens disposent.

Cette langue, en voie de disparition, est en fait difficile à oublier une fois appropriée. Les Shanghaïens sont réputés pour leur oreille intraitable : ils détectent le moindre défaut dans la prononciation et distinguent un Shanghaïen de souche rien qu'à l'entendre parler. Je me souviens d'un entretien d'embauche quand je suis rentré à Shanghai en septembre 2010 après avoir passé dix ans en Europe.
Mon interlocuteur s'étonnait de mon authentique shanghaïen, une langue que je n'avais pas eue l'occasion de pratiquer depuis des années. C'est quelque chose en moi, une empreinte que la ville m'a laissée, une richesse et une marque dont je dispose, une identification qui montre mon appartenance et mon attachement à cette ville.

Maîtriser une langue permet l'échange pertinent et approfondi entre les personnes de différents horizons, c'est la raison pour laquelle j'ai été choisi pour faire le lien entre participants français et chinois pendant le *Séminaire en marchant*.



> WANG Hongfeng



Faire un pas de côté

autres regards & points de vue

ARRONDISSEMENT XUHUI, REGARD EMBARQUÉ

GUAN Yetong et ZHU Ting

Directeur du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui
Directrice adjointe

Après avoir vu les présentations sur les cinq sites, je trouve le contenu très riche : la présentation des différents contextes est très claire, les cadres d'évolution bien posés, de même que les problèmes existants et les potentiels que recèlent les sites même si l'ensemble n'est pas nécessairement exact ou complet. Les orientations proposées répondent aux questions importantes soulevées par ces différents sites, et qui ont été abordées lors du séminaire.

A vrai dire, chacun des cinq sites de l'arrondissement Xuhui — comme les berges du Huangpu — constitue un sujet d'étude en tant que tel. Par cette pratique du *Séminaire en marchant*, nous faisons émerger des points de vue et des idées originales sur les problématiques actuelles de cet arrondissement et sur l'image souhaitée pour son développement futur. Néanmoins, dans un temps aussi court, on ne peut pas obtenir de résultats précis, complets, des solutions fortes, des modèles à expérimenter. À mon avis, cette forme de travail ouvert, qui fait véritablement appel au talent des élites françaises venues de différentes disciplines, qui associe les avis de tous, ouvrant les esprits et s'exprimant sans préjugés, apporte des points de vue et des idées très novatrices pour le développement de l'arrondissement Xuhui et de ses abords.

Voici, à titre indicatif, quelques réflexions sur chaque site de manière concrète, que je vous livre pour cette publication. Ces cinq sites ont leur identité, leur histoire, leurs objectifs mais tous soulèvent un certain nombre de problématiques et de questions qui pourraient faire l'objet de prochains séminaires ou d'études franco-chinoises.
Certaines de ces questions sont communes à tous les sites tandis que d'autres sont spécifiques.

A. Les berges de Xuhui

Il s'agit d'un secteur clé du futur développement de l'arrondissement et des deux rives du fleuve Huangpu.

B. Le secteur de Caohejing.

Caohejing est la première Zone Economique Spéciale (ZES), créée au niveau national, implantée à Shanghai. Elle est en tête des ZES de la Municipalité de Shanghai, en termes de rentabilité au m². Trente ans après sa fondation, Caohejing est aujourd'hui confrontée à de nouvelles exigences de reconstruction, de modernisation, de redéfinition industrielle, de développement écologique et de protection de l'environnement.

C. Le secteur de la gare du Sud à Shanghai.

La gare du Sud est un pôle d'échanges majeur à Shanghai. C'est un projet conçu par un architecte français, de forme très particulière, un grand édifice public qui est un des emblèmes de la ville. Aux abords de la gare, il y a des quartiers d'habitations et des programmes en cours de construction de bureaux, de commerces et d'appartements, ainsi que des logements sociaux. Au sud de la gare, il existe encore des vieux quartiers susceptibles de devenir des sites constructibles, pour lesquels la fonction et les modes de financement n'ont pas été assez étudiés.

D. Secteur des rues Hengshan et Wukang.

C'est l'un des secteurs protégés de Shanghai, qui fait partie de l'ancienne concession française. Il comporte un grand nombre d'édifices historiques remarquables, un environnement culturel particulier. La rénovation et la réhabilitation menées dans le secteur de la rue Wukang sont des succès évidents, mais comment protéger, renouveler, restaurer, utiliser efficacement les architectures très diversifiées de ce quartier historique, comment améliorer certains équipements, voilà les sujets majeurs sur lesquels nous devons apporter des solutions.

E. Le secteur de Xujiahui.

Xujiahui est un centre secondaire de Shanghai, un pôle d'échanges qui réunit des axes routiers majeurs, des correspondances entre plusieurs lignes de métros, un secteur dense en commerces, bureaux et logements, comprenant aussi de nombreux édifices historiques et culturels. Après vingt à trente années de construction, reconstruction, exploitation, c'est un centre d'activités commerciales très attractif. Aujourd'hui, le projet qui vise à développer Xujiahui comme un centre majeur en lien avec la reconstruction des agglomérations voisines, confronte Xujiahui au réajustement de ses fonctions. C'est un nouveau défi à réaliser et une opportunité de redéveloppement.

Une problématique commune à ces différents sites est la question des transports et des infrastructures associées. En fonction des lieux et des usages une solution doit être imaginée, discutée pour trouver le meilleur équilibre entre les différents usagers.
Par exemple dans le secteur de la gare du Sud, comment organiser efficacement le système de correspondances inter-urbaines, qu'elles soient ferroviaires, routières pour les bus de longue distance, ou intérieures avec les lignes de métro, les bus, les taxis, les voitures ? Comment définir une structure à bonne échelle, un modèle de déplacement raisonné, avec des exemples réussis à l'appui ?

Quant aux abords de la gare, comment séparer les flux de personnes en évitant les gênes mutuelles et en procurant un service public de qualité, quelle composition urbaine et quelle répartition des activités mettre en place ? D'une manière générale, quelle politique de transports publics peut-on imaginer ? Comment maintenir un équilibre entre les métros, les bus, le tramway, les circulations douces et les voitures particulières dans chacun des secteurs ?

Un deuxième sujet concerne la protection du patrimoine bâti. Comment mettre en avant la protection du bâti historique, assurer une relation harmonieuse entre les constructions neuves, le bâti ancien et l'espace public de la ville ?
Quelles expérimentations instaurer pour renouveler l'attraction du secteur protégé et améliorer ses fonctions ? Quelles idées et points de vue faire émerger sur la protection des patrimoines industriels, leur transformation, leurs nouveaux usages ?

Ces sites ont plusieurs fonctions, aussi la question de la mixité et de la coexistence des divers usages se pose-t-elle :
Comment faire un quartier de caractère associant commerce, tourisme et culture ? Comment lui assurer une plus large promotion ?
Comment réajuster les fonctions du quartier, les types et le nombre de commerces, comment assurer l'équilibre entre petites et grandes surfaces, entre bas de gamme et haut de gamme, comment réagir face au développement rapide de l'e-commerce ?

Enfin, la conception et l'aménagement des espaces publics dans ces sites sont essentiels.
Dans le secteur de Caohejing en particulier, comment effectuer la synthèse et conserver les acquis réussis des premières installations pour les bâtiments, les espaces verts, les espaces publics bien proportionnés ?
Dans le secteur de la gare du Sud, quelles seraient les bonnes solutions pour améliorer les espaces publics, pour la conception d'espaces paysagers et écologiques, pour installer des panneaux indicateurs, pour instaurer un service efficace et rapide à l'attention de l'ensemble des usagers ?

Ce ne sont là que quelques réflexions rapides, qui sont aussi des sujets à explorer et des problèmes à résoudre dans différents domaines. Tous les experts du séminaire, issus de différentes disciplines, pourraient mener des recherches et discuter de quelques-uns de ces problèmes, ou bien travailler et échanger avec nous pour améliorer et faire progresser les projets de l'arrondissement Xuhui.



> Démolitions en cours, Yunju Road

Le passage du Nord-Ouest, une manière d'étudier la ville

Catherine Bastien-Ventura
Biologiste, CNRS

La ville est un système complexe et dynamique. La gestion d'un tel système est un enjeu essentiel et permanent pour les responsables politiques et techniques des villes de par le monde.

La croissance rapide des villes dans les pays tels que la Chine, l'Inde ou le Brésil, pour ne citer qu'eux, questionne en effet l'ensemble des acteurs qui planifient, construisent et gèrent les systèmes « villes » qui échappent parfois aux projets initialement prévus.

Le *Séminaire en marchant* de juillet 2014 nous a confronté aux multiples facettes de cette complexité. Comment comprendre le fonctionnement et la dynamique d'un système complexe ? Plusieurs approches existent. L'une d'entre elles, l'approche interdisciplinaire est particulièrement utile car elle permet d'instaurer un dialogue entre les différents acteurs de la ville dans l'espace et dans le temps. Elle permet d'échanger différents points de vue sur une même problématique.

J'utilise souvent cette métaphore : quels que soient les projets ou les recherches considérés, ils peuvent être comparés à une montagne entourée de villes, de villages ou de simples hameaux, chacun habité par des praticiens familiers d'une discipline : urbanistes, architectes, sociologues, géographes, écologues, juristes, historiens, artistes. S'ils restent là où ils habitent, ils ne verront qu'un aspect de la montagne, celui de leur point de vue, de leur discipline. S'ils se déplacent un peu, ils auront une vision un peu différente de cette montagne, c'est à dire de leur objet d'étude ou de recherche.
S'ils ont envie de s'aventurer un peu plus loin, voire de faire le tour complet de cette formation géologique, ils vont être surpris de voir comment ce même objet est perçu différemment mais souvent de façon très complémentaire de celle qu'ils avaient au départ. L'idéal étant bien sûr de rencontrer les habitants des lieux traversés, voire de séjourner et d'instaurer un dialogue constructif et pérenne avec eux.

Mais hélas, ce n'est un secret pour personne, le dialogue interdisciplinaire, riche et fructueux quand il peut s'établir, ne va pas de soi ! Ce dialogue nécessite déjà beaucoup d'écoute et d'humilité entre disciplines techniques ou sciences dites exactes et le défi est encore plus vaste lorsqu'il s'agit d'un échange entre sciences humaines et sciences exactes.

En 1980, Michel Serres publiait *Le passage du Nord-Ouest*[1] :

> « Je cherche le passage entre la science exacte et les sciences humaines… Le chemin n'est pas aussi simple que le laisse prévoir la classification du savoir. Je le crois aussi malaisé que le fameux passage du Nord-Ouest […] [qui] fait communiquer l'océan Atlantique et le Pacifique, par les parages froids du Grand Nord canadien. Il s'ouvre, se ferme, se tord à travers l'immense archipel arctique fractal, le long d'un dédale follement compliqué de golfes et chenaux, de bassins et détroits, entre le territoire de Baffin et la terre de Banks […]. Je navigue depuis trente ans, dans ces eaux. Elles sont à peu près désertes, oubliées, comme interdites. Deux cultures se juxtaposent, deux groupes, deux collectivités parlent deux familles de langues ».

En 35 ans, ces eaux sont-elles devenues moins désertes ? Sont-elles plus autorisées, voire conseillées et développées ? Le changement climatique et l'accroissement des températures qui l'accompagne provoquent la fonte des glaces plus tôt en saison. Ce faisant, le passage du Nord-Ouest est plus souvent dégagé, il deviendra bientôt une route maritime classique. Gageons que le dialogue interdisciplinaire suive cette même évolution.

À Shanghai, lors des quatre itinéraires parcourus et des restitutions, l'opportunité nous fut donnée à plusieurs reprises de confronter nos appréciations et nos savoirs multiples sur cette ville en transformation. Cet échange ne fut pas seulement le fait de quelques experts mais bien la mise en commun de nos expériences et de nos savoirs pluridisciplinaires. Riches de nos cultures chinoise et française, nous avons pu véritablement échanger sur plusieurs aspects de la conception, de la transformation et de la réhabilitation des quartiers d'une ville en plein mutation, en fonction de ses usages.

1 Michel Serres, *Hermes V, Le passage du Nord-Ouest*, Les éditions de minuit 1980, p. 15 et 17

Manifeste pour la ville en marchant

LIU Ning
Architecte

Le manifeste pour la ville en marchant fait découvrir l'espace de la rue. Du développement de l'infrastructure souvent mono-fonctionnelle, nous devons désormais penser à l'ensemble des infrastructures dans le sens élargi des espaces communs qui contribuent à la qualité de vie en ville.

Ville chinoise piétonne et cycliste, souvenirs d'une vie de quartier

Le Shanghai des années 1980 fut le royaume des piétons et des cyclistes. Ce fut la grande ville chinoise de mon enfance où pendant toutes les vacances d'été et d'hiver, je me rendais chez mes grands-parents qui résidaient dans une bâtisse en briques rouges juste derrière le Bund. Ces premières expériences de la ville appellent à mon souvenir des milliers de vélos qui se mélangeaient aux courbes des méandres de la rivière Suzhou et qui se faufilaient dans les dédales des rues du centre-ville arboré. Pour moi, c'était un plaisir délicieux de monter sur l'arrière d'un vélo conduit par un grand cousin ou de marcher en longeant les rues du Sichuan ou du Jiangxi jusqu'au Jardin Yu, au Temple du Dieu de la ville, Chenghuang miao, dans le centre ancien où mignardises et jouets nous attiraient autant que la foule de visiteurs venus des quatre coins de la Chine.

À Shanghai, son statut de ville moderne et cosmopolite dans l'histoire récente de la Chine, ne l'empêchait pas d'offrir les charmes d'une ville traditionnelle, avec bien-être et savoir-vivre adoptés par chacun des habitants. Les commerces et les équipements de quartier s'organisaient à l'échelle des piétons et des cyclistes. L'espace de l'habitat était le sanctuaire de la vie familiale. Entre la rue et la maison, on traversait une succession d'espaces allant du plus public au plus privé. Les logements de l'époque étant devenus exigus au fil de la densification de la population, les espaces extérieurs étaient pleinement utilisés et partagés. Une fois franchi le portail en pierre de l'entrée du *lilong* on pénétrait dans un espace collectif où les bavardages, les siestes, la cuisine, les lessives et les nettoyages divers avaient lieu. Dans les couloirs et la cour, les enfants jouaient librement après l'école. La vie en ville était un jeu de balance entre désir du partage et préservation de l'autonomie. L'espace urbain y répondait avec des adaptations ingénieuses apportées par les habitants, face aux contraintes qu'imposait la densité démographique dans ces quartiers populaires de *lilong* proches du centre historique.

Shanghai-métropole, la transition urbaine depuis 1990

Dans la modernisation de Shanghai, la première transition urbaine de la ville piétonne vers la ville motorisée a commencé entre les années 1990 et 2000. La dernière décennie du XX^{e} siècle correspondait à la folle croissance du territoire urbanisé et à la construction massive de nouvelles infrastructures urbaines. Le changement est double : l'urbanisation s'est étendue en même temps qu'une nouvelle strate de constructions s'est implantée au cœur de Shanghai. Tout près du centre ancien, l'autoroute urbaine en viaduc sur Yan'an Lu a été mise en service en 1997[1]. Ces espaces surélevés, exclusivement réservés au trafic des véhicules font partie maintenant du paysage urbain de Shanghai. Avec la prolifération des tours, c'est aussi le symbole d'une entrée historique de Shanghai dans le rang des grandes puissances métropolitaines du monde. En deux ou trois décennies, Shanghai ville horizontale où l'espace de la rue et de la cour (avec toutes les activités quotidiennes des familles) était primordial, est devenue une ville verticale où les nouveaux moyens de transport et de construction étendent la vie urbaine vers une multitude de strates allant du souterrain au sommet des tours. L'espace de la circulation peut être un exemple de cette évolution urbaine. De 1996 à 2007, le nombre de véhicules motorisés a quintuplé, passant de moins de 0,5 million à plus de 2,5 millions. Au cours de ces années, la fierté de posséder une voiture a pris le pas sur le confort de circuler en vélo ou à pied pour les déplacements quotidiens. Malgré un taux de motorisation par habitant encore faible comparé aux métropoles occidentales, les inconvénients ont d'ores et déjà émergé : congestion, pollution de l'air, pollution sonore, accidents...

Pourtant Shanghai n'a pas épargné ses efforts dans le développement des transports en commun : le trolley, considéré comme trop encombrant et peu efficace fut mis hors service au milieu des années 1980. À la place, un réseau de bus a été développé, rejoint plus tard par le métro dont la première ligne a été ouverte en 1993. En 2010, année de l'Exposition Universelle, on comptait déjà dix lignes avec plus de 420 km de desserte et à l'horizon 2020, le service métropolitain devrait desservir plus de 500 stations, compter 18 lignes desservant la ville et un maillage couvrant le territoire de la Municipalité.

1 La partie du viaduc autoroutier de Yan'an Lu qui descendait vers le Bund était surnommée le « premier méandre de l'Asie » avant d'être détruite et remplacée par un ouvrage souterrain en 2008. Ce sont les tous premiers travaux de restitution d'espace au cœur de la ville qui marquent une considération grandissante pour l'usage spatial des piétons à Shanghai.

Parmi tous les projets ambitieux de modernisation, la question de l'usage de l'espace urbain reste posée. Celui-ci est en passe de devenir monofonctionnel et plus spécialisé. On peut ainsi se demander si le changement de l'organisation spatiale correspond à l'évolution du mode de vie des habitants. Depuis le temps des balades de mon enfance, la rue de Shanghai a bel et bien changé. Dans les quartiers historiques de Xuhui l'architecture de l'époque des concessions est préservée. Mais en dehors, l'ambiance des rues commerçantes qui étaient explorées par les flâneurs et l'environnement familier des squares où les retraités pratiquaient leurs exercices matinaux, ont presque disparu du paysage urbain. Il reste cependant certains secteurs particuliers au sein des anciennes concessions ou bien l'espace intérieur des ruelles dans les *lilongs* préservés. Mais pouvoir découvrir à pied et à son rythme des quartiers entiers de la ville est devenu une exception.

Pour parler de l'évolution de la rue-type à Shanghai dans les années 1990, on retient souvent l'exemple de la rue de Nankin, entièrement piétonnisée et maintenant jalonnée de grandes enseignes commerciales. À l'image des viaducs autoroutiers, cette rue est devenue une autoroute pour les touristes sans beaucoup de possibilités de repli ni d'usage alternatif autres que la consommation. La ville moderne, ici, reflète et déforme les pensées urbaines du courant moderniste et progressiste[2] (Tony Garnier, Bauhaus, Le Corbusier, Constructivisme etc.) du XX^{e} siècle en Occident car elle élimine les éléments contextuels, les variantes et se positionne comme une agglomération d'îlots séparés et monofonctionnels. Pour beaucoup de nouveaux projets urbains en périphérie, le zonage fonctionnel est appliqué avec des volumétries simples et la rue semble être abolie. Les interfaces entre les différentes entités de la ville sont soit des murs, soit des voies de circulation. L'usage de l'espace urbain, surtout les situations de l'entre-deux, apparaissent pauvres en variétés et en potentiels[3].

Si l'utilisation du transport en commun est le moyen le plus efficace de contrer les effets de la congestion dans le centre-ville, l'idée du développement urbain par l'infrastructure doit être enrichie. Après avoir réfléchi au développement de l'infrastructure, souvent monofonctionnelle comme les autoroutes urbaines, nous devons désormais penser à l'ensemble des infrastructures dans le sens élargi des espaces communs qui contribuent à la qualité de vie en ville.

Manifeste pour la ville en marchant, vers une nouvelle transition urbaine

En 2015, c'est en étant piéton dans la ville de Shanghai que nous, les professionnels de l'aménagement comme chaque habitant, pouvons questionner le devenir de la ville, avec une perception à hauteur d'homme qui permet d'enregistrer les détails des espaces traversés. Le Manifeste pour la ville en marchant doit faire découvrir l'espace de la rue.

Marcher ensemble dans la ville est une pratique récente dans les métropoles européennes, à Marseille, à Paris, qui ouvre sur des perspectives nouvelles pour Shanghai : la capacité à apprécier de vivre l'espace urbain ensemble et à plusieurs vitesses. Il s'agit d'abord d'élaborer les possibilités de dialogue entre la ville traditionnelle et la ville moderne, sans tomber dans la nostalgie : nous devons ouvrir de nouvelles pistes sur la transformation de l'espace urbain vers des modèles plus riches en mixités, en capacités et en flexibilités. Les rues du centre historique partageaient une multitude d'usages. Nous devons nous en inspirer. La rue n'est pas un monument figé dans son aspect historique, mais un système vivant témoin des origines et des phases successives du développement de la vie urbaine. Sa typologie n'est pas une simple ligne remarquable, mais un réseau de carrefours, de jardins, de places, d'événements et de ponctuations qui forgent l'identité d'un quartier et d'une ville. La rue permet de réconcilier l'ancien et le moderne, le passé, le présent et le futur.

Ainsi s'ouvre la perspective de cette deuxième et nouvelle transition urbaine pour la « ville en marchant » qui a pour objectif de partager l'espace selon les différents modes de mobilité : valoriser davantage les espaces partagés entre piétons, les mobilités douces et les transports urbains motorisés. J'aimerais citer l'urbaniste François Ascher à propos du partage de la rue[4]: ce partage n'est pas simplement la distribution de l'espace entre différents modes de

2 Cf. Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*., Seuil, Paris, 1965
Dans le courant progressiste en matière d'urbanisme, l'auteur souligne une pensée rationaliste qui abolit la rue et impose aux usagers un mode de vie prédéfini, à partager entre grandes fonctions. Il y a peu de flexibilité dans les mouvements accordés à l'usager à travers l'espace urbain.

3 Cf. *D'Architecture*, « Shanghai Sud, Espaces de la mobilité – Espaces de la vie », janvier-février 2005
Article sur mon projet de fin d'études à l'ENSAIS en France. Ce projet traite de l'espace urbain sous l'échangeur du nœud autoroutier à Caoxi Rd. et de sa connexion avec les quartiers autour, dans l'arrondissement Xuhui à Shanghai.

4 François Ascher et Mireille Apel-Müller (ed.), « La Rue est à nous tous ! *The Street belongs to us all* ! », Catalogue de l'exposition réalisée par l'Institut pour la ville en mouvement (IVM) en 2007 à Paris, Shanghai en 2008.



> WANG Hongfeng, photos et illustrations de quartiers de Shanghai en cours de disparition.





transport mais une participation citoyenne dans les différentes fonctions de l'espace de la rue.
En 2007, notre agence a participé à l'exposition « La Rue est à nous tous ! *The Street belongs to us all* ! » qui portait sur le schéma directeur du centre d'affaires du secteur de Zhenru, conçu en collaboration avec l'urbaniste Bernard Reichen. Ce fut l'occasion de développer et de concrétiser une démarche innovante sur les espaces de mobilité à Shanghai, mettant l'accent sur l'espace public comme générateur de l'identité urbaine.

Aujourd'hui, une nouvelle phase s'ouvre. Expérimenter Shanghai en marchant est une première étape dans la réflexion pour penser la ville chinoise de demain. La valorisation de la rue n'est pas une forme de retour à la ville traditionnelle mais c'est une philosophie de projet plus complexe, qui invite concepteurs et décideurs à prendre en compte les dimensions sociales, articulées autour de la participation des usagers et des citadins dans la fabrication de l'espace public. Dans cette dynamique, le dialogue est engagé entre la ville d'hier, d'aujourd'hui et de demain à travers le rôle de la mémoire et de la culture.
Le film *I wish I knew* de JIA Zhangke, nous montre des facettes multiples de Shanghai entre documentaire et fiction. À l'instar d'un élixir, c'est un concentré de la ville, assemblant les mémoires complexes d'habitants, des gens ordinaires et des personnages d'exception. Le vécu des personnes porteuses d'expressions culturelles est en première ligne. Ce lien entre l'image, la mémoire et l'histoire est fondamental pour réfléchir et concevoir l'espace urbain. Dans les workshops que notre agence *Building For Climate* a organisé avec les urbanistes de l'arrondissement Putuo en 2014, les premiers jours de travail ont été dédiés à parcourir le site à pied et à nous porter à la rencontre des usagers. Nous sommes désormais missionnés pour y esquisser une stratégie de renouvellement urbain, en basant le projet sur la culture, selon un schéma évolutif, en plusieurs phases, qui met en valeur l'historique du lieu et la qualité des modes de vie.

La nouvelle transition urbaine, proposée par le Manifeste pour la ville en marchant, c'est rétablir l'image du quartier et de la rue à l'échelle du piéton, c'est aussi montrer que la notion de durabilité doit être centrée sur la dimension sociale et culturelle. Les nouvelles technologies peuvent être facilitatrices de liens et d'interactions. A l'opposé de la ville rationaliste préconisée par le Plan Voisin (1925, le Corbusier) qui supprime tout ancrage au site au profit des gratte-ciels et des autoroutes, Shanghai peut devenir une ville pionnière au XXI^{e} siècle en matière environnementale et sociale, avec ses atouts historiques et culturels.



> Sur la terrasse du Musée Long, Atelier Deshaus architecte

Citadins chinois, au-delà des idées reçues

Judith Audin
Sociologue, Centre d'études sur la Chine moderne et contemporaine, EHESS

Une idée communément répandue serait que le sociologue lit abondamment des références théoriques. Or, en réalité, il part avant tout des données du terrain.

Les architectes, les urbanistes et autres acteurs de la ville réunis pour le *Séminaire en marchant* ont fait de même. Ils ont confronté leurs savoirs et leurs pratiques tout en découvrant ensemble, sur le terrain, différents quartiers de l'arrondissement Xuhui. L'ouvrage dans lequel s'insère cet article rend compte des découvertes, des constats et des échanges issus de ces confrontations.
Dans la Chine urbaine, l'enquête de terrain permet de contextualiser le changement à différentes échelles dans une société dont les contextes évoluent particulièrement rapidement depuis les réformes vers l'économie de marché entreprises dans les années 1980.

Cet article se nourrit d'une expérience d'enquêtes ethnographiques de longue durée dans une mégalopole. Avant tout, il faut souligner que le fait de pouvoir accéder aujourd'hui au terrain d'enquête en Chine a ouvert de nouvelles perspectives pour la sociologie. Depuis les années 2000, le terrain est largement plus accessible aux chercheurs chinois et étrangers, ce qui n'a pas toujours été le cas. Dans quelle mesure cet accès au terrain est-il source de nouvelles connaissances sur la société chinoise ? L'objet de cet article est de montrer que le terrain permet de repenser certains savoirs préconçus sur la Chine.

L'urbanisation rapide de la société chinoise depuis les années 1990 intéresse autant les médias que les chercheurs, spécialistes ou non du pays. Cependant, si l'analyse est portée a priori, sans recherche physique sur place, il peut y avoir un risque de rester influencé par des « idées préconçues » (Durkheim) qui conduisent à des erreurs ou à des simplifications. Ayant passé plusieurs années à étudier différents quartiers d'habitation d'une mégapole chinoise, mon enquête de terrain m'a permis d'aller plus loin en observant attentivement les modes de vie dans les espaces extérieurs. Pour éviter de généraliser à partir d'un seul cas, j'ai choisi trois types contrastés de quartiers, construits à différentes périodes entre les années 1950 et 2000, qui permettent de mieux cerner la diversité urbaine et sociale en Chine.

Le premier type de quartier constitue l'habitat ancien de centre-ville. Il est composé d'un réseau de ruelles relativement étroites datant de l'ère pré-communiste. L'habitat y est généralement bas, d'une surface assez exiguë, ce qui confère un sens particulier à l'espace du voisinage : les habitants affirment que tout le monde sait tout sur tout le monde. La vie quotidienne des habitants de longue date se caractérise par des formes de vie collective et notamment un débordement sur la rue et des chevauchements du voisinage. Par exemple, le partage de certains équipements (cuisine, sanitaires), le manque de confort et d'espace à soi renforcent en retour la proximité des rapports de voisinage et l'absence de complexes vis-à-vis d'autrui. Ces modes d'habiter sont devenus minoritaires, d'abord du fait des rénovations qui font partir les habitants et ensuite du fait du développement du tourisme et de la hausse de la valeur foncière induisant des changements de perception : cet habitat ancien est perçu de manière ambiguë, entre inconfort et attachement au quartier pour les habitants de longue date.

Les logements socialistes rattachés aux anciennes structures du secteur public, les « unités de travail » (*danwei*, institutions municipales ou étatiques et entreprises ou structures de production), constituent un second type de quartier ancien. Il est composé de blocs d'habitat standardisé, peu esthétique, sur cinq niveaux et disposant de plusieurs entrées. A l'époque, chaque unité de travail construisait des ensembles de logements destinés à ses employés. Dans une logique de quasi-gratuité, les services d'entretien (maintenance, réparations, etc.) étaient financés par les unités de travail, ce qui explique la dégradation avancée des parties communes des immeubles. Sur le plan de la perception des espaces, ce type de cités socialistes composées d'immeubles de logements, évoque une première accession au confort et à la propriété. Au cours des réformes, les unités de travail ont vendu ces logements à leurs occupants à un prix inférieur à celui du marché. Dans la mesure où les habitants étaient en même temps collègues de travail, une dynamique particulière d'interconnaissance s'y est développée. De ce fait, les habitants manifestent certaines pratiques « typiques » des catégories populaires des quartiers anciens : investissement des espaces publics du quartier pour toute une série d'activités semi-privées : nettoyage des légumes, étendage de draps à l'extérieur…. Pourtant, ces cités socialistes sont aujourd'hui en phase de relégation, même si elles reflètent bien une première expérience du confort des appartements en immeuble.

Dans les quartiers récents, construits et vendus par des promoteurs immobiliers, l'habitat est composé de logements dont l'architecture et le standing sont

pré-définis dans le projet d'aménagement (tours ou villas), entourés d'un mur d'enceinte et comprenant des équipements collectifs (parking, crèche). La configuration des acteurs est plus complexe que dans les quartiers anciens : une entreprise de gestion prend en charge l'entretien matériel des appartements et des parties communes en échange de charges mensuelles prélevées auprès des propriétaires. La résidence est surveillée par une entreprise de gardiennage. Les résidents font l'expérience du confort, du neuf. Ils doivent désormais financer les nouvelles dépenses liées à l'entretien des parties communes, ce qui est parfois un fardeau. Mais par la propriété d'un logement neuf, ils se perçoivent aussi différemment sur l'échelle sociale. Les résidences équipées d'un appareillage technique visant à restreindre et normer l'accès aux parties communes, en fonction du niveau plus ou moins élevé de standing. L'appareillage normatif est également social, puisque l'achat d'un logement est associé à un nouveau type de légitimité : la légitimité d'être propriétaire d'un espace privé (l'appartement), mais aussi d'un espace commun de la résidence. Les parties communes deviennent des éléments de prestige social. Ainsi, la résidence marchande incarne l'une des « images de l'espace heureux » urbain.

L'approche de la ville chinoise par l'enquête de terrain m'a permis de mettre en lumière des décalages entre ce que j'ai observé et les concepts dominants, conçus sur des oppositions binaires telles que : oppositions État-société, démocratie-régime autoritaire.
La réalité sociale, en particulier au niveau des quartiers, propose un paysage varié et dynamique en terme de pratiques de l'espace public, ou en terme de pratiques de sociabilité que le prisme binaire ne permet pas de saisir. Dans les villes chinoises, l'espace public des quartiers, qu'il s'agisse des ruelles anciennes – dans lesquelles les habitants placent du mobilier usé pour s'asseoir à l'extérieur – ou des parties communes des nouvelles résidences – désormais équipées d'espaces verts – fait l'objet d'une appropriation par différents profils de résidents, pour des activités sportives ou de loisir. De nombreuses personnes âgées se retrouvent dans les parcs publics pour chanter en chœur ou dans les zones résidentielles pour pratiquer la gymnastique ou la danse. Le rapport au terrain offre donc un autre rapport à la connaissance, tout comme le propose le *Séminaire en marchant*.

Un second aspect important de l'enquête de terrain a résidé dans le fait d'interviewer non pas un individu ou un groupe d'habitants représentatifs (on imagine souvent que le quartier est exclusivement le lieu de l'habiter) mais d'obtenir des entretiens avec une pluralité d'acteurs : habitants issus de catégories sociales et de classes d'âge diverses, membres des équipes de nettoyage des quartiers, agents de gestion locale (comité de résidents, entreprise d'entretien). Enquêter ainsi permet de décentrer le regard habituellement posé sur les lieux en montrant que des espaces de signification différents sont en jeu, découlant d'interactions entre différents individus.

La démarche d'observation permet de repenser l'analyse théorique. L'enquête de terrain m'a permis de relativiser l'opposition entre État et société. Au niveau local, il n'y a pas d'un côté l'État chinois, et de l'autre la société qui serait victime d'un pouvoir étatique ou qui chercherait à s'en émanciper. Je suis partie de l'observation d'une organisation, le comité de résidents, qui est en charge de gérer la population des quartiers. En fait, ce type d'organisation ne fait pas partie de l'administration officielle, elle est implantée par l'administration municipale locale dans tout quartier en tant qu' « organisation autonome de base des masses » devant officiellement gérer de 3 000 à 10 000 habitants. Les agents de ces comités doivent appliquer des politiques publiques tout en apparaissant légitimes auprès de la population du quartier dont ils relèvent. On voit moins clairement cet effort d'ancrage local si l'on se place « en théorie » ou « d'en haut ». Les agents du comité se reconvertissent d'ailleurs souvent en travailleurs ou en animateurs sociaux : ils sont désormais recrutés à partir de leurs compétences en travail social, en comptabilité, en psychologie. Ils organisent par exemple des activités culturelles ou des campagnes de dons. Cette ancienne organisation maoïste s'est donc largement reconfigurée et il en va de même des relations avec les habitants. Lorsque l'on se promène dans les quartiers de Shanghai ou de Pékin, on voit des personnes portant un brassard rouge qui surveillent les espaces publics. Ces habitants sont-ils des agents de l'État chinois ? L'enquête de terrain montre qu'ils sont pour la plupart des habitants « volontaires », des personnes âgées qui n'ont pas elles-mêmes recherché à exercer cette activité. Le rôle officiel de volontaire pour la sécurité ne les empêche pas de discuter, de faire de l'exercice pendant qu'ils « surveillent » l'espace public.

Une autre méthode pour dépasser les idées reçues est de prendre en compte l'historicité des phénomènes sociaux et enrichir ainsi la première démarche d'enquête de terrain. Le risque du terrain est de focaliser l'analyse sur le contexte de la situation. Le fait d'interviewer des habitants sur l'histoire de leur quartier, sur leur expérience résidentielle depuis les années 1950, permet de mettre en lumière le sens plus profond et plus subjectif que les acteurs donnent à la situation présente. L'étude de la trajectoire historique est une méthode qui permet de coller au plus près du sens d'une situation donnée. Les réformes, initiées par DENG Xiaoping à la fin des années 1970, ont progressivement impulsé la construction de logements urbains. Ces réformes ont été poursuivies sous la direction de JIANG Zemin et de ZHU Rongji dans les années 1990 selon une orientation néolibérale ; l'année 1998 marquant la marchandisation des logements à travers l'institutionnalisation d'un

marché de l'immobilier. Par ailleurs, les flux migratoires vers les villes ont augmenté rapidement depuis le début des années 1980, ce qui renforce les risques de ségrégation socio-spatiale. La Chine urbaine est acteur et premier bénéficiaire de la forte croissance économique mais dans le même temps, cette société est traversée par un accroissement des inégalités sociales et par l'apparition de laissés-pour-compte. Ainsi, dans le secteur de l'immobilier, la libéralisation a généré un accès inégal au logement, du fait d'une croissance exponentielle des prix dans les grandes métropoles telles que Pékin ou Shanghai. L'enquête de terrain nous permet de constater à quel point le rapport des habitants à leur quartier dépend de la nature de la propriété immobilière, elle-même produit d'une histoire complexe. L'avènement du marché immobilier a généré de nouveaux rapports au quartier, par contraste avec les types de logements anciens. Les citadins devenus majoritairement propriétaires, qui ont payé leurs logements au prix du marché, sont plus attentifs aux espaces partagés et aux parties communes de leur résidence, qu'ils ont financées en même temps que leur appartement.

Ainsi, notre approche montre que l'espace public urbain comporte des lieux multiples de socialisation, qui sont également des lieux de création de nouveaux liens sociaux. L'enquête de terrain fournit un angle pertinent d'observation et l'attention à la trajectoire historique urbaine fournit une vision plus claire sur le processus de changement social en Chine. Le quartier est un espace d'interactions entre les habitants, les agents des comités de résidents, mais aussi avec les vigiles dans les nouvelles résidences, avec les employés des toilettes publiques ou avec les gérants de petits commerces dans les quartiers anciens. Cette socialisation est faite d'interactions, de négociations, d'échanges ou de conflits. Dans les quartiers anciens, les politiques de rénovation urbaine ont suscité des tensions autour du calcul de l'indemnisation et des modes – particulièrement violents – d'expropriation. Dans les résidences récentes, d'intenses conflits ont aussi eu lieu à propos de la propriété des parties communes, de la qualité de la gestion par l'entreprise de maintenance chargée des espaces communs, et à propos de la livraison des logements par le promoteur, dans la mesure où la majeure partie des appartements avait été achetée sur plan. Cet ensemble de relations représente ce qu'on pourrait appeler une micro-politique faite de rencontres et de luttes d'influence, produisant des actions et des réactions constantes. Pour conclure, le *Séminaire en marchant* propose une démarche qui reprend le potentiel de découverte et de savoir critique sur la Chine urbaine qui caractérise l'enquête de terrain sociologique.

Interprétation de la nostalgie

RUAN Yisan
Professeur, Université Tongji, RUAN Yisan Heritage Foundation
Chevalier de l'Ordre des arts et lettres

L'urbanisation chinoise est entrée dans une nouvelle phase et va connaître un nouvel essor. Notre réflexion doit tenir compte de ce contexte. Au cours des dernières décennies, la démolition massive et désordonnée a atteint les villages et les petites villes historiques. On en dénombrait plus de 2,6 millions en 2000, 900 000 ont disparu en dix ans. 70 villages disparaissent chaque jour, parmi lesquels beaucoup sont des sites historiques, font partie de paysages culturels, ou comprennent des ensembles architecturaux exceptionnels.

À Kunming, en 2004, j'ai pris une photo de la démolition de l'une des trois rues du centre-ville (Photo 3). Je suis allé voir un de mes anciens élèves, devenu directeur du Bureau d'urbanisme, pour lui dire combien j'étais déçu du manque d'engagement pour le patrimoine de la part du service de la planification. J'ai même adressé une lettre à la presse et, quelques jours plus tard, j'ai été invité par les autorités locales à intervenir au titre de conseiller spécial pour la protection et la rénovation de cette rue. Je leur ai dit : « *Vous avez déjà tout démoli. Que reste-t-il à protéger ?* » C'est un exemple de ce qui se passe quotidiennement en Chine.

Cette image est prise à Shanghai (Photo 2) lorsque l'on construisait des viaducs autoroutiers dans la ville (1995-2000). La maison que l'on voit sur la photo a malheureusement été démolie. La semaine dernière, pendant la réunion de la Commission de la construction urbaine de Shanghai, nous avons abordé le problème du développement de la ville, et il a été dit que la période des démolitions était révolue. Il n'était pas prévu que j'intervienne mais je l'ai fait quand même. A mon avis, la construction est indispensable et nécessaire. Tant qu'il y a construction, il y a démolition. Mais qu'allez-vous démolir ? ai-je demandé.
A Pudong, j'ai ainsi fait une étude de terrain que je peux vous soumettre, comportant une liste d'édifices historiques qui vont faire l'objet d'une démolition. J'ai écrit au maire de la ville et au maire de l'arrondissement, vérifiant ainsi qu'eux-mêmes n'étaient pas au courant de ces démolitions programmées. Finalement, ils m'ont officiellement répondu en m'informant que cette problématique allait être prise en compte. Ainsi, même à Shanghai, une ville connue pour le travail qui a été mené dans le domaine de la protection du patrimoine, on trouve encore ce genre de pratiques.

Lors d'une réunion récente du gouvernement central sur l'urbanisation chinoise, plusieurs objectifs ont été mis en avant, tels que la construction de « nouveaux villages » dans lesquels les habitants pourront «profiter du paysage et garder en mémoire la « nostalgie ». Qu'entend-on par « nostalgie » ?
Depuis plus de vingt ans, chaque été je me déplace pour réaliser des études dans des petites villes ou des villages. Les photos prises lors de ces investigations ont été rassemblées dans un ouvrage intitulé *Les joyaux préservés*. (遗珠拾粹). Je voudrais partager avec vous le caractère exceptionnel, inoubliable de ces villages (Photo 4).

Le Pavillon Pinglang, flanqué de la tour du Tambour et de la tour de la Cloche (Photo 5), m'évoque les croyances perdues de nos ancêtres. La rue du village de Manchuanguan, dans la ville de Shangluo (province du Shaanxi) correspond à l'ancienne route du Thé. Cette route était empruntée, sous les dynasties Tang, Song, Ming et Qing, par les chevaux ou les ânes pour transporter le thé depuis les provinces du Henan ou du Guizhou, jusqu'au Sichuan ou au Tibet. On y transportait également le sel depuis la côte jusqu'aux provinces intérieures. À Manchuanguan, deux théâtres accolés (Photo 6) permettaient à deux troupes de jouer en même temps et de rivaliser de séduction et de techniques scéniques. Un réaménagement minutieux a été réalisé. Il faut aller sur place pour voir et comprendre.
J'y est organisé un chantier bénévole de restauration, dans le cadre de l'UNESCO pendant l'été 2014.
Xinchang (Photo 7) est situé à Pudong, dans l'arrondissement Nanhui, tout près du futur parc Disneyland de Shanghai. Je conseille à tous d'aller visiter ce village caractéristique, si différent de Zhujiajiao, qui est maintenant très connu. Il comprend 16 habitations traditionnelles dont les entrées sont marquées par des portails aux encadrements de pierre — tels les *shikumen* de Shanghai. A l'arrière, elles sont bordées par un canal, qu'un pont franchit pour conduire aux jardins maraîchers. Une fois restauré, ce village pourrait être vraiment connu mais nous n'avons pas encore réuni le budget nécessaire bien que nous y travaillons avec un doctorant depuis trois ans.

Bien sûr, tous ces sites doivent faire l'objet d'études au cas par cas, permettant d'en comprendre les spécificités, les acteurs, les histoires locales.
Par exemple, dans le Zheijiang, j'ai visité Qiantong, à Ninghai (Photo 8), dont l'aspect n'avait guère changé depuis la dynastie Ming. L'ensemble du village est constitué de 72 canaux et 42 petites places. C'est très beau. Or, une société veut développer le tourisme dans le village. J'ai mis en garde les habitants les

engageant à ne pas laisser cette compagnie s'emparer du village mais à se saisir eux-mêmes du projet.
A Fenghuang, dans le Hunan, c'est ce qui s'est passé, et maintenant le résultat est catastrophique. L'habitat traditionnel a fait l'objet de copies, même l'eau de la rivière, qui était limpide, est devenue puante et trouble. La beauté de cette petite ville a disparu, il ne faut pas répéter la même erreur.

Au Sichuan, après le tremblement de terre de 2008, un violent séisme de magnitude 8, certains villages sont restés intacts. Les maisons anciennes sont toujours debout alors que des constructions récentes n'ont pas résisté. Cet habitat cristallise l'intelligence constructive en Chine. À mes yeux, nos ancêtres sont en quelque sorte porteurs d'un esprit sacré et je crains que nous ne soyons aujourd'hui en train de les oublier.

Le cas de Donglianhua (Photo 9), peuplé des ethnies Yi et Hui, à Weishan dans le Yunnan est très particulier.
Ce village où vivaient cinq trafiquants de drogue était tombé en décadence. Un tel commerce lui rapportait beaucoup, aussi était-il difficile pour la police d'intervenir. Les trafiquants ont fini par être arrêtés, condamnés à mort, ou sanctionnés selon les rites des ethnies. C'est ensuite que le village a été restauré. Il est aujourd'hui en bon état et ses habitants entretiennent de bonnes relations avec le gouvernement et avec l'ethnie Han.

À Chongwu, qui relève de Quanzhou, dans la province du Fujian, une grande partie de l'enceinte du village est intacte, un paysage historique inchangé depuis trente ans. La muraille date de la dynastie Qin, il y a 2000 ans : ces éléments exceptionnels pourraient toutefois disparaître sous peu, si nous n'y prêtons pas attention.

À Chenlu (Photo 10), qui relève de Tongchuan dans le Shaanxi, il existe encore un savoir faire traditionnel pour la poterie et la porcelaine. Chaque famille possède un four et utilise communément les débris de fabrication dans la décoration ou la construction des maisons, ou encore pour paver les rues, qui sont ainsi multicolores ; c'est vraiment très beau.

Revenons à notre question première : la nostalgie, finalement, c'est quoi ? Pour moi, c'est la mémoire de l'environnement matériel, des relations inter-personnelles du pays natal, l'attention portée à leur existence et leur survivance. C'est un système de relations héritées des générations précédentes, dont les habitations, les sites et les paysages sont les témoins. Il s'agit d'une dimension très importante



1 > Pr. RUAN Yisan, Shanghai le 16 juillet 2014


2 > Démolition à Shanghai dans les années 1990-2000

de nos vies. Chaque village a ses spécificités, des traditions aujourd'hui perdues. Pouvons-nous nous en inspirer pour l'urbanisation aujourd'hui?
Dans la ville moderne, l'homme vit dans un environnement dépourvu d'espaces intimes de communication. Dans l'habitat traditionnel chinois, même si les caractéristiques varient selon les régions, l'espace est aménagé autour du cercle familial. L'agencement des espaces bâtis manifeste l'esprit de réunion autour de la famille. Les habitations forment un ensemble associant familles et voisins, générateur d'une atmosphère animée et harmonieuse. C'est ainsi que les amoureux pouvaient se connaître dès leur enfance. Les beaux-parents pouvaient être voisins, les hommes s'entraider et vivre dans la solidarité. Aujourd'hui, ce genre de chose n'existe plus et les voisins d'un même immeuble ne se connaissent plus.
A Pékin, l'habitat traditionnel est celui des *siheyuan* (Photo 11), un ensemble organisé autour d'une cour quadrangulaire, qui relie entre elles les habitations aménagées sur chacun de ses côtés ; la plus importante était celle du propriétaire.

Dans la Chine du Sud, la cour est entourée d'une galerie. Dans la province du Yunnan c'est encore différent : la cour centrale est d'un autre type car le mur est ici l'élément le plus important d'une habitation (Photo 12). Il sert de support à la poésie, la calligraphie, la peinture. La cour est ainsi l'endroit où les membres de la famille se retrouvent. Dans la philosophie chinoise, l'Homme est représenté comme le milieu, l'intermédiaire entre le Ciel en haut, et la Terre en bas. L'Homme pivot de la famille, respecte la Terre et le Ciel. Avec le Ciel et la Terre, il se sent en sécurité.
Les habitations sont séparées entre elles par des ruelles qui sont aussi des lieux privilégiés de relations avec les voisins. Autrefois, on pouvait croiser un grand-père assis dans la ruelle et on pouvait laisser les enfants sortir et jouer dans la rue (Photo 14).
Aujourd'hui, ce genre de chose n'existe plus. On parle d'aération, de lumière, de volume. On a acquis des notions complexes sur la construction et l'architecture mais on a oublié les relations que permettaient nos traditions.

La nostalgie, c'est la mémoire d'un cadre de vie en voie de disparition, c'est le sentiment de regret face à l'impuissance des hommes à préserver une culture qui se perd. Nos efforts pour garder cette mémoire se mesurent à la douleur que nous éprouvons à la voir disparaître. L'enjeu n'est pas seulement de développer le tourisme, c'est aussi et surtout de préserver le patrimoine spirituel qui nous a été légué par nos ancêtres, et qui se matérialise par les centres anciens et l'architecture traditionnelle.
Aujourd'hui, je suis fier du travail que j'ai effectué : j'ai réussi à protéger de nombreux sites, même si nous n'avons pas toujours trouvé les moyens de concilier les besoins modernes et nos traditions. J'ai plus de 80 ans, je suis vieux et je souhaite simplement que mes élèves, la jeune génération, puisse faire mieux que moi.


3 > Rue à Kunming, province du Yunnan, en 2004 après démolition


4 > Rues anciennes de Jingziguan, district de Xichuan, province du Henan


5 > Le Pavillon Pinglang, à Jingziguan (Xichuan, Henan)


6 > Double théâtre à Manchuanguan, province du Shaanxi



7 > Nanhui (Shanghai), ville d'eau



11 > Pékin, maison à cour



8 > Qiantong (Ninghai), province du Zheijiang



12 > Maison à cour dans la province du Yunnan



9 > Donglianhua à Weishan dans le Yunnan



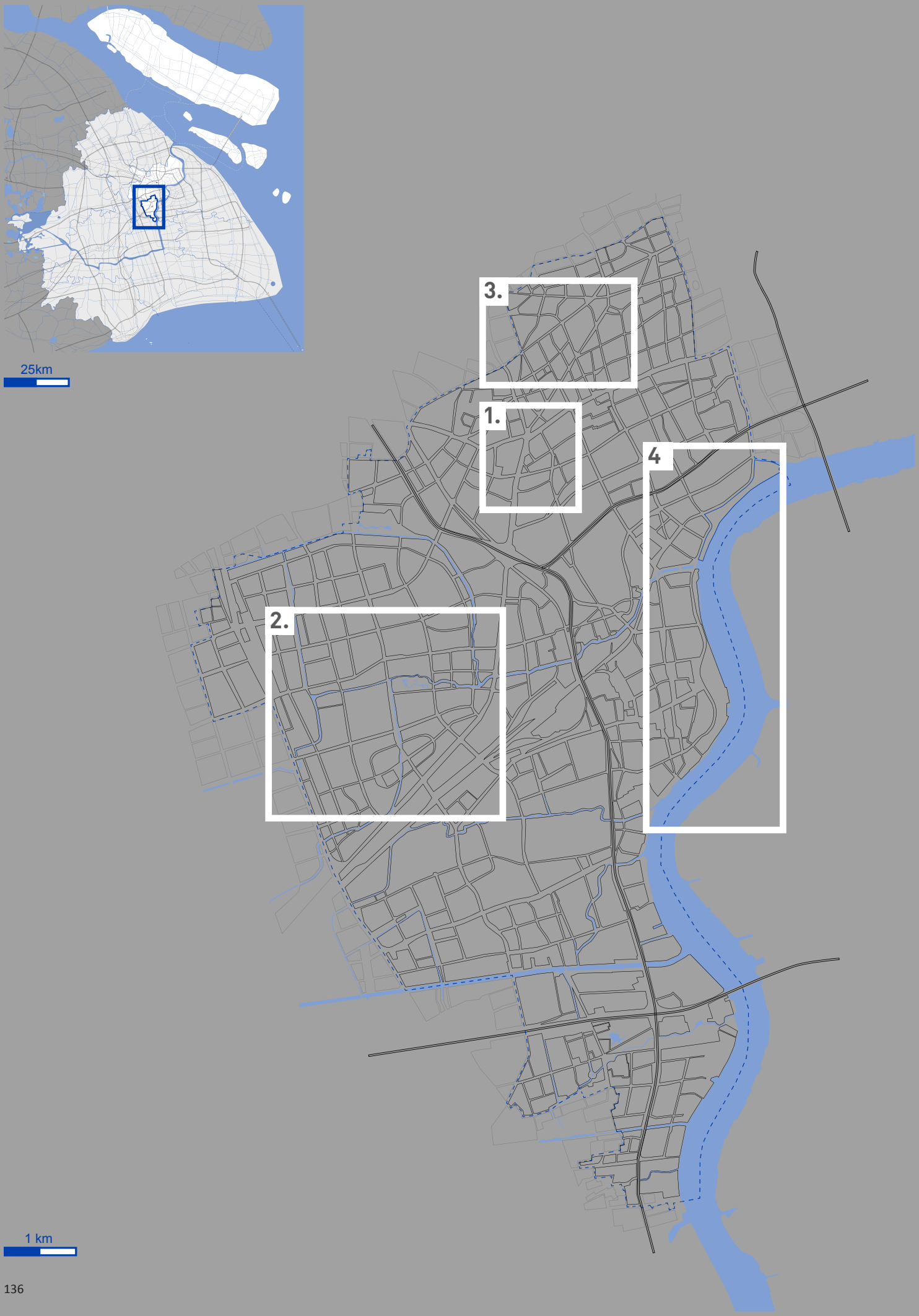
13 > Shanghai, la cour intérieure d'un Shikumen



10 > Village des potiers à Chenlu (Tongchuan) dans le Shaanxi

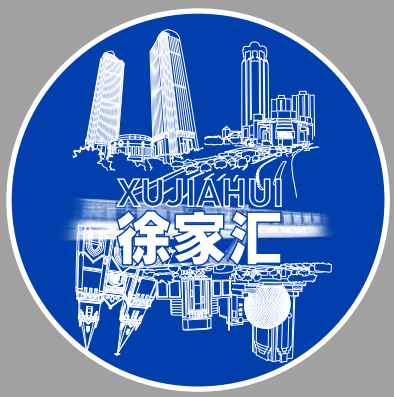


14 > Shanghai, ruelle d'un Lilong, composé de Shikumen


25km
3.
1.
4
2.
1 km

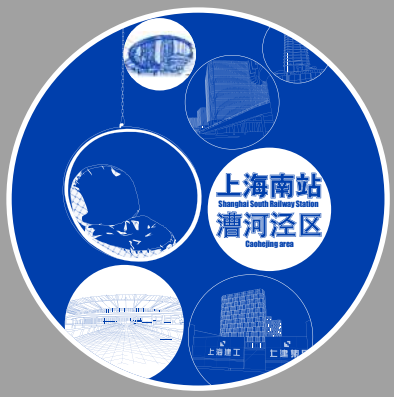
DOCUMENTS DE TRAVAIL
PRÉPARÉS PAR L'UNIVERSITÉ TONGJI ET FOURNIS AUX PARTICIPANTS

1. XUJIAHUI
DE L'EXTRÉMITÉ À LA CENTRALITÉ

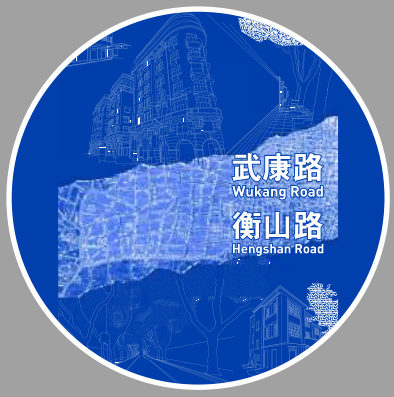


2. SHANGHAI SOUTH RAILWAY STATION
DE LA POSSIBILITÉ D'UNE GARE

CAOHEJING AREA
MUTATIONS TERTIAIRES



3. HENGSHAN ROAD - WUKANG ROAD
LE PATRIMOINE COMME OUTIL DE PROJET



4. LES BERGES DE XUHUI
FLÂNERIES POST-INDUSTRIELLES











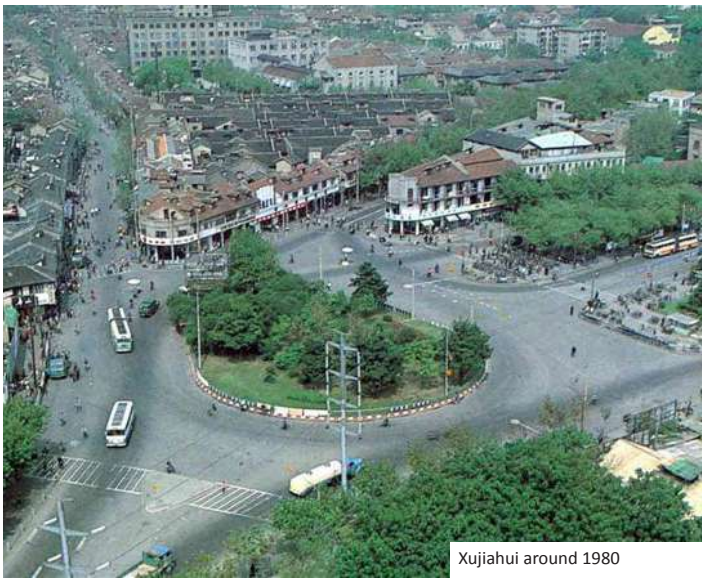


No. / Outstanding Historic Building / Current function / Address

1 / Former Site of Xuhui Public School (Xuhui High School) / school / No. 68 Hongqiao Road
2 / Bibliotheca Zi-Ka-Wei / Exhibition / No. 80 North Caoxi Road
3 / St. Ignatius Cathedral / Religion / No. 158 Puxi Road
4 / Xujiahui Observatory (Shanghai Meteorological Bureau) / office / No. 166 Puxi Road
5 / Guangqi Park (Nandan Park) / Green space / No. 17 Nandan Road
6 / Chongde Girls School (No.4 School) / School / No. 100 Tianyaoqiao Road
7 / Former Site of Virgin Mary Convent (Shanghai Old Station Restaurant) / Restautant / No. 201 North Caoxi Road
8 / The Monastery (Xuhui District Government) / Office No. 336 North Caoxi Road
9 / Tou-Se-We Orphanage (Tou-Se-We Musuem) / exhibition / No. 55 Puhuitang Road


Xujiahui in the late 19e century


Xujiahui in 1970s


Xujiahui around 1980

1. XUJIAHUI

Location

Located in the southwest of Shanghai city center, Xujiahui area sitting next to Jiaotong University and the district government is one of the four sub-centers of Shanghai. The area is a mixed commercial precinct for shopping, entertainment, business, trading, recreation, accommodation and training.

The business district of Xujiahui, first planned in 1988 and finally built up in the end of 20thcentury has now become one of the top ten commercial centers of Shanghai. A group of well-known shopping malls are located in the area including Orient Shopping Center, Grand Gateway and Metro City, together with two special business streets namely the European-style Hengshan Road and Yishan Road serving home building and furniture, with business distributions dominated by medium and high-end department stores and electronics products.

The main intersection at Xujiahui is a transportation hub, which is served by dozens of bus routes, and by the Xujiahui metro station on Lines 1, 9 and 11 which boasts a largest number of exits among all metro stations in Shanghai.

Area

The filed area for this walking seminar takes Xujiahui business area as the center and covers an area of 0.9 square kilometers with Yishan Road in the northwest, Phuitang and Nandandong roads in the south, Tiaoyaoqiao and Tianping roads in the east. The population of Xujiahui is administered by Xuhui Sub-district Office and serves as the seats of government agencies including the district government and Shanghai Planning and Land Resource Administration Bureau. There are 31,624 households which total 94,872 residents in this sub-district.

Ming Dynasty: Property of Xu Guangqi`s Family

The history of Xujiahui area dates back to the Ming Dynasty of China, when the high-ranking official and well-known scientist Xu Guangqi started a farm in the area where he conducted agricultural experiments and worked on books and theories. He was buried in the area and his decedents lived and prospered, where the place was initially named as “Xujiaku”, meaning “Xu Family`s Village”, and evolved into a town later. Due to its location at the junction of Zhaojiabang and Fahuajing creeks, the area was renamed as Xujiahui.

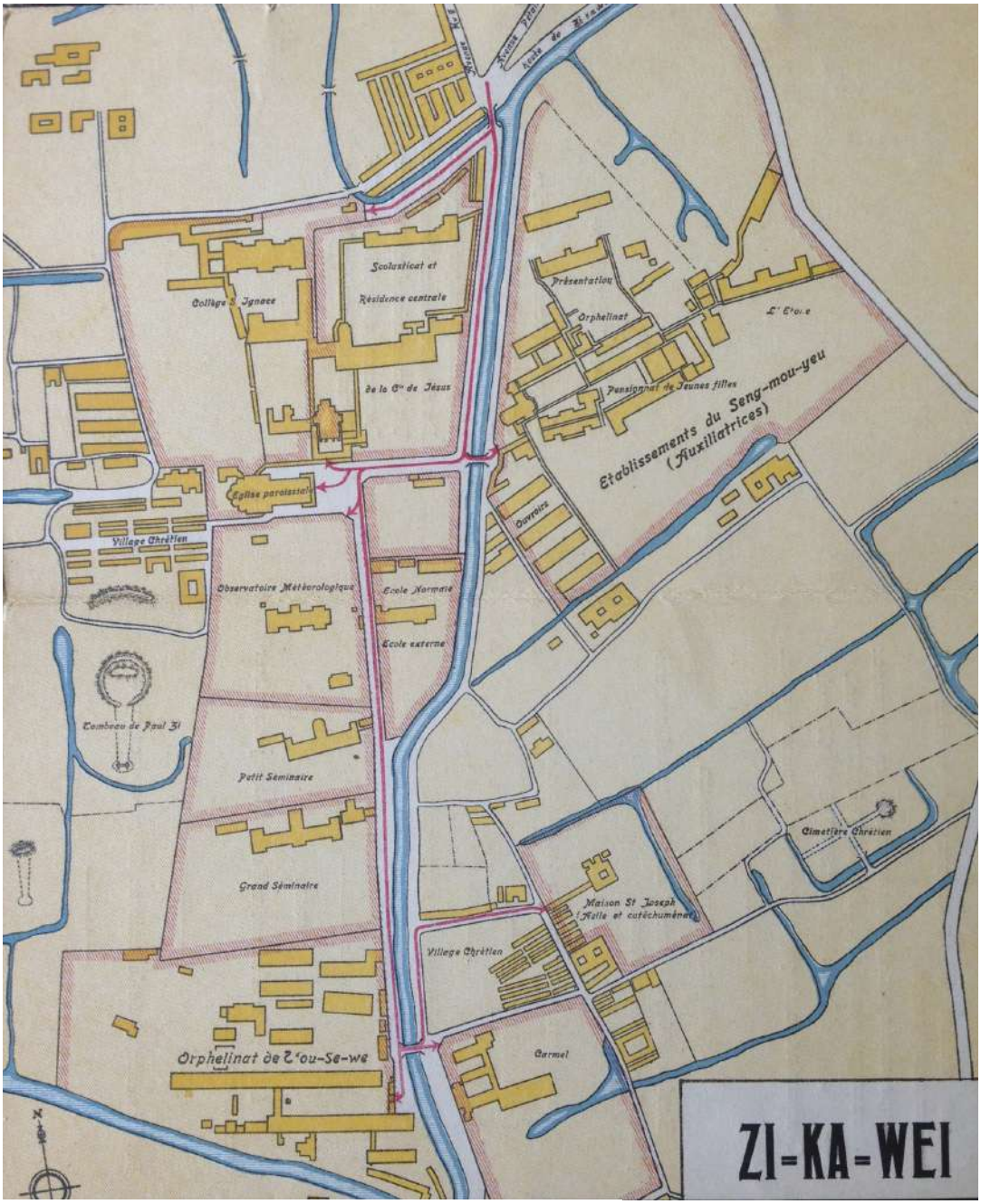
Qing Dynasty: stronghold of Catholics in South Yangtze River and a window to import culture from the west

Since Catholicism was introduced to China during the Qing Dynasty, groups of missionaries had come all the way to China to study Chinese culture. Most of missionaries went to Beijing and brought their books there. It was not until 1842 that the cultural center of China started to relocate from the north to south, namely the Xujihui area of Shanghai. In 1874, the Society of Jesus in south Yangtze River selected Xujiahui area, where the catholic convert Xu Guangqi and his family had been living for generations, as the seat of the church, leading to the arrival of a group of French Jesuits who established an array of institutions in the district including monasteries, 2 nunneries, library, observatory, schools and orphanage. A church area was taking shape, based on which the activities were extended to the neighboring provinces of Anhui and Jiangsu. The area thus became a window through which culture from the west was imported to China.

In 1847, the Bibliotheca Zi-Ka-Wei was built up, followed by the construction of St. Ignatius College in 1850, which was named after the founder of Society of Jesus and known as Xuhui High School at present. It was also the first school run by the Church in Shanghai. St.Ignatius Cathedral, possibly the first western-style church in china, was a medium-sized, greek style church built in 1851. Rebuilt in Gothic style by French Jesuits between 1906 and 1910, it is said to have once been known as «the grandest church in the Far East.» The 50-meter high bell tower of the church was once the highest structure in Shanghai till 1920. In 1868, with the help of Pierre Heude, a French Jesuit missionary and zoologist, the first museum of its kind—Xujiahui Museum— was set up in Shanghai. However, due to its narrow and small space, the museum was relocated to the campus of Aurora University.

A bungalow-style astronomical observatory, the first modern observatory in coastal area of China, was built up at the bank of Zhaojiabang Creek in Shanghai at the proposal of French missionaries. In 1901, it was relocated to the new site to the east of Xu Guangqi`s graveyard, combing four divisions of astronomy, meteorology, seismology and magnetism.

The original function is retained up to date. The Tou-se-we area is located in the south bank of Zhaojiabang Creek in the south of Xujiahui. An orphanage was built on the former site of the muddy hill (Tou-se) for orphans at the age of 6 to 10. They were taught all kinds of art work and handicrafts. Workshops for metal work and handicrafts were also founded, with successive set-up of “studios” for carpentry, knitting, painting, photographing and printing. As the cradle of new crafts and technology in modern China, the area was gradually known for the important “Tou-se-we culture” in Chinese history. The orphans settled down here after they grew up, hence increasing the population in Xujiahui area, resulting in the



Xujiahui, *Zi-Ka-Wei*, plan de l'enclos des Jésuites, 1859, http://www.virtualshanghai.net

formulation of towns.

Beginning of 20th Century: urban development driven by the expansion of concessions. During the Taiping Heavenly Kingdom Movement, roads were built across the British and French concessions, with two accessible to Xujiahui, namely Huashan Road and Zhaojiabang Road today. When the Cathedral was constructed in 1908, the tram route from French Concession to Xujiahui through Baochang Road (Avenue Joffre) and Yaozhu (Tianping) Road were also opened. In 1941, the French Concession extended westward to the east of Xujiahui while the church area remained in Chinese residential area. The newly-extended concession area was soon built into a local high-end residential district and at the same time a major boulevard linking Xujiahui with the centre of the French Concession—Avenue Pétain—was constructed.

With more and more stores and shops open along the avenue, the original suburban district integrated into the city and became a part of it. After the founding of People`s Republic of China: continued development of the commercial center.

There were 191 stores on Huashan Road even before the liberation of new China, most of which sold goods for daily needs. In 1942, Xujiahui district was promoted to township level.The commercial street started to take its shape during 60s.

After the reform and open-up of China in 1978, department stores including No.6 Department Store and Hengshan Food Store were expanded and new stores operating weaving goods, products for women and children and domestic appliances opened on after another. More and more skyscrapers started to accumulate in the area.

In 1984, Shanghai Mayer announced that Xujiahui would be planned as the 2nd commercial center in Shanghai. To support facility construction of Metro Line 1, the project of Xujiahui commercial center started in 1989. Huilian Department Store and Orient Shopping Center opened succesively in 1991 and 1992, both among the first department stores which

are still operating in the area today. In 1997, Metro City opened on the site of former Xujiahui Theater, and in 1999 Grand Gateway was officially put into use.

Current State / Commerce

Xujiahui is a high-end commercial area with main products of brand-name clothing, luxury goods, computers and electronics. The whole area has 5 department stores , 4 shopping malls, 7 electric goods and households selling market, 3 amusement centers and 1 big supermarket. Besides those, there are also some cinemas, bookstores, coffee shops and other restaurants.

Xujiahui annual passenger volume reaches 160,000,000 person and daily passenger volume reaches to nearly 450,000 people.

With the arrival of information era, e-commerce started to flourish and replace physical stores. Bestbuy, once a franchiser serving computer products, was closed; while sales of those medium-range stores are declining by 20% every year, affecting commercial center status of the area.

Current State / Transportation

Xujiahui area is served by dozens of bus routes, and by the Xujiahui metro station on Lines 1, 9 and 11 that boasts the largest number of exits among all metro stations in Shanghai. There are overpasses at the intersection of Hongqiao Road and Tiaoyaoqiao Road and bus stations below. The area enjoys a complete system featuring layers of ground, underground and elevated transportation, which on the other side also leads to a relatively chaotic and illy-ordered traffic situation.

Projects to be constructed (plans)

Xujiahui Business Area Plaza

The current plazas in front of department stores in Xujiahui business area are more like traversing passage without space for stay in between, and the landscapes are neither consistent nor friendly to passer-by, at the same time unrecognizable in terms of the style. Therefore a node plaza at the very center where huge people and vehicle flow meet from all directions as well as in front of the metro station is under planning to increase greenery public space for resting and recreation.

Xujiahui Footbridge Plan

To build an air corridor to link West-asia Hotel, Metro City and Pacific Digital Store and contact the original Xujiahui overpass, forming a green, dynamic commercial traffic system. Together with the tiny plaza on the ground, forming a rich foot rest space and strengthen the unity of Xujiahui commercial center.

Existing Problems

1. Insufficient highlight of cultural features as a church area in history

With fast city development, traditional urban fabric is gradually being wiped out and replaced with scattered high-rise buildings. Compared with well-preserved historic areas nearby such as Hengshan-Fuxing Historical and Cultural Area, Xujiahui has undergone dramatic changes in terms of the overall urban scale and landscape. The reserved historical remains are isolated with each other and the overall setting; the value is overshadowed due to ill-organized fabric. The cultural implication of Xujiahui as a church area in its history are not well explored and properly used, resulting in insufficient highlight of its cultural identity.

2. Slumps in business due to E-commerce competition

For such an important sub-center of Shanghai, people are attracted here by numerous department stores in Xujiahui commercial district, including those serving electronics product, brand-name furniture and clothing. With the development of e-business, more and more people do shopping online, which has greatly affecting the medium-range stores in the area, with less and less customers visiting physical stores and a declining of commercial space.

3. Inconsistent streetscape, underutilization of public space and poor landscape

With relatively large scale in space, both sides of the roads are dominated by walls and fences of residential area and institutions without continuous space for small-sized retailing. Very few rooms are used for slow traffic.

Except for two parks, green and public space are very little and with poor design and low availability. The overall landscape of Xujiahui is relatively poor by a comparison with those in neighboring historical and cultural areas. The greenery rate is relatively low.

4. Disorganized transportation system in central area

The intersection where Hongqiao Road, North Caoxi Road and Tianyaoqiao Road meet each other is the most ill-organized area in Xujiahui. The bus station under the overpass and its distance to the metro exit are illy designed. Due to the complexity of traverse traffic, people tend to walk through the passage under North Caoxi Road, even though the passage is poorly designed and without proper guiding lines. The transfer space is too complicated and not integrated well with the commercial space.

Potential Advantages

1. Abundant history and culture

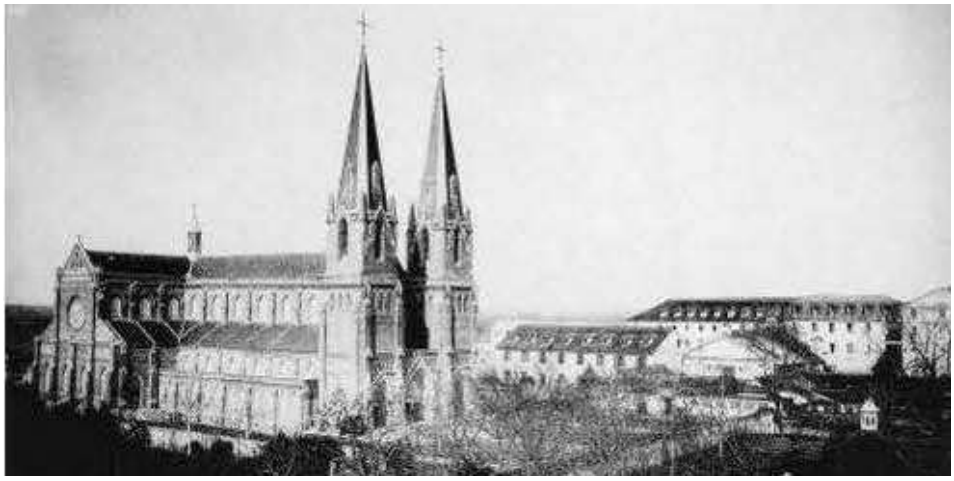
As the major mission station of French Society of Jesus, Xujiahui is abundant in outstanding historic buildings constructed by the Church, covering multiple types of buildings for educational, religious, welfare and research agencies, giving the area a great boost and abundant cultural and historical resources.

2. Strong business strength

Among the top ten commercial areas of Shanghai, Xujiahui has strong commercial strength and its business reputation is greatly promoted by introduction of a number of high-end shopping malls like Huijin Department Store, Grand Gateway and Pacific Department Store. The business tradition in history has also helped to enhance its visibility and brought positive support from the outside to facilitate the development of the area.

3. Passenger flow brought by the largest transfer station of Shanghai

To be the station with the largest number of exits of Shanghai metro, Xujiahui metro station has a huge passenger volume every day. As a sub-center of the city, Xujiahui is very attractive to both citizens and tourists, which brings large number of potential customers and users for the area.



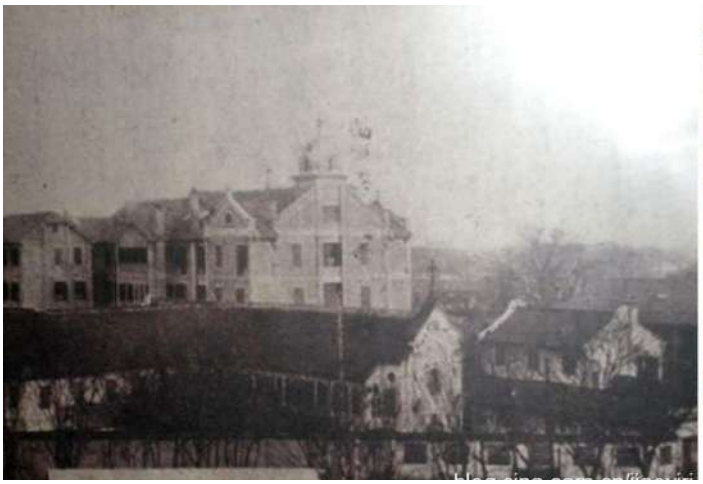


St. Ignatius Cathedral (Xujiahui Cathedral)





Site of Virgin Mary ConventXujiahui Observatory





Tou-Se-We Museum





Bibliotheca Zi-Ka-Wei

4. Opportunities brought by Xujiahui Center Project

With the construction of Xujiahui Center in 2014, the area just sees its second chance to development. The high land price injects strong energy of redevelopment. By taking the chance of this new project, adjustments are to be made to correct the current improper elements, and attempts are to be made to transform the conventional business mode of physical consumption to a new experience-based cultural industry. New types of business are to be introduced with the arrival of Eslite Bookstore, which will also facilitate the transformation of local business types in this secondary development process.

Key issues/topics to be explored in the seminar

A. traffic and business layout of the largest metro station

How to properly organize the transportation network of Xujiahui metro station where three metro lines interchange with each other; how to make sure the high-efficient use of ground, underground and pedestrian over-passing space and to form strong interactive bonds between the existing commercial center and the new Xujiahui Center; what impact will the distribution of metro exits have on the business space and organization at present and in the future?

There are very few greenery and public space in such high-density central area as Xujiahui, and the city skyline delineated by an array of dotted homogeneous high-rises creates a sense of depression. Focus will be on the design of overall landscape to alleviate the stress felt in today`s high-density areas and its organic connection to the historical landscape in Hengshan Road to create a cozy and humanity space for transportation and public activities.

B. relationship between transportation hub and the neighbouring residencial area

Located at the intersection of two main arterial roads, how will Xujiahui metro station connect with the residential space on the periphery, as well as the proper design on the route based on the daily passenger flow between the two; problems regarding layout of ground space, distribution of public functions and landscaping along the routes which are brought out with population flow.

C. highlight of historical and cultural characteristics in matured urbanized area

For such an area as Xujiahui where a certain number of historic structures still remain while the overall space fabric has already changed, how to highlight the local historical and cultural character by using its historical traces and existing resources; how to balance fast urbanization and the conservation of historical landscape; how to explore new characters of the urban area in its matured development stage?

D. Landscaping in central urban area with high density

There are very few greenery and public space in such high-density central area as Xujiahui, and the city skyline delineated by an array of dotted homogeneous high-rises creates a sense of depression. Focus will be on the design of overall landscape to alleviate the stress felt in today`s high-density areas and its organic connection to the historical landscape in Hengshan Road to create a cozy and humanity space for transportation and public activities.

E. transformation of physical business space and activities in an era of information

In an era of information, more and more people do shoppings online. What impact will it have on the business types and space organization of Xujiahui commercial district where a lot of department stores or physical stores are accommodated? With the introduction of experience-based consumption concept into the area, will the facilities and space distribution of Xujiahui be renewed or updated accordingly or will there be any new and more competitive business types in the future?

Key sites introduction

(1) St. Ignatius Cathedral (Xujiahui Cathedral)

Officially known as St. Ignatius Cathedral, the church is a medieval Gothic style church.

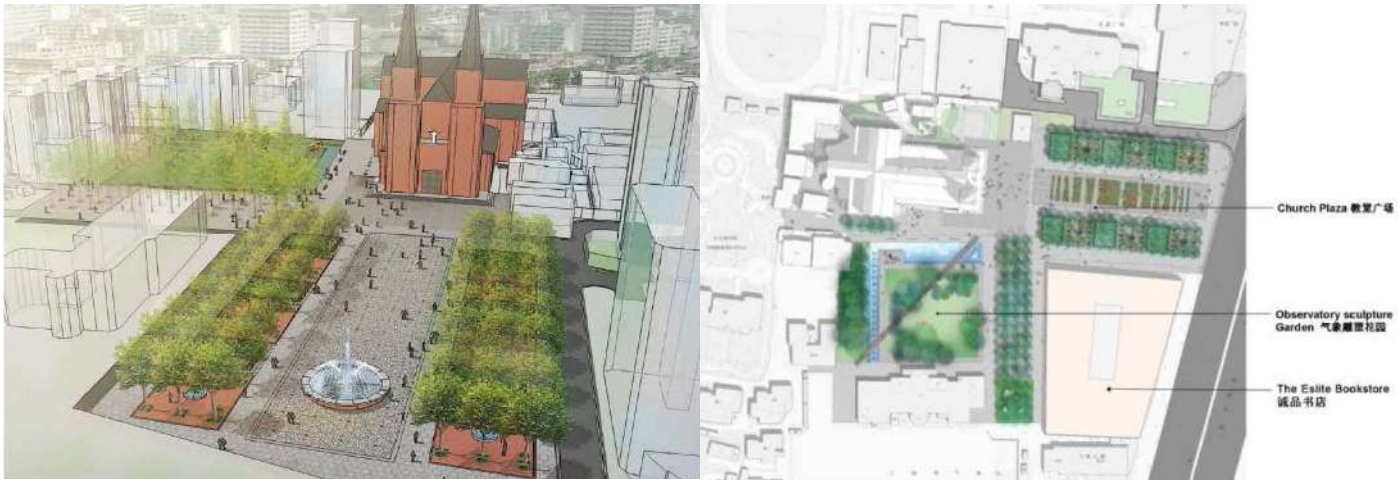
The current structure was built in 1904 and finally completed in September 1910. With St. Ignatius as the patron saint of the parish, the first ordination was held on October 23rd 1910. Once known as “the grandest church in the Far East”, the church can accommodate 2,500 worshippers at the same time Xujiahui Cathedral is a church modeled after a Western architectural style. With a total length of 83.3 meters, it sits west and faces east. Two wings at the widest point of the church measure 34 meters. Its hall ridge is 26 meters high, and the tower building is 56 meters high. Xujiahui Cathedral can hold about 3,000 people with seats for activities while it can accommodate over 4,000 people in its fullest capacity. Its outside shape is like a long cross, modeled after French medieval Gothic architecture. With red brick walls, white stone pillars and a gray slate roof, the two bell towers in front of the church are 60 meters high (the spire is 31 meters high). The magnificent and solemn bell towers have a north-south confrontation and are towering structures. Xujiahui Cathedral was honored as the best building in Shanghai at that time because of its huge size, attractive architectural style and exquisite workmanship. It was once the highest building in Shanghai, beore the 1920s.During the Cultural Revolution, the church was damaged. The pinnacle of its bell towers was demolished while the stained glass window of the church was smashed to pieces. The church became the warehouse of the Shanghai Fruit and Grocery Company.

The church is named cultural relics under protection at national level.

(2)Bibliotheca Zi-Ka-Wei

Bibliotheca Zi-Ka-Wei, also known as the Catholic Library, was among the list of second group of Shanghai Outstanding Historical Building. The structure built in 1847 was the first library ever established in Shanghai. The Shanghai Library boasts of 560,000 volumes of publications, including more than 2,000 volumes of valuable western publications dating back to 18th century.

The Zi-Ka-Wei Library on the present premises has two buildings. The building on the south is called the «Mansion of Priests», originally the residence for the priests, a four-story mansion originating to 1867. On the north side is a two-story chapel known as Cang Shu Lou was originally built in 1897 with an area of 2,000 square meters. As early modern library, the



Church plaza &Eslite Bookstore



Reconstruction of West Asia Hotel



Xujiahui Business Area Plaza

stack room of Chinese books on the first floor copies the architectural style of the famous private Library "Wen Lan Ge" of Qing Dynasty. The stack room of Western books on the second floor follows the layout of the Vatican Library. The library was exclusive for theology and became a part of Shanghai Library after it was taken over by the government in 1956.

(3) Xuhui Public School

Xuhui Public School, today`s Xuhui High School, located next to Xujiahui Cathedral, was originally known as College Saint Ignace de Zi-Ka-Wei. The Catholic Society of Jesus established itin 1850 in the Qing Dynasty (1644–1912). As one of the earliest Chinese schools following west model, the school dated back to the days when Shanghai was firstly open to the outside, hence taking up a special place in the modern educational history of China. The Chongsi Building, originally named new school dormitory, was constructed in 1917. In 1994, the building was listed by the Shanghai municipal government as Outstanding Historical Building.

(4) Former Site of Virgin Mary Convent

Former Virgin Mary Convent in Xujiahui refers to the monasteries and their affiliations of congregations of the Helpers of Holy Souls and Sisters of the Presentation of Mary.

It was established by Jesuit priest Luigi Maria Sica, SJ in 1855 under the commission of Msgr. Adrien Languillat, SJ, Bishop of Jiangnan and was relocated to Wangjiatang neighborhood in the vicinity of Xujiahui in 1864. In 1869, Sisters of the Presentation of Mary was officially approved and removed into the new buildings, where also accommodated the first nuns of the Society of Helpers of Holy Souls. On September 8th of the same year, an opening ceremony was launched and 32 nuns recruited, thus forming a large monastery complex collectively referred to as the Virgin Mary Convent. A number of agencies were established during 1869 to 1949 by the Convent, including Qingming Girls School (present No.4 Middle School), kindergarten, deaf-mute school, workshops for embroidery and tailoring and laundry. The present day Virgin Mary Convent was converted from the only existent main building of the complex in 1926 into a five-story European-style building of reinforced concrete which was listed among the second group of Outstanding Historical Building of Shanghai and Protected Cultural Relic Unit of Xujiahui District in 1994 and 2007 respectively. The Congregation was stopped in 1955 and the nuns were dispatched in 1958, with the rest merged with other congregations of women. The building was leased out after the nuns moved at the end of the 20th century. It now houses Old Station Restaurant.

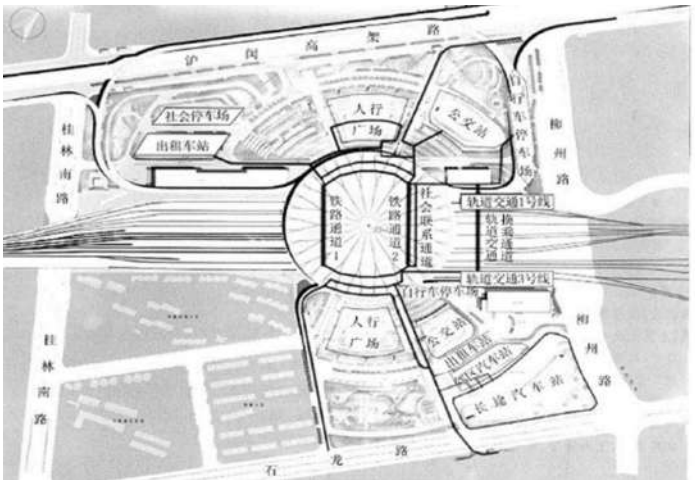
(5) Tou-Se-We Museum

During 1832 to 1837 when Lin Zexu was the governor of Jiangsu Province, the mud accumulated on the river bay in Xujiahui as a result of dredging work of several rivers in the area, where known as Tou-Se-We (mud-and-hill-bay) among local people and was an important landmark of Shanghai. After 1864, Catholic missionaries built an orphanage here and founded workshops for art work printing, etc. , making here the cradle of western painting in China and a number of famous painters including Xu Beihong. The workshops of carpentry, shoemaking, weaving, painting, photographing and printing which was initially established for orphans have accidently started an important chapter in the history Chinese modern culture and opened a channel to the world for the old enclosed China. The area also facilitated the reinforcement of local religious population and nurtured the first Chinese personnel in western painting and craftsmanship. In 2010, Tou-Se-We Museum was officially open to the public. The museum which was converted from old orphanage has a number of valuable collections such as archways and other historic relics.

(6) Xujiahui Centre

Located at Xujiahui commercial core, the Xujiahui Center project as the key planning project in the second redevelopment of Xuhui district takes an area of 13.2 hectares and. The site will be developed into an integrated complex with five types of functional divisions of premium offices, five-star hotels, apartment hotels, commercial areas and cultural and entertainment facilities. With a total investment of 25 to 30 billion yuan, the 380-meter-high superhigh skyscraper, which is to be constructed from 2014, will become the new highest tower in west bank city area of Huangpu River. Most of the Xujiahui Center will be given over to offices. The complex will be composed of three high buildings, with lower floors for commercial area and SOHO serviced apartments, middle part for offices and upper parts for five-star hotels. The underground space is to be a given over to retailing and parking lots to accommodate more than 2,900 vehicles and connected to metro Line 9 and 11. A transit lobby will be built to connect underground area of Grand Gateway for flows of metro Line 1.

The one-stop international commercial area will target experience-based and fashion consumption and build itself into regional base for creative industry by bringing an array of experience centers of SONY, APPLE, Disney and SMG media center.




Shanghai South Railway Station



1937 Battle of Shanghai

2. Shanghai South Railway Station

Location

Shanghai South Railway Station is located in the southwest of Xuhui District, about 5km from Xujiahui subcenter. Together with its south and north squares, it occupies 60 hectares of land, extending to Liuzhou Road in the east, South Guilin Road in the west, Humin Road in the north, and Longwu Road in the south.

As the southern gateway to Shanghai city proper, Shanghai South Station functions as an important transport hub linking the Yangtze River Delta, Pearl River Delta and other southern Chinese cities including Hong Kong and Macao. With its unique geographical conditions and investment advantages, South Station and its surrounding area are set to become another regional economic center complementing the functions of Xujiahui subcenter.

Area

The planned development area around South Station totals 2.77 km2. Now the scope is planned, which extends from Humin Road and Longhua Gang in the north, Shilong Road, Luocheng Road, and Old Humin Road in the south, Longwu Road in the east, and South Guilin Road in the west. The starting point of planning is to build South Station area into a «world-class urban area.»

The landscape design of South Station area should match with the prosperity of Shanghai, the world-class metropolis. It should, together with Xujiahui subcenter, Longhua Tourist Town, Everbright Convention & Exhibition Center, and Riverside development zone, constitute an open and joint development area in the downtown area of Shanghai that provides a regional communication platform for both China and the world.

Status

The starting point of planning is to build South Station area into a «world-class urban area.» According to the master plan of Shanghai, Shanghai South Railway Station will be the inter-city transport hub and inner-city transfer hub of Shanghai. Rather than just emphasizing the supporting functions of surrounding area, it shall serve the economic development of Shanghai and Xuhui District, which is called «from the Station and above the Station».

History

In 1876 China's first operating railway Wusong Railway was completed, and since then Shanghai has entered the era of train. In 1906, businessmen from Zhejiang and Jiangsu set up Commercial Railway Co., Ltd. to build the Shanghai-Hangzhou-Ningbo railway. A railway station was constructed at the south of the old city of Shanghai. At the south of the Station's front door was today's Chezhanqian Road, at the north of its back door was Quxi Road, at the east was Nanchezhan Road, and at the west was New Zhaozhou Road.

As it was distantly opposite to the North Railway Station of Shanghai-Nanjing railway which was in the neighborhood of concession, the station was called South Railway Station. In 1908 it was completed. In December, 1916, Shanghai-Nanjing railway and Shanghai-Hangzhou railway linked up. Shanghai-Nanjing railway Shanghai Station was renamed Shanghai North Station and Shanghai-Hangzhou railway Shanghai Station was renamed Shanghai South Station.

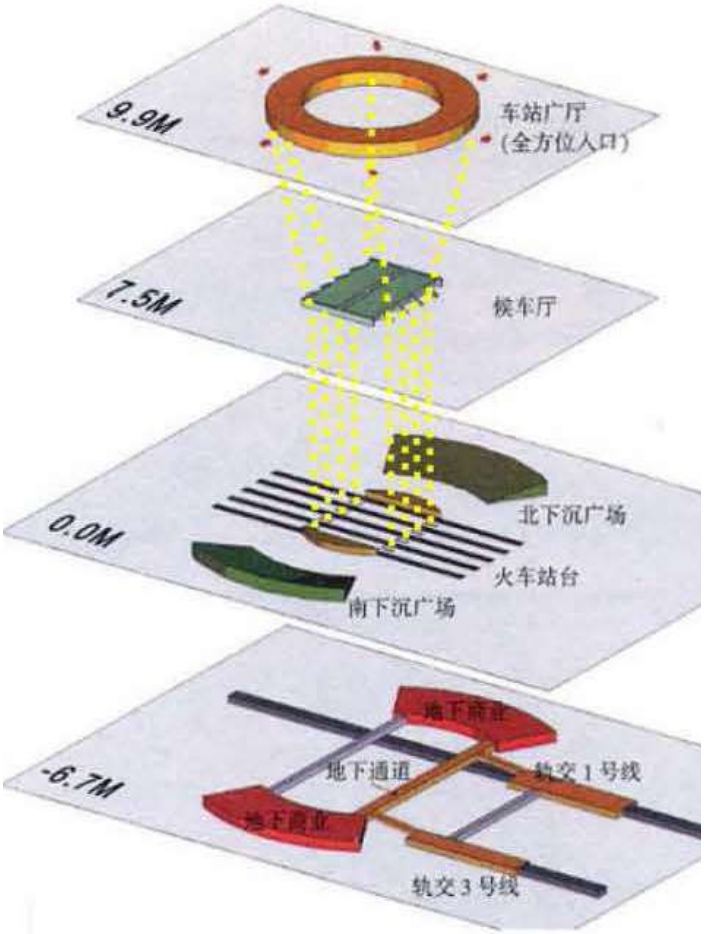
Today the first Shanghai South Station has long vanished without a trace, only leaving some road names such as Nanchezhan Rd., Chezhandong Rd., Chezhanqian Rd., Chezhanzhong Rd., Chezhanhou Rd., and Chezhanzhi Rd. to tell people the past hustle and glory. The second Shanghai South Station on 200 Zhaofeng Rd. has also faded out of people's mind without leaving any road names. There is a grocery store named South Station Youth Grocery at the crossing of Damuqiao Rd. and Chaling Rd. which is not near to Zhaofeng Rd.. As old people recall, it was moved here from Zhaofeng Rd. some years before. Maybe this is the only memory left of the second Shanghai South Station.

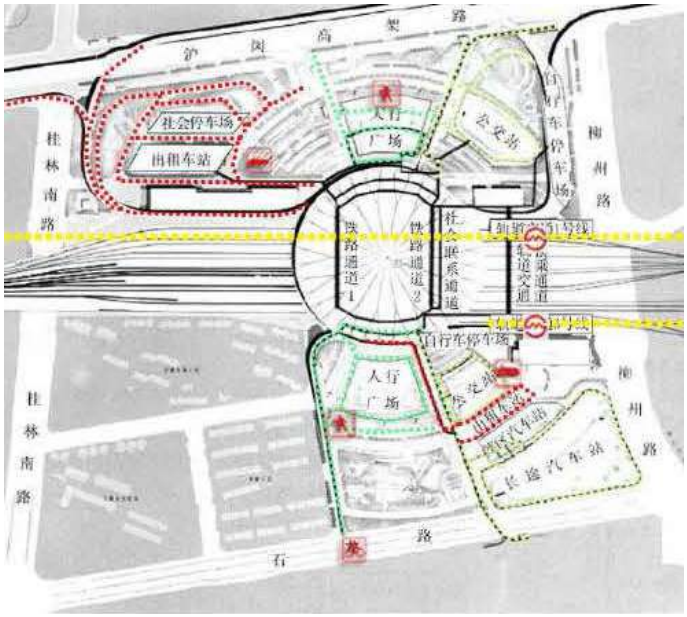
During Anti-Japanese War: Urban development driven by concession expansion

In 1937 Battle of Shanghai broke out. On the afternoon of Aug. 28, South Station including its main buildings and equipment were bombed by Japanese fighters and transportation was cut off. After the fall of Shanghai, the Japanese army demolished all railways and Shanghai-Hangzhou railway Shanghai South Station no longer existed.

In the history of Shanghai, there is another south station that has something to do with Shanghai-Hangzhou railway South Station. In Feb., 1907, Jiangsu Railway Company, which was in charge of Shanghai-Fengjing section of Shanghai-Hangzhou-Ningbo railway, built a freight station at Rihuigang, a tributary of Huangpu River, to transport coal, wood, etc.. After Shanghai fell in Oct., 1937, it was renamed South Shanghai Station and the entire freight business and partial passenger services of the original South Station were moved to it. After the war, the name Rihuigang was revived.

The 20th Century – The construction plan of Shanghai South Station Before Shanghai South Railway Station was built, Shanghai Station had been the only major railway station in Shanghai, which could hardly meet the needs of railway passengers. When Shanghai Rail Transit Line 3 (MRT) was constructed in the early 1990s, the plan to build Shanghai South Station had already taken shape, which was then known as «Shanghai No.2 Station.» In Nov., 1996, Shanghai Municipal Government and the Ministry of Railway agreed





4 levels of transport hub (top-down)



Relations between Shanghai South Railway Station and the development of its surroundings



Sketch map of the B1 of Shanghai South Railway Station

on the construction of Shanghai South Railway Station and decided to dismantle the old one.
More than 400 acres of land within the inner ring of Shanghai-Hangzhou railway and Xuhui District were set aside for the construction of the new South Railway Station. By the end of 1999, in order to ease the pressure on Shanghai Station as soon as possible, emergency projects of Shanghai South Station were completed within a year, including three platforms and seven lines. Some trains heading toward south through Shanghai-Hangzhou railway were moved to the interim South Station. In April 2001, the design of the terminal building was open for tender, which attracted institutes from Japan,

France, Germany, Canada, the United States, and China. At last, in November of the same year French National Railway (AREP) and East China Architectural Design Institute Co., Ltd. of Shanghai Xian Dai Group jointly won the bidding.

The 21st Century – The booming passenger terminal

When it was first put into operation, Shanghai South Railway Station of Metro Line 1 was called «New Longhua Station». Located on the northeast of Humin Road and Guilin Road, it employed ground side platform and the two directions were not connected within the pay zone. As it was designed to be an interim station, the platform, unlike other stations of Line 1 with a length for 8 carriages, had a length for only 6 carriages. In 2001, as the old South Station was put into use, it was renamed «Shanghai South Railway Station».
On Jan. 1, 2004, considering the transfer station construction for new Shanghai South Railway Station and Shanghai South Station, Shanghai South Railway Station of Metro Line 3 was closed for reconstruction and its operation was reduced to Jiangwan Town - Shilong Road.

In view of the transfer station construction for new Shanghai South Railway Station and Shanghai South Station, Shanghai South Railway Station of Metro Line 1 was rebuilt as underground and the new platforms of Shanghai South Railway Station toward Shanghai Railway Station and Xinzhuang were put into use on Oct. 30 and Dec. 4, 2004, respectively. Ground platforms of the old Shanghai South Station were dismantles.
On Oct. 15, 2005, Shanghai South Railway Station of Metro Line 3 resumed operation.
In 2006, Shanghai South Passenger Terminal was completed and put into use. This century-old station was renamed Nanpu Station. As it was located in the planned area of 2010 Shanghai World Expo, the freight yard of Nanpu Station was moved to Minhang District, where a larger freight station was to be built.

Current state

Commerce

It is determined by national economic conditions that passengers on trains heading toward Zhejiang, Fujian, and southeastern coast are mostly urban employees from local industrial and commercial enterprise with a pursuit of higher living standards. In southeastern coastal areas, most rural laborers find local jobs. For surplus laborers from southwestern areas, they prefer to work in the Pearl River Delta cities. Therefore, the atmosphere at Shanghai South Railway Station is relatively active, and passengers have the ability and mood for shopping and leisure activities. This is why the commercial center is built at South Station.
The external commerce of Shanghai South Railway Station is concentrated in the underground malls of north and south squares. Combining dining, entertainment, shopping, and children's play center, it is of high grade. Passengers constitute the majority of diners and other businesses mainly cater for residents living around. A commercial center has begun to take shape. However, with the relocation of bullet trains, the commercial center is experiencing a period of declining passenger flow.
Underground malls of north and south squares like Intime make up the only form of business in the neighborhood. Without ground commerce, effective interaction between underground and ground business cannot be achieved.

External traffic

Shanghai South Station has two squares, the north and south. At its southeast exit, there is a passage leading to Metro line 3, through which passengers can check out the railway station and get in the metro station simultaneously. Nearly 1 hundred bus routes pass by the station and there are also all-night buses to every district of Shanghai. Metro Line 1 and Line 3 are parallel to railway lines. The station of Line 1 is on the B1 and B2 of North Square and the platform of Line 3 is on the ground between South Square and the south railway platform. Perpendicular to Line 1, L1 line runs beneath Line 1 and Line 3 at the east of South Station. It shares one station hall with Line 1 and its platform is on the B3 at the east of North Square.

Internal traffic – Three-dimensional functional zones

4 levels of transport hub (top-down)

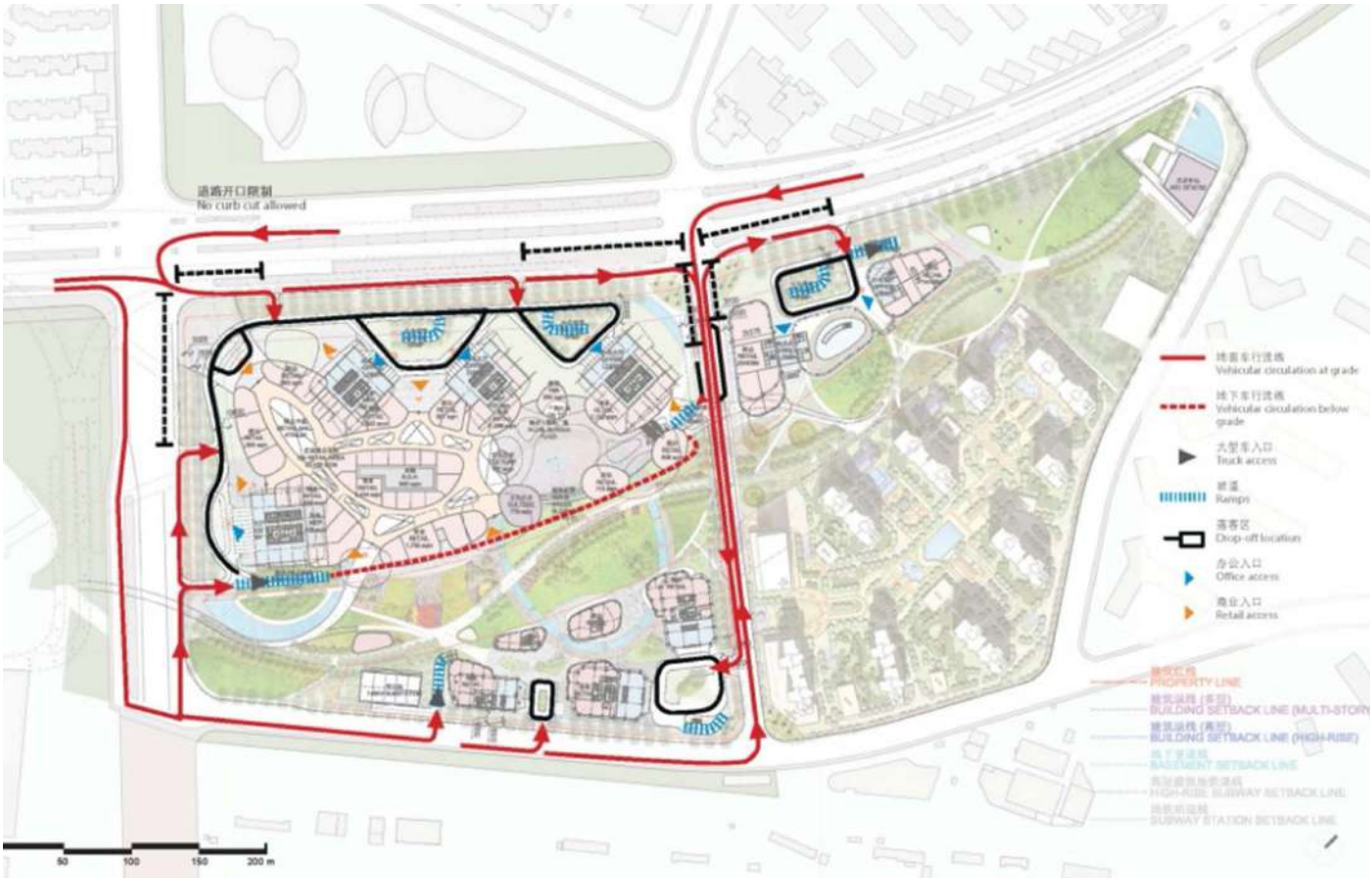
a. underground malls, passage linking South and North squares, metro line stations
b. squares, railway platforms
c. railway waiting hall
d. entrance hall

Design features

a. The station itself is a giant circular steel structure. Trains arrive below the elevated main body, which is completely different from traditional railway stations.
b. As 2/3 of the floor area is built underground, more ground space is left for green area and recreation. A large-scale outdoor activities venue is created in urban built-up area, assuming part of the role of a park.
c. It is not only a transport hub, but also a place for exercise, recreation and shopping.
It is now another commercial center in the southwestern part of Shanghai.



Vanke South Station Commercial Center



Access and Circulation

Project to be constructed (plan)

Vanke South Station Commercial Center

The unique public space formed with green belt at the center of the project is highly in line with the thematic landscape. It is suggested that boulevard should be built to add to the integrity and uniqueness of the landscape.

It is suggested that while individuality is emphasized, overall coordination of the three plots should be considered to create a simple, efficient, and interactive office cluster. As for the alternative plan that a 180m-high landmark tower is to be built at 278b-02, actual land and planning conditions should be considered. If it is feasible, the district government will provide support for it.

An art center is to be built at the public green area in the northern end of the project to improve project quality and cultural connotation. It is suggested that better integration with commerce should be achieved through area replacement. Commerce should be fully linked up with Metro Line 1 through bridges and passages, and the design should also consider coordination with the planned station of Line 15. A novel, convenient, and comfortable shopping space is to be provided for surrounding residents to maximize its commercial value and social value.

The integrated solution proposed by SOM to bring in elevated highway at South Station and build internal auxiliary road along Humin Road is suggested to be further studied.

Existing problems

1. Transfer

Compared with the world's most convenient transfer station, the use of underground space beneath South Railway Station is insufficient, passages between metro and railway are not optimal, and the transfer distance is too long.

(1) The transfer volume between metro and railway is high

The transfer volume between metro and railway is high. If not organized, the crowd will easily turn into congestion. When long-haul railway passengers transfer to metro, they need to queue up to buy metro tickets. With the arrival of each train, a large number of passengers come out and leave the station in all directions and a temporary crowd is formed. Then congestion will be caused by the long queues of transfer passengers waiting to buy metro tickets.

(2) Insufficient linkage among different transfer means

Bus stations are scattered and waiting area is too small; the exits of metro station are far from streets; parking lots for social vehicles are inadequate, which is unable to meet the needs of future railway passengers; and taxi stops are crowded. All these problems will affect transfer to some extent.

2. Insufficient consideration on the future development of traffic

Due to limitations of administrative divisions, the overall urban planning and integrated transport planning of Shanghai are confined to the administrative area of Shanghai. There's no regional organization to plan for the development of Yangtze River Delta. The linkage of transportation systems is poor and lacks integration. Obviously, both buses and normal rail transit are unable to provide sufficient support for Shanghai to develop into a metropolis. Urban express rail transit and commuter railway is the inevitable choice for Shanghai to develop from a big city into a metropolis.

3. Unpleasant environment

Whether on the front square of Shanghai South Station or in its waiting halls, green landscape is focused on the flow of passengers. The environment for surrounding commerce is neither pleasant nor attractive. So the commercial space looks depressed and inert.

4. Uncontinuous urban space

The front square of South Station marks an end of urban space. Normally, the square is separated from the station by an entire enclosed façade of the station. Urban space looks like coming to an end, and the continuity of urban space is cut off. This city ends here and railway lines will bring you to another. However, without being separated, cities should have some obvious linkage, which should be conveyed to passengers through hints on the appearance of the station.

5. Urban space split by railway lines

Railway lines have caused imbalanced development on both sides of the Station. Balance of the surroundings has been broken. Links between different areas have been split, which is bad for common development; in the meantime, the surroundings of railway lines are gradually forgotten, further strengthening the separation by railway lines.

Potential advantages

1. The needs for interchange between trains and coaches

Sharing the common function of distributing passengers, south and north squares have their respective emphases. The function of South Square focuses on "stay", emphasizing the linkage between station and the city. Its main role is to take passengers into the station, disperse people arriving to all corners of the city, and drive the development of southern commercial area. While the focus of North Square, besides distributing passengers, is on "flow", especially the ground and underground interchange between trains and coaches.

2. The period of declining passenger flow and following rebound and growth

The external commerce of Shanghai South Railway Station is concentrated in the underground malls of north and south squares. Combining dining, entertainment, shopping, and children's play center, it is of high grade. Passengers constitute the majority of diners and other businesses mainly cater for residents living around. A commercial center has begun to take shape. However, with the relocation of bullet trains, the commercial center is experiencing a period of declining passenger flow.

3. The high passenger volume (and commercial atmosphere) brought about by the big interchange station

It is determined by national economic conditions that passengers on trains heading toward Zhejiang, Fujian, and southeastern coast are mostly urban employees from local industrial and commercial enterprise with a pursuit of higher living standards. In southeastern coastal areas, most rural laborers find local jobs. For surplus laborers from southwestern areas, they prefer to work in the Pearl River Delta cities. Therefore, the atmosphere at Shanghai South Railway Station is relatively active, and passengers have the ability and mood for shopping and leisure activities. This is why the commercial center is built at South Station.

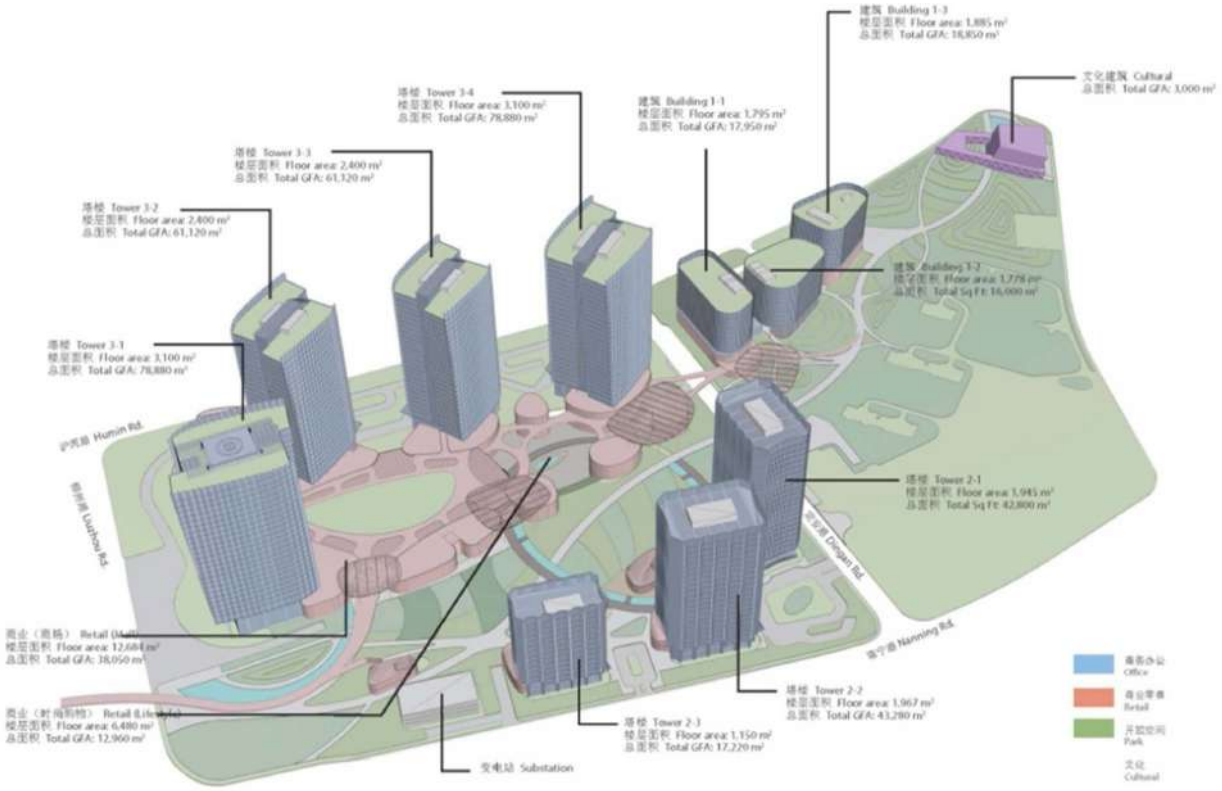
4. The regional communication platform

The starting point of planning is to build South Station area into a «world-class urban area.» The landscape design of South Station area should match with the prosperity of Shanghai, the world-class metropolis. It should, together with Xujiahui subcenter, Longhua Tourist Town, Everbright Convention & Exhibition Center, and Riverside development zone, constitute an open and joint development area in the downtown area of Shanghai that provides a regional communication platform for both China and the world.

5. The opportunities brought about by the construction of a multi-functional and integrated urban transport hub



Vanke South Station Commercial Center



Program Distribution

Issues / themes need to be focused during the Workshop

A. To fully utilize vertical space at the morphological level

Vertical space breaks the traditional pattern of urban transport nodes and the tradition to develop commerce along streets at transport nodes. Its main feature is to utilize upward and underground space, which not only saves urban land and disperses passengers, but also provides fundamental conditions for intensive commerce.

B. Opportunities of ecological identification

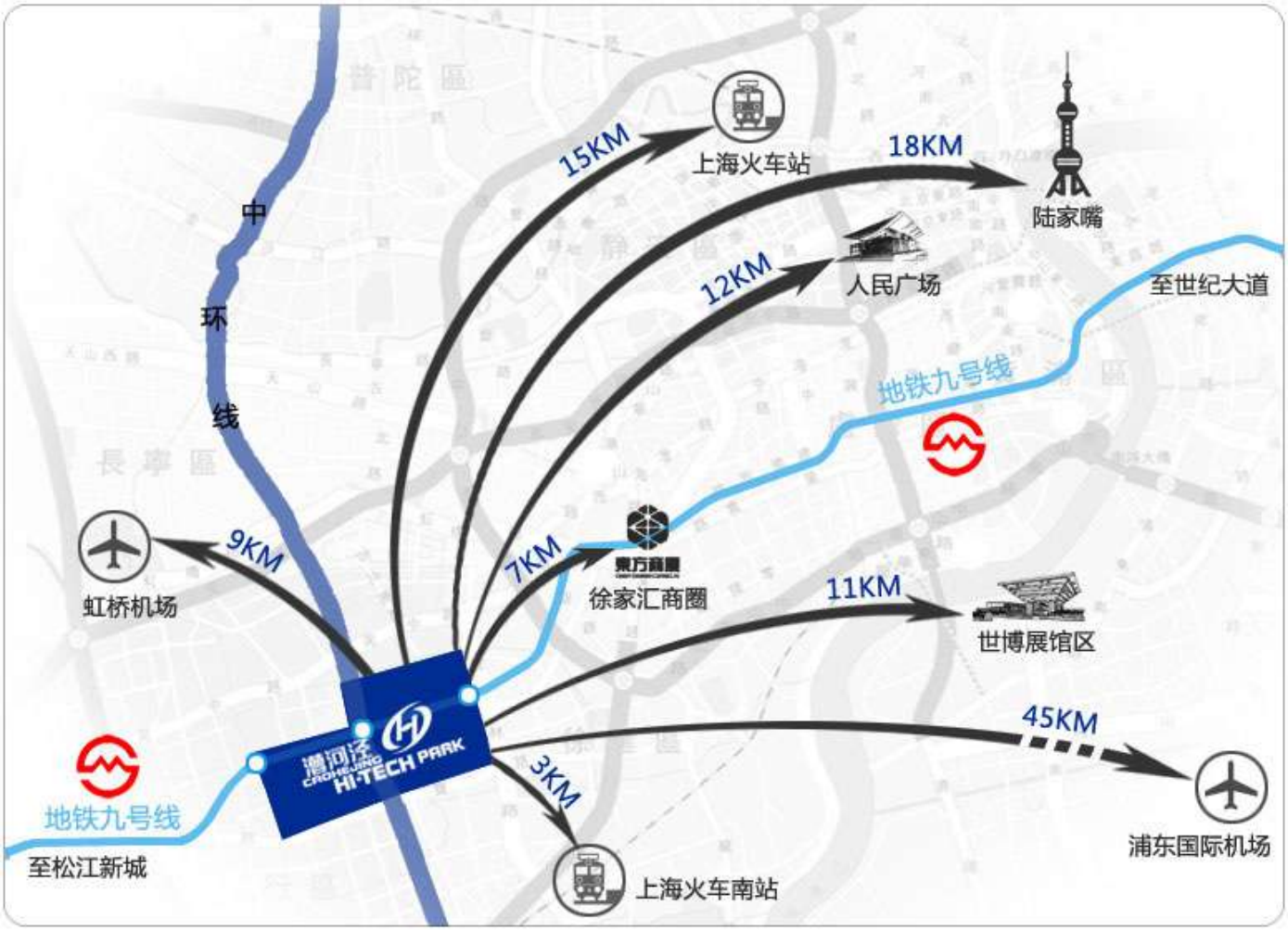
Good ecological environment is not only an important constraint on urban transport development, but also a key element of the pleasant commercial landscape at the railway station. For many railway stations, whether on their front squares or in the waiting halls, green landscape is focused on the flow of passengers, depriving their surrounding commercial environment of pleasant elements. So the commercial space looks depressed and inert. In this regard, Shanghai South Railway Station sets an example for us: large green areas increase the vitality of commerce, make the scale of the entire South Station area closer to people's lives, and enhance the vitality of the entire region.

C. Influence on the state of development agglomeration

The capacity of infrastructure is an important measurement to determine the redevelopment intensity of surrounding areas of the Railway Station, and traffic distribution capability is one of the key evaluation indicators. Types of transportation are highly related to land use. High-density land use can promote the development of public transportation, while low-density land use can promote the popularity of cars. Meanwhile, different types of transportation also create strong reaction to urban land use, especially the significant influence of large-volume public traffic means on land development.

D. To take the lead as city's sub-center

Materials show that the transition of traditional railway stations to transport complexes, as well as the regional advantages and access brought about by agglomeration of various transportation means, plays a strong guiding role for the development of surrounding areas. Many large cities of developed countries, taking advantage of the transformation of old railway stations, have accomplished efficient urban redevelopment and improved regional planning by building railway station complexes, which have been endowed with the function to revive urban central areas.



Situation map

Caohejing area,
mutations tertiaires

Overview

Early in 1984, Shanghai municipal government founded the Caohejing Microelectronic Industrial Zone in Caohejing area. It was further approved as a State-level Economic and Technological Development Zone and as a State-level High-Tech Industrial Development Zone in July 1988 and in 1991, which enjoys preferential policies approved by Chinese State Council. Caohejing Hi-Tech Park is located in the southwest of Shanghai across two administrative districts of Xuhui and Minhang, bonded on the east by Guilin road (including Postcom Equipment Factory), south by Caobao road (including Shanghai Research Institute for Biological Sciences of the CAS), west by Xinjinggang and north by Puhuitang, with a total planned area of 5.984 square kilometers. In close proximity to the park, there are a number of educational and research institutes. The four universities around the park include: Shanghai Jiaotong University, East China University of Science and Technology, Shanghai Normal University and Shanghai Institute of Technology, together with East China Normal University, Dong Hua University, Shanghai University of Engineering Science, Shanghai University, Shanghai Fudan University Medicine College and Shanghai Chinese Medicine University in proximity. There are about 100 research institutes including Chinese Academy of Sciences (CAS), Shanghai Branch Shanghai Research Institute for Biological Sciences of the CAS, Shanghai Microelectronics Research Center of CAS, East China Computer Technology Research Institute, East China Testing Technology Institute Shanghai Industrial Microbiology Institute, Shanghai Laser Technology Research Institute, Shanghai Aerospace Research Institutes, Shanghai Nuclear Engineering Research and Design Institute, Broadcast and TV Institute.

Suggested Route: Bus + Metro lines

In close proximity to the Xujiahui commercial area, South Railway Station and Hongqiao Airport, Caohejing Hi-Tech Park has a complete transport network. Metro lines No. 9 goes through the park with 3 stops in between, and the Line 12 is under construction, with Line 15 and a number of bus routes planned. Besides, Middle Ring Road goes through the park from north to south, Inner Ring Road and Outer Ring Road in the vicinity of the park.

Current Status of Industrial Development

There are more than 2,500 high-tech enterprises gathering in Caohejing Hi-Tech Park, among which more than 500 are foreign investment enterprises. 78 world's top 500 international companies set 112 high-tech enterprises in the High-Tech Park. Since the 30 years of establishment of Caohejing High-Tech Park, the industrial frame with core industry of electronic information, main industry of new materials, biological medicine, space flight and aviation, new eco-friendly energy and development of car equipment, and supporting industry of modern service with high additional value. In 2013, the sales revenue of the Park reached 277.8 billion, total industrial output value was 104.4 billion, regional GDP reached 90.5 billion, total export-import volume was 154 billion.

Its economic benefit of per unit area was outstanding among the development zones in China.

Conservation and Renovation Project of Industrial Relics.

1. Huaxin Instrument and Electronics Project (Completed)

It is the Shanghai Industrial Development Bureau, located in the corner of the Xuhui District and Guilin Road, whose floor area is 52,490 square meters and planning construction area is 170,988 square meters.

The project is divided into two subprojects: east area (Yishan Road 711) and west area (Guilin Road 406). The west area is planned to be two high-rise office buildings, with 101,738 square meters of floor area. The east area (Guilin Road) is planned as advanced research and individual research and development buildings, with floor area of 75,053 square meters. The west area was started in December, 2011. the east was started in June, 2012. The whole project was finished in March, 2014.

Designer: Japan Hasegawa Itsuko Architecture Design + Urban Design

Design Idea: to produce urban landscape plan for gardening office with various characteristics through combination of site features and elements on site, including: Sky Garden, the high-rise buildings with sky garden;

Node Garden, the boulevard leads to all the buildings, and connects to the pocket park; Private Garden, the low-rise individual courtyards relate to the surrounding trees; Access Garden, the vestibule space, forming the forest gate of high density by use of trees.

2. North Area of Space-flight (during Planning)

Planning Purpose: to make the Shanghai Space-flight Advanced Technology Industrial Park into the space-flight research park full of developing advanced technology and modern service, with the core of the advanced space-flight, creative incubation of production, learning, research and usage, and construction of scientific research labs, paying emphasis on the strategic newly-developing industries and space-flight productive scientific service industry, by supporting of other business and life, without changing land status.

Planning Design: The site of the project is east to Guilin Road, west to Cangwu Road,

South to Yishan Road, and North to Qinjiang Road, with floor space of 94,889 square meters. The east and north area of the site are the residential area, the west area is close to the high-tech company area and hotels, and the south area is next to the advanced technology park under construction.

The north part of the site is planned to be huge developing service base of 30 ~ 50 thousand square meters and headquarter of large-scale enterprises; the southeast corner is designed as the large- and medium-scale headquarter base of 10 thousand square meters; the southwest part will be the business and office complex of 100 ~ 500 square meters. The business production of the project is designed to be the stereoscopic

business complex, combining the ground and underground space, connecting to the subways, with the core of underground traffic in the southeast corner and pedestrian flow area; the main accessorial commercial area will be along

the Guilin Road and Yishan Road, to reach the maximal use ratio; to satisfy the demand of parking for the project and the city, the B2 and B3 will be built as the garage with capacity of 2,900 cars, and will connect to the underground traffic, thus avoiding to affect the central garden and the
advanced developing park, meanwhile reducing the parking pressure of the project and the city.

Existing problems

1. The second development of industrial land

Land resources are very limited for future development of Shanghai, especially those to be used for industrial restructuring and industrial development. Therefore, the "second development" which aims to revitalize exiting land inventory is the only way to efficiently achieve intensive growth. However, a series realistic problems faced in Caohejing area include how the original lands can be fully utilized, industries be optimized, land development be intensified, land output in unit to be increased and urban image to be improved through interventions like renovation, expansion and reconstruction, to the extent permitted by law.

2. Industrial heritage is under-utilization.

Modern industrial heritage is a huge local resource for the area. However, most regeneration projects have adopted the path of demolishing and reconstruction, which reflects the fact that local government and developers are still in the initial stage towards industrial heritage utilization, and in lack of in-depth understanding of local culture and history.

3. Connection with neighboring communities and commercial areas is not clearly defined.

Although business office function is planned to replace the



Huaxin Instrument and Electronics Project (Completed)



original industrial-based function in the second development, there is neither in-depth study on types of business nor corresponding guidance in the planning. The development area gives little consideration to the functional connection with neighboring communities and commercial areas.

Potential advantage

1. Good geographic location

Caohejing Hi-Tech Park is located between inner and medium ring roads of Shanghai, next to the South Railway Station. With metro line 9 and 15 exchanging within the area, Caohejing Hi-Tech Park enjoys a desirable location and transport advantages. There are a number of residential areas around the business areas, which also lays a good foundation for future development.

2. Distinctive industrial heritage

A number of industrial heritages retains in the industrial park, such as Yidian Park and Aero Park. The development of local character in the future will be based on a full exploration of these industrial heritage.

3. Preferential policies

Caohejing Hi-Tech Park was the first park enjoying preferential policies for both economic and technology development zone and high-tech industrial zone, which reflects the great importance by the municipal and district governments attached to the area.

Issues/topics to be explored in the seminar

A. Second development of industrial land

Second development of existing industrial land is an important measure for future city development of Shanghai. Except for further intensifying development, attention should also be paid to innovation of land use system, coordination between all departments and improvement of environment.

B. Adaptive use of industrial heritage

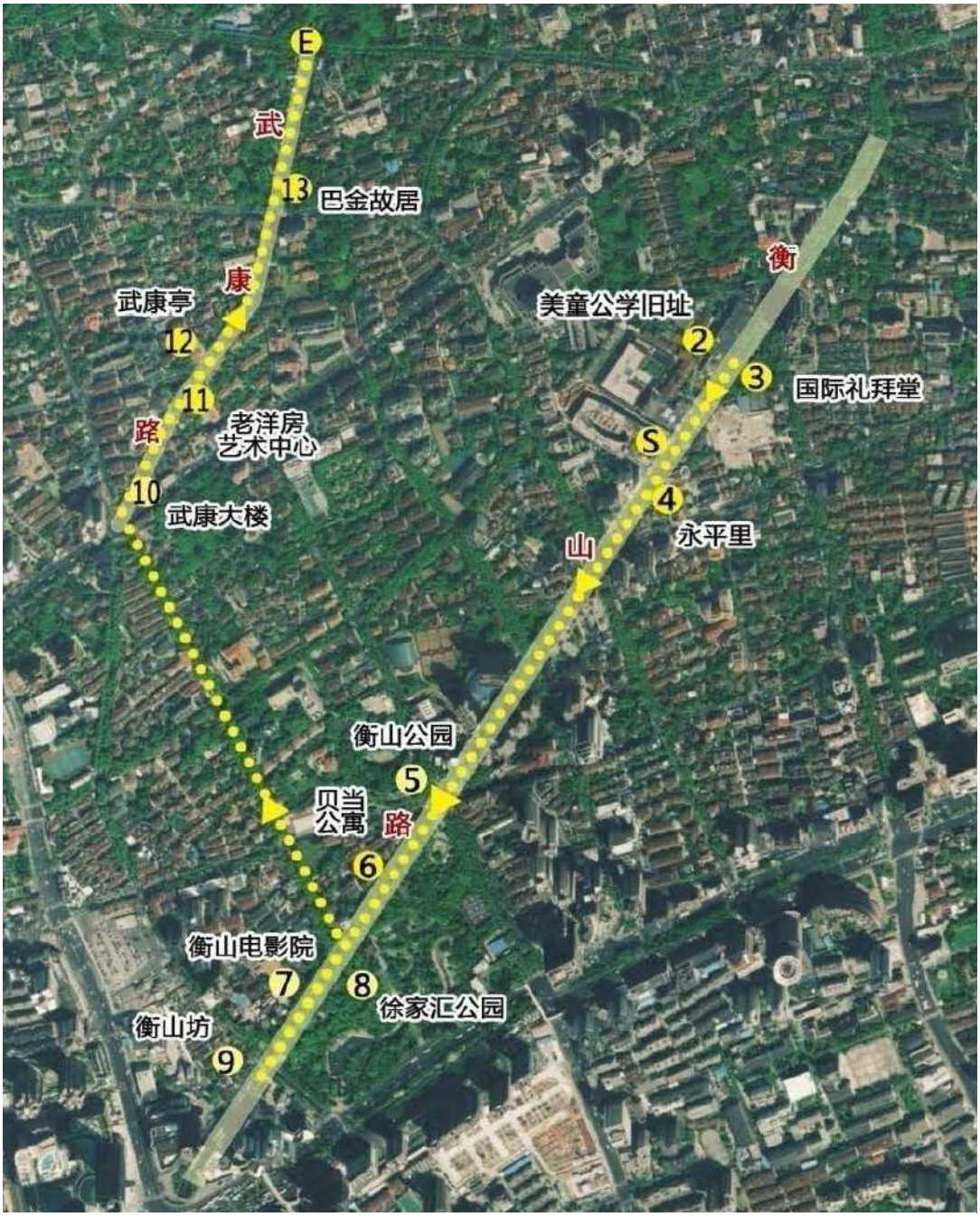
Most industrial heritage in Shanghai are left abandoned. Problems need to think about include how to unveil industrial history and utilize the culture in industrial exhibitions; how to achieve industrial restructuring and upgrading existing functions of the factories so as to maximize its location value and space value.

C. guidance on business type of development area

Guidance should be given to the development of business types in the process, and dynamic, flexible management measures be adopted to satisfy the needs of market and establish good functional connection with neighboring areas.



Caohejing Office 1 / China Fortune Properties / JFA architectes / 2014



Area of Hengshan Road and Wukang Road Case
Suggested Route: 1. Metro Line 1 Hengshan Road Station; → 2. Former Shanghai American School (extrinsic feature); → 3.Shanghai Community Church; → 4. Yongping Li Neighborhood; → 5. Hengshan Park (Optional); → 6. Petain Apartments （extrinsic feature）; → 7. Hengshan Cinema (Optional); → 8. Xujiahui Park (Optional) ; → 9. Hengshan Fang Workshop (Optional); → 10. Wukang Building; → 11. Old Villa Art Center; → 12. Wukang Pavilion; →13. Former Residence of Writer Bajin; → End. West Fuxing Rd.

3. Hengshan Road - Wukang Road

Location

Hengshan Road and Wukang Road are located in south-west of downtown Shanghai, within the Historical and Cultural Area of Hengshan Rd. – Fuxing Rd. (HF- HCA). As the largest one amongst 12 historical and cultural areas in downtown Shanghai, the HF-HCA has the similar scale as the French Concession extended area in 1914. It features garden houses, which is best preserved and has the most intensive distribution of Shanghai garden houses. Besides, a certain amount of traditional residential buildings, new-style Lilong houses and public buildings scatter in the area, and most of them were built from the World War I in 1919 to the start of the Pacific War in 1941. There are more than 2000 historic buildings in the area.

Hengshan Road links to Xujiahui Commercial Zone in south and the Fashion Shopping Street of Huaihai Road in north. It is a silent and elegant access connecting two prosperous zones and is also one of major traffic lines in Shanghai. There is only one metro station along the road - Hengshan Road Station on Metro Line One.

Wukang Road neighbours Fashion Casual Street of Middle Huaihai Road in south. It is 300m away from the nearest Metro Station-Jiaotong University Station in south, which is the exchange station of Line 10 and Line 11.

In general, Hengshan Road and Wukang Road locate in the "Uptown"1, with good location and convenient transportation, while the transport has minor interference to the area. Slow-moving traffic is designed along two roads, which enables the privacy as a whole.

Road Length and Characteristics

The north-south orientated Hengshan Road is about 2.3km in total, starts from Middle Fuxing Road in north and extends to Zhaojiabang Road and Hongqiao Road in south. It crosses with few roads to come into being a six fork in the road, such as Gao'an Road, Yongjia Road, Wanping Road, West Jianguo Road, and etc. In the reason of closed to the embassy area, lush plane trees and distinctive high-end European architectures along Hengshan Road make the place with plentiful Shanghai culture.

The probable north-south orientated Wukang Road is about 1.2km in total, starts from Huashan Road in north and extends to Middle Huaihai Road in south, neighbouring Tianping Rd. and Yuqing Rd. It links many scenic routes, such as Huashan Road, Anfu Road, Wuyuan Road, and West Fuxing Road, etc, in west and east. There are numerous European-style villas, private garden houses and former celebrities' residences down the street. In June 2011, it was awarded as Chinese Historical and Cultural Street.

The boundary of case study starts from Metro Hengshan Road Station to Xujiahui; as well as from the southern exit of Wukang Road and Middle Huaihai Road to West Fuxing Road. Relatively, the historic buildings are concentrated and landscape is preserved intact in this area.

History

Expansion of French Concession

The form of HF-HCA where the Hengshan Rd. and Wukang Rd. are located had close association with the expansion of French Concession. After defeated in the Opium War, Shanghai was forced to open trade and accept the life style of foreigners and the emerging western bourgeois.

In April 1949, the first French Consul and LIN Gui, Shanghai Governor, decided to set a French Concession close to British Concession and Shanghai Town. In 1861, the French compelled to rent another 37 Mu land out of the East Door, because they need buildings for sailing route between France and Shanghai. The French Concession was extended again in 1900 and 1914 with excuse of development and occupied more lands.

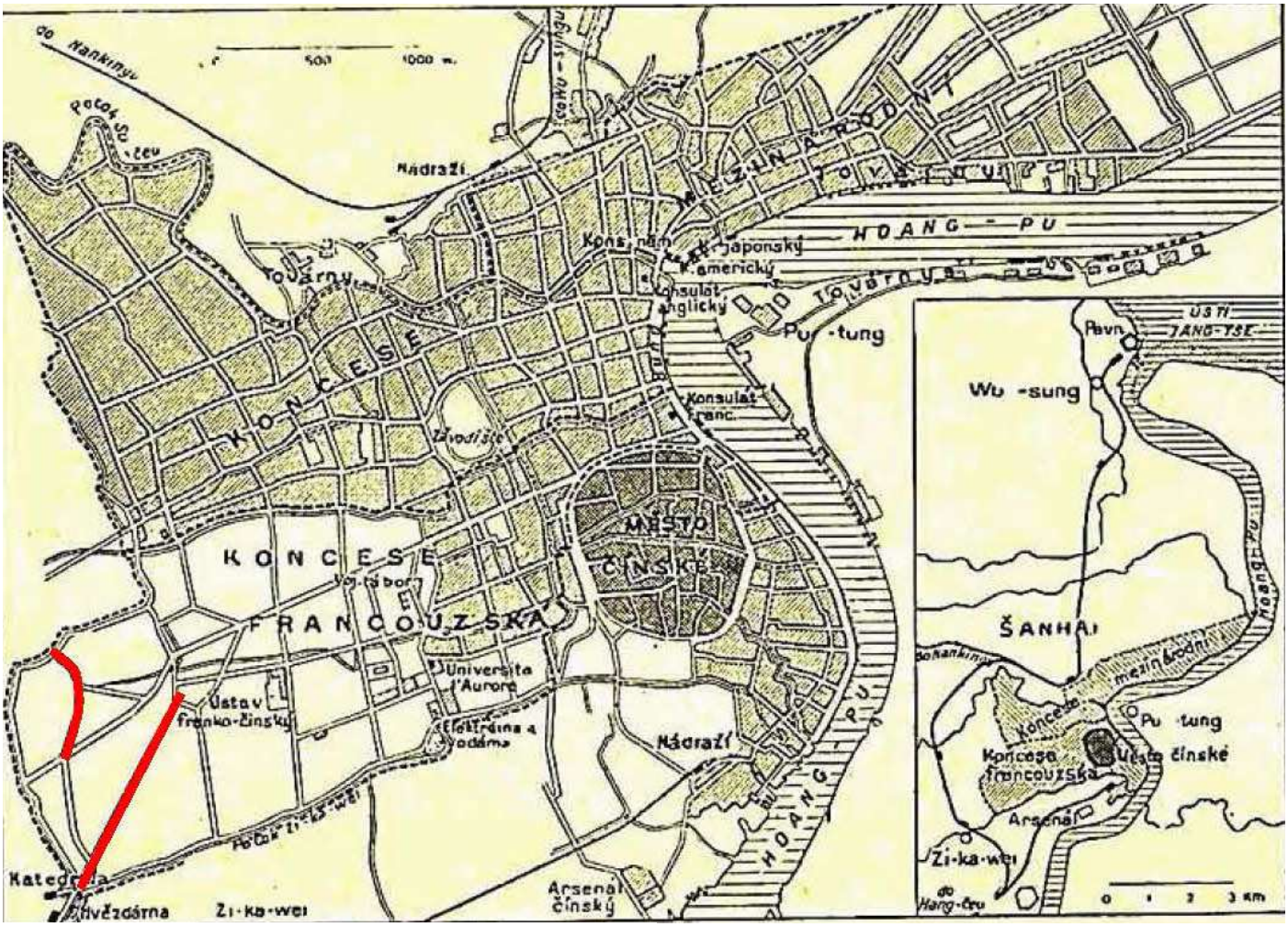
The third expansion in 1914 was made by paving roads beyond the boundary. The total square of French Concession reached 1009 ha.with Xujiahui Rd. (now Xujiahui Rd. and Zhaojiabang Rd.) in the south and YingXujiahui Rd. (now Huashan Rd.) in the west. The area of the third expansion was called West Zone of French Concession which is similar to the today's HF-HCA. By the road construction, the French Concession developed to west, south and north from Baochang Rd. (now Middle Huaihai Rd.) at the beginning of 20th Century. By the 1920's, the French Concession had the most advanced and best condition residential areas. The network of transportation or the development of West Zong of the French Concession had great impact on forming today's urban space and characteristics, while Hengshan Rd. and Wukang Rd. is the typical example.

Hengshan Road (Avenue Petain)

Hengshan Road, formerly known as Avenue Petain, was built by Conseil D'Administration Municipale de la Concession Française de Changhai. It was a non-constructed clearing in west Shanghai before the large-scale expansion plan by Shanghai French Concession.

It could not be counted as an earlier cross-border road as well. After delimited into French Concession West, it was planned to be a main road that straight into Xujiahui.

Post-war American nationalism stimulated Americans to hope to disaffiliate from British community. However, American families and organizations were mostly scattered in different foreign residential areas, so that they were willing to build an independent American Community in Shanghai. With the French Concession, where majority Americans settled at, obtained the western expansion, Americans began to focus on building Shanghai American community along Avenue Petain. Shanghai American School was priory established, then came with Shanghai International Church which mainly for American expatriates and located across the road. In 1920s, both sides of Avenue Petain were gradually built by European-style garden houses. In 1930s, with the increase of land price in Shanghai, the estate agents built new apartment buildings one after another along Avenue Petain that changed the non-constructed clearing into western suburb. There were mostly exclusive residential area, including garden houses and western apartments. The greening level of this area was at forefront rank in Shanghai.



Extension of Concessions in Shanghai (Red Segments are Hengshan Road and Wukang Road)







Aerial View and Old Photos of Petain Road in 1820s

Therefore, numbers of celebrities move into the area.
After the Pacific War broke out in 1941, the Americans gradually evacuated from China.
French Concession became the wartime refuge and caused the flooding of large numbers of people into the area and the property of original detached houses had been changed. At same time, new-style Lilong houses were invested to be constructed. After WANG Jingwei regime took over French Concession in 1943, Avenue Petain was renamed as Hengshan Road. Since 1949, the historic buildings along the road had gradually experienced certain functional replacement from the original high-quality housing into fashion and consumer function, such as hotels and restaurants, etc.

1990s: Rise of Bar Street

In 1994, without specific plan from government, dozens of bars gathered in the core area of the 2.3km-long Hengshan Road. It had become the famous leisure place for young people, and also formed a fashionable leisure block together with adjacent Dongping Road, Fenyang Road and Taojiang Road. Hengshan Road had become the synonym of Shanghai Bar Street. In 1999, there were nearly 100 out of 167 commercial tenants on Hengshan Road were bars, which occupied more than 35,000 square meters of business area and received 650 million of turnover. It was far more outstanding than other leisure blocks in Shanghai. In September 1999, Hengshan Road was listed at the top of "Shanghai Top Ten Characteristics Streets", which had reached the peak of its life.
The birth of "Xintiandi" in Middle Huaihai Road Commercial Block in 2001 had weakened competitiveness of Hengshan Road. Moreover, the appearances of many small bar streets, such as Yandang Road, Julu Road, etc., had attracted customers further that led to the glide of Hengshan Road.

Wukang Road (Route Ferguson)

Wukang Road was formerly known as Ferguson Lane which was named after John Calvin Ferguson, an American educator and president of Shanghai Nanyang Public School (predecessor of Shanghai Jiao Tong University). There were still villages with field along the street until the early 20th century, so that Route Ferguson's prototype was a rustic carriage road along the original ridge and river bank.
Once Shanghai Nanyang Public School was founded by SHENG Xuanhuai, the Westernization Minister of end of Qing Dynasty, Ferguson was hired as the president.
However, most professors of Nanyang Public School lived in the city and had to ride carriage to school that located in the suburb. Due to the traffic crowd of Route de Zi-Ka-Wei (now is Huashan Road) and considering the distance, professors preferred to take Route Ferguson more.
Quantities of pedestrian were gradually increased until 1907. With the dawn of the automobile age, most original roads in Shanghai were unable to adapt to the requirements, so that the municipalities of French Concession began to widening and pave it into a cinder road and also got through to Route de Zi-Ka-Wei. It was a typical representative of cross-border road. In 1914, Shanghai French Concession had expanded to Xujiahui area. Area along Route Ferguson was all included into French Concession. The first consul of France implemented the overall plan over the Wukang Road area in accordance with the then concept of modern urban construction. Wukang Road area had become a high-level French community, and a large number of detached houses were distributed on both sides of Wukang Road. Many wealthy celebrities, including IM Pei's grandfather, moved in. Since then, varieties of new-style apartment buildings began to be constructed. Schools and a number of important organizations were also located on Route Ferguson because of higher culture level of residents in the area.
After Anti-Japanese War broke out, Shanghai was captured. WANG Jingwei took over French Concession in 1943 and renamed Route Ferguson into Wukang Road where a lot of political officers and traitors lived in. Meanwhile, due to the prosperously developed art business in French Concession during the war, many film stars lived in the apartments along Wukang Road.
After emancipation in 1949, Shanghai Municipal Government was established. Garden houses on Wukang Road were taken over and allocated by government, whose main functions were: firstly, as residential houses for leaders and intellectuals, such as Hunan Villa for CHEN Yi and DENG Xiaoping; secondly, as buildings for scientific researches and medicals; thirdly, as accommodations for companies to accommodate large amount of people after reconstruction. During the Cultural Revolution period, the intellectuals were persecuted, their houses were confiscated, and the Usufructs of House were disordered. As a result, Wukang Road, with a lot of intellectuals lived in, gradually stepped into recession from its originally high-level western community with cultural prosperity. Until 2000, plenty of renewal construction on Wukang Road helped it to reveal the original appearance in French Concession Era.
As we can see from the history of Wukang Road, that the former residences of celebrities on Wukang Road not only inherited historical stories, but also were the real reflections of changing times in Shanghai. Buildings along Wukang Road contain variety styles, such as Spanish, French Renaissance, etc. They render Wukang Road to be a not only stylish road but also a precious cultural heritage in Shanghai.

Historic Buildings

Shanghai American School, 1922, 10 Hengshan Road, inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings

Shanghai American School, an international school mainly facing to American immigrant children in the period of 1912 to 1949, was originally located at No.10 Hengshan Road,
Xuhui District, Shanghai, with 37,210m2 covered area and 6,118 m2 construction area.
Main building, accommodation, and water tower were three historic buildings still existing.
The main building, designed by Henry Murphy, an American architect, used vertical three-stage structure and red brick walls. There was a tower, mimicking the form of Independence Hall in Philadelphia in USA, built at the centre of the main building.
Red-brick-walled accommodation had a gentle slope roof skylight and also arched door and window at bottom. Squared-shape water tower, with red brick walls and cornice roof, is the location of CSIC 704 Research Institutes. The main building was inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings in 1994, and accommodation and water tower was inscribed in the fourth List of Remarkable Historical Buildings in 2004.
Shanghai American School reopened in 1980, and now has two new campuses in Zhuzhai Town in west Shanghai and Sanjiagang in east Shanghai.

Shanghai Community Church, 1925, 53 Hengshan Road, inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings

Shanghai Community Church was founded in September 1920. Followers were mainly American immigrants with different denominations. 11 acres of land that opposite of Shanghai American School at Avenue Petain in west French Concession, was bought in 1923. Then in March 8, 1925, red-bricks-walled church with 1,372 m^2 construction area was completed. It could hold 700 people at one time. Community Church conducted all religious services in English before 1950. Priests were all Americans (except during the Pacific War). In 1931, there was a small chapel built next to the church, and also a 400 m^2 social hall was built (originally was Hengshan tennis courts).
Due to the outbreak of the Korean War in December 1950, most immigrants got out of China, then Chinese priests took the church over and the followers were changed to Chinese as well. Language used during service was also changed into Chinese-Mandarin.
In 1958, 17 chapels in Xuhui District associated with Community Church and Savior Church to do joint religious services.
Shanghai Community Church was shut down in August





Bars in Hengshan Road



image of Wukang Road in 1948



image of Wukang Road in 1979



image of Wukang Road in 2014



Aerial view of Wukang Road

1966. LI Chu-Man, the Secretariat-General of Chinese Three-Self Patriotic Movement Committee, who had served as a priest of Community Church, had to expose his identity of underground member of Communist Party because he could not endure the torture from Red Guards.
Thereafter he was transferred to be the head of foreign affairs in Shanghai Revolutionary Committee. At last, he got retired from Xinhua News Agency Hong Kong Branch as the vice president.

Washington Apartments, 303-307 Hengshan Road, inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings

Washington Apartments is located at 303 Hengshan Road, Xuhui District, Shanghai, at a triangle intersection of Hengshan Road and Gao'an Road. The reinforced concrete historic building has a green appearance, and 2,073 m2 covering area and 8,825 m2 construction area, and another 302 m2 attached house. The whole modernist style apartment is slightly rectangular-shaped, and constructed along the road layout. The building has a flat roof, semi-enclosed balcony highlight sthe building's vertical composition. Facades of the building were originally yellow cement stuccoed, but later changed to light green paint. Entrance door is up layers contraction patterns, and the entrance and below window both have motifs in Art Deco. Standard floor apartments consist of three apartments, and each has a main staircase and secondary staircase and an elevator. Washington Apartments Building is one of the first to use elevator in Shanghai.
The building completed in 1928, was once belonged to Shinsa Matheson by Victor Sassoon, but then was sold by Sassoon after the Anti-Japanese War broke out. It was renamed as Westlake Apartments after 1949. In 1982, the building was constructed to add two additional floors based on original nine floors. It was a residential building except contained a great raw food store with long history at the corner of Gao'an Road. The food store is now the second big raw food store in Shanghai after public-private partnership.
Washington Apartments Building was inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings in 1994. This building is now a regular residential building.

I.S.S. Picardie Apartments (Now Shanghai Hengshan Picardie Hotel, 534 Hengshan Rd.), 1934, inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings

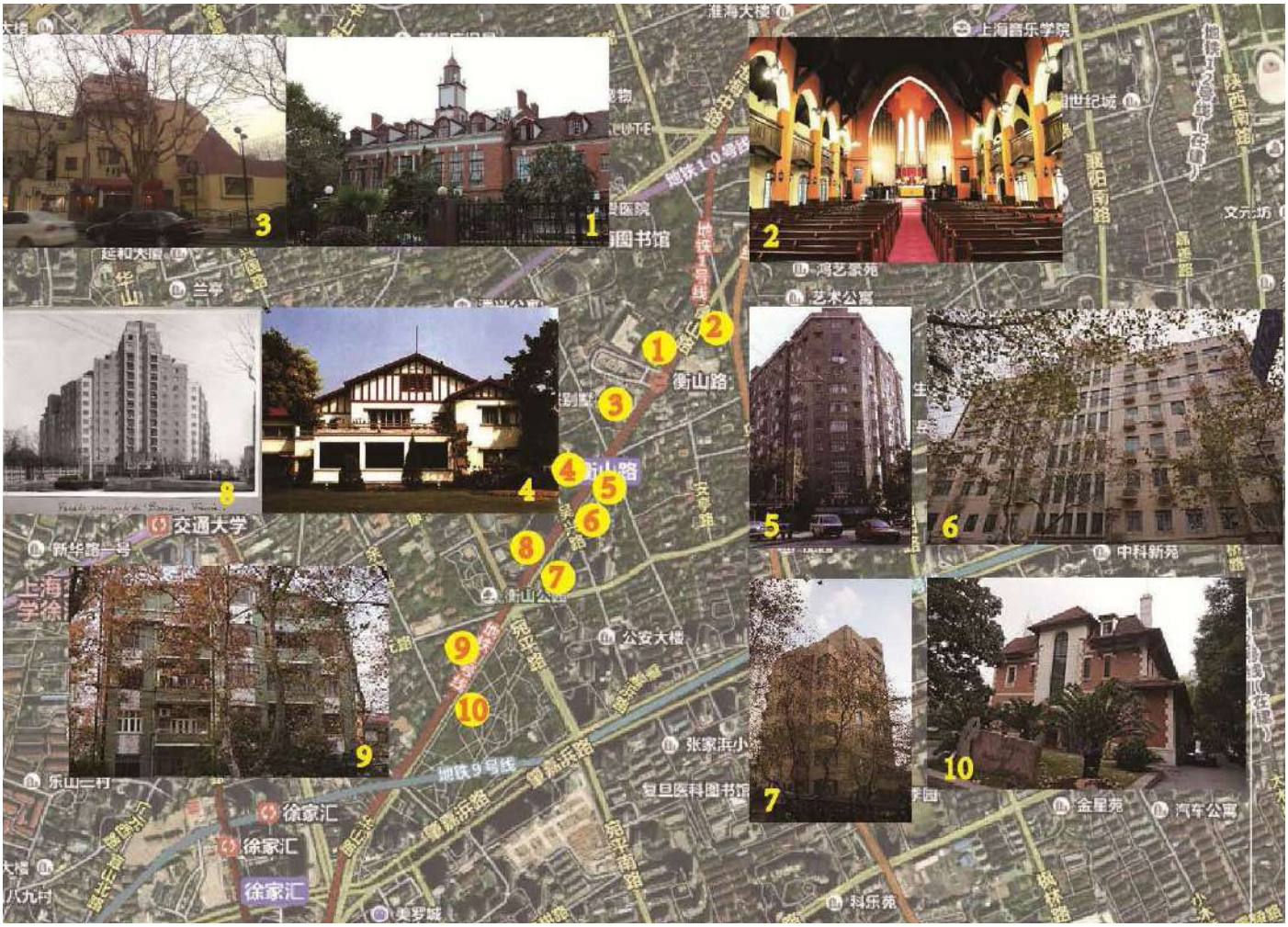
The I.S.S. Picardie Apartments was built in 1934 and finished in 1936. It was high-quality and luxurious apartment, named after the richest area "Picardie" in the north of France. It was invested by China Construction Real Estate Company under the auspices of International Savings Society (I.S.S), supported by four leading construction firms in land property, PanRongJiFrim, HuShunJi Firm, LiYuanJi Firm and Chen Yongxing Firm. The I.S.S intended to create a high-end brand by title of "Picardie" among the French in Shanghai. After its completion, it became the example of deluxe family apartments at that time. The design catered to the living habits of Western. Half year later, there are full of dignitaries from France, USA, Germany, Belgium, the Soviet Union, Denmark, Swiss etc. Jewish rich businessmen occupied a largest part of population.
Therefore, the Picardie Apartments was named as Worlds Apartments by the local newspaper.
After outbreak of the Pacific War, the politics of Shanghai Concession was unstable too. The I.S.S had difficulty in management and closed business till 1945. The Picardie Apartments were under hammer by the government of the Republic of China as the property of I.S.S. However, it went unsold for nobody submitted a bid and was bought by the government with a low price. Then it turned to be a temporary residence for high-ranking military officers in Shanghai. Meanwhile, it received many Chinese and foreign friends pass by.
In 1955, the Apartment was renovated by the Shanghai Municipal Government. Due to the location, it renamed "Hengshan Guest House" and mainly received the Soviet experts who aided Chinese economic development. This was the one of first guest houses accommodated foreigners after the establishment of the People's Republic of China.
In 2008, the Hengshan Picardie Hotel was renovated again and expanded to a five-star one, which had a capacity of 240 rooms and suits. The interior design was French style with modernist and classicist.

Wukang Mansion (formerly the Nomandie Apts.), 1924, inscribed in the Second List of Remarkable Historical Buildings

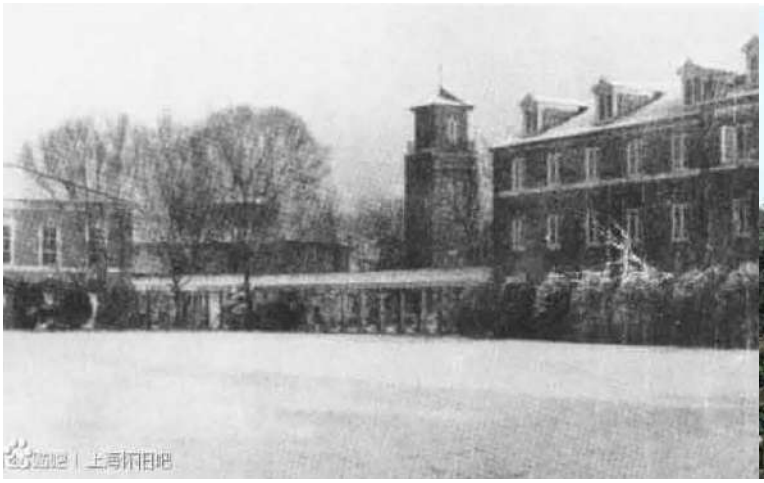
The Mansion was designed by Hugarian-Slovak architect, with the French Renaissance style. The eight- storey concrete building is 30 metres tall and one of the oldest veranda-style apartment, built by the I.S.S. It faces South and narrow, forming 30 degree between Middle Huaihai Rd. and Wukang Rd. From the west, it looks like a ship. The ground floor in the south is Qi Lou2 and link to arcades. The first two storeys are basement, with serial semicircle arcades and the faux stone wall are made of concrete.
The third to seventh storey are decorated a lot with Shimizu red brick, part corner of which has floating balcony. On the third floor, there are triangular classical pediment window lintel. There are eaves hanging on the eighth storey while faux stone wall made of concrete. The belt line is obvious on the facades for the serial balcony connecting three angles, which is typical neoclassical style.
The apartments or residential areas are named after the places in France, which were built by Jianye Real Estate Firm. Therefore, the Mansion was named as Normandie which was peninsula in the north-west of France. The Normandie Apartment was one of the earliest modern high building in Shanghai, most of which owned by the upper-class emigrants. After outbreak of the Pacific War, a large number of British, American and French emigrants were arrested and put into concentration camp or be deported by the Japanese Army. Before 1945, the occupation rate of Normandie Apartment was one-third.
In 1946, the Shanghai Municipal government forced I.S.S bankruptcy. The Wukang Mansion was owned by the government and most of its suits were allocated to officials. In 1930, new building was built on the east of the Normandie Apts. by I.S.S. It was five-storeys with concrete and bricks. Another 1400 square meters garage and attached buildings located in 435 Wukang Rd. were shared by new and original building. The previous movie artists, ZHENG Junli and ZHAO Dan stayed here. SHANGGUAN Yunzhu was suicide due to pressure, which made the building even more mysterious

Huangxing Former Residence, 1912, inscribed in the Third List of Remarkable Historical Buildings

Huangxing Former Residence is located in 393 Wukang Rd. The façade of building is composed of a rectangle and right triangle. The triangle part is facing the street while the rectangle one seats the south, next to the playground of Nan Yang Model High School.
The Building was built up in two different periods based on the architecture style. The rectangle part in the south was formed in 1912 with the style of English Countryside, which showed half-revelations wooden framework and steep roof. While, the façade of triangle part indicated typical Art Deco. Horizontal and vertical lines alternatively lay on the façade and the light horizontal lines were highlighted by the puce bricks. It is hard to believe it was built in 1930s. Besides, massive Art Deco elements were displayed, cameo, baseboard and interior handrails.
From 1914 to 1916, Mr. HUANG Xing, one of the founders of Modern Democratic Revolution and Chinese Revolutionary League, stayed here. During that time, Mr. SUN Yat-sen stopped by two times. The building was called "HUANG Mansion". On Oct. 31, 1916, Mr. HUANG Xing died here. After his death, the building was used by the World Association, World College, Chinese Science Dictionary Exhibition and Shanghai International Library and then it became an international middle and primary school. Now part of it is Shanghai Nanyang Model High School and another part is for



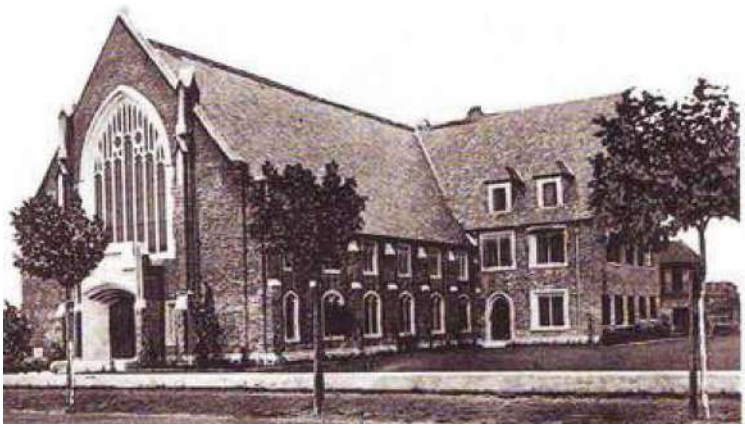
Historic Buildings along Hengshan Road



Old Photo of Shanghai American School



Current Photo of Shanghai American School



Old Photo of Shanghai Community Church



Recent Photo of Shanghai Community Church

residence.
The building, first 393 Wukang Rd, where Tourism Information Center and Art Centre of Xuhui Old Houses seats, was added after Mr. HUANG Xing's death.

Current State

Commercial

In 1994, without specific government planning, dozens of pubs gathered in the core area of the 2.3-mile-long Hengshan Road, becoming the famous leisure spot for young people, forming a fashionable leisure block together with adjacent Dongping Road, Fenyang Road and Taojiang Road. Hengshan Road has become the synonym of Shanghai Bar Street. In 1999, among the 167 commercial tenants in Hengshan Road, nearly 100 were bars, occupying more than 35,000 square meters of business area and 650 million of turnover, which was far more outstanding than other leisure blocks in Shanghai. In September, 1999, Hengshan Road was listed the top 1 of 'Shanghai Top Ten Characteristics Streets', reaching the peak of its life.
Since 2001, the birth of 'Xintiandi' in Middle Huaihai Road Block has weakened competitiveness of Hengshan Road. Moreover, the appearances of many small bar streets, such as Yandang Road, Julu Road, etc., has attracted customers further, leading to the glide of Hengshan Road. The transformation of Hengshan Road is extremely urgent. The planning of Xuhui District transfers Hengshan Road Bar Street into advanced business street. High-end commercial areas like Hengshan Fang have appeared gradually.

Traffic

Hengshan Road is located in south of business centre Xujiahui, and in north of shopping street Huaihai Road, being the quiet and elegant path between these two prosperous area. Hengshan Road is close to consulate area. As one of the arterial traffic street in Shanghai, there is a station of underground Line 1 located in Hengshan Road. The underground stations of Line 10 (Shanghai Library Station), Line 7 and 9 (Zhaojiabang Road Station), and the bus station of No. 167, 816, 315, 320, 824, 830, 93 and 96 also lie adjacently.

Conservation and Renovation of Wukang Road

Wukang Road has been chosen as the pilot spot for conservation and planning of characteristics streets in Shanghai. The purpose of conservation and planning of characteristics streets is to deepen the 'conservation and planning of characteristics':
aiming at all the visible material elements in scope of planning, including all types of exterior accessorial architecture, commercial store, exposed government facilities, etc., the content that is not be specified in details in the regulatory plan and site plan, to provide detailed feasible planning control requirements and guide, to protect the historical architecture and environment that correspond to the advanced residential function, and to improve the whole quality by small scale of renovation.
As the pilot spot work, the Conservation Plan of Wukuang Characteristics Street (Urban Design and Site Plan) that completed by both plan and design companies and public administration department, is comprised by four mainbodies and two accessories: the first part is the general principles, including the role, use, scope, characteristics, current developing features, main problems, conservation principles, function positioning, entry point of planning design, planning management and planning implement, etc.; the second part is to control the element regulation, aiming at twelve types of characteristics such as street space, architecture, walls and courtyard entrance, virescence, the materials, texture and colour of pavement, traffic, exposed government pipelines and equipment, commercial activities, storefronts, advertising boards, nameplates, lighting, street furniture and public art facilities, to produce the detailed content, controlling thoughts and methods of planning controlling; the third part is the conservation principle of characteristics, including plan / elevation illustration of streets and the street façade illustration of block and buildings; the last part is the recent content, projects and design.
The two accessories are the history research report and the collection of original drawings of historic buildings.The conservation planning of the characteristics street has three kinds of uses: as the gist of long-term planning management, the gist of related governments' coordination administration, and the guide of design.

Projects/plans constructed or to be constructed

Location Distribution

There are some renovation projects in and around Hengshan Road, including Hengshan Road & Tianping Road Project, Jiashan Ancient Green Community and Modern Market Renovation Project, Yongkang Road Leisure Street Project, Yongping Li Project, etc.

Yongping Li

Yongping Li Project designed by Standard Architecture aims at renewal of space of historic buildings.

Hengshan Fang : Hengshan Road & Tianping Road Project

It is the renovation of the block in the corner of Hengshan Road and Tianping Road,
Xuhui District, Shanghai. It will be transfer from old residential block into advanced leisure business area, the north part Xinta Li will be the creation office and leisure catering area; the south part gardening house will be the exclusive store and catering area. Tongji Architecture Design is responsible for the planning and architecture design, Laopu Landscape Architecture Engineering Consulting Co., Ltd is responsible for the landscape design.

Jiashan Old Green Urban Community and Modern Market Renovation Project.

The upcoming renovation project of Jiashan Old City is located in the South Shaanxi Road, Jianguo Road, Jiashan Road and Yongjia Road, which will be transferred into a sustainable green urban community with eco-friendly idea and service, roof gardens, loft apartments, studios and cantens. It will be designed by BAU. Moreover, the renovation project to convert the old factories in ancient lanes in Jiashan Old City into the modern market will be in charge of Shanghai Xinxuhui (Group) Co.Ltd.

Ferguson Lane

Ferguson Lane, Wukang Road No. 374 – 378, Xuhui District, is located in the quiet original French Concession. The old western-style house of red sticks in the front was the diplomatist's house during the Republic of China era, the white building in the rear was the office building of Shanghai Instrument Bureau that was built in the 1970s. Hongkong Leasing Real Estate Property bought it in 2005, replanned and renovated by effort of international architects, engineers and landscape designers. The current tenants in Ferguson Lane include the prize cantens, wine hotels, beauty salons, toggeries, flower shop, galleries, etc. The idea of Ferguson Lane is to live elegantly, which has become the designated reception site for tourists of 2010 Expo.



Picardie Apartments (built in 1936)



Recent Photo of Picardie Apartments



Wukang Mansions (Normandie Apartments, built in 1924)



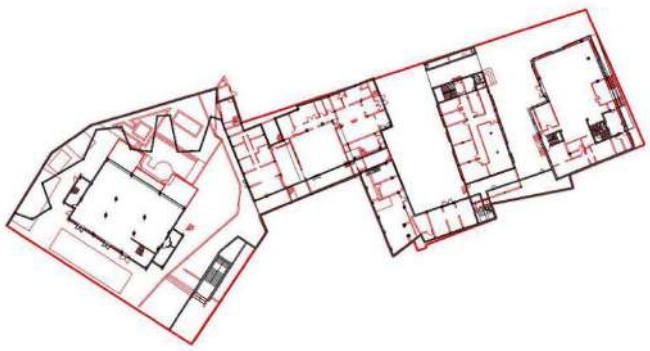
Huangxing Former Residence



Hengshan Fang: Hengshan Road & Tianping Road Project



Art Centre of Xuhui Old Houses





Existing problems

1. Impact of commercial development in neighboring areas

With the birth of Xintiandi in the commercial area of Mid-Huaihai Road in 2001, Hengshan Road witnessed its glory gradually fading away. The rise of surrounding bar streets like Yandang and Julu roads have also taken a share of the popularity, causing the dwindling of Hengshan Road. Furthermore, more and more districts started to build their own commercial streets, especially the rise of Xintiandi, which has seriously affected the business in Hengshan Road.

2. Impact on local business type from the motor vehicle traffic along Hengshan Road

Shops along Hengshan Road, which mainly engage in recreational service, tend to take more street space to do their business; therefore constantly ask the government for preferential policies on road management to facilitate their business development. However, motor vehicles are not forbidden to the area due to some realistic issues, which has caused a lot of traffic blocks. The actual situation of the residential blocks along Hengshan Road and its surrounding area makes it impossible to restrict motor vehicles.

3. Old buildings do not meet modern living standards and the requirements of low-carbon development

There are a total of 6377 historic buildings which date back to the time before PRC was established in Hengshan-Ruxing Road Historical and Cultural Area within Xuhui District, with an area of 2.19 million square meters and floor area of 1.93 million square meters. Old buildings are often made from wood and brick, which become decayed and vulnerable due to long history. There are also issues like infrastructure absence, overload use, structural damage, multifamily housing, illegal building, poor lighting and ventilation, damp in lower story, high heat transfer coefficient of containment structure, leaking and high energy consumption, etc. Conservation of historic buildings with residential function and improvement of local people`s living conditions are the most daunted challenges in the area.

Potential advantages

1. Abundant historical and cultural resources

The protected cultural relics and outstanding historic buildings in Hengshan-Fuxing Historical and Cultural Area account for one third of the total in Shanghai. With a total of 17 former residences of celebrities, 4 of which have been listed as protected unit after renovation, the area is the most concentrated area of these residential buildings in Shanghai, which becomes a new hub of humanity and architectural arts. Most of the area dates back to the third westward expantion of French Concession, which were high-end residences within the area. The various-style buildings include detached garden villas, new-style lilong and apartments. The garden villa integrates various architecture styles of Russia, Britain, France, Norway and Germany. Historic Building groups integrate with local culture of Shanghai, creating a distinctive area with its own character.

2. Liveable environment

After 100 years of meticulous planning, construction and management, the area has become a valuable oasis in the central city upon its livable environment.

3. Diversified population and accessible traffic network

There are a lot of consulates along the Hengshan Road, which gathers more foreigners compared with other city area. Sixth to seventy percent of the shops along the road are run by foreigners, as well as the customers. With good geographic location and convenient transportation, Hengshan Road together with the 11 branch street intersecting with it has formed a traffic network with access to every direction.

Issues/topics to be explored in the seminar

A. Cultural heritage conservation and reutilization of the metropolis

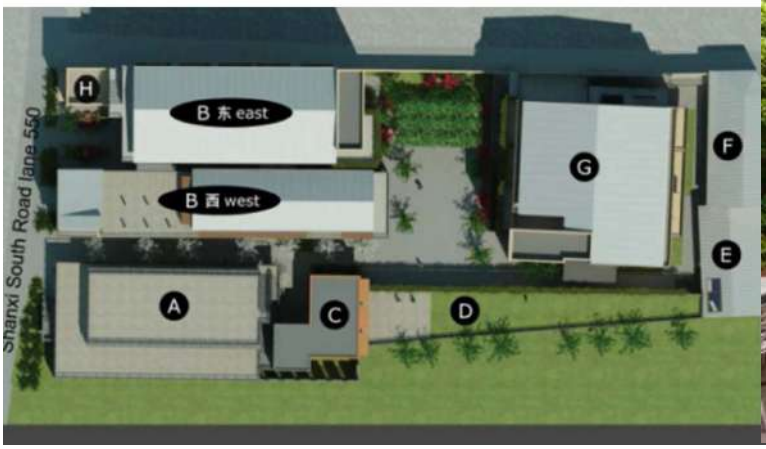
As the most important historical and cultural area of Shanghai, the district accommodates a number of residential heritage. How to address the conservation and development issue in Chinese context of property right?

B. Possibility to be an area of slow life

With very valuable living and historical environment, how to achieve a distinctive area for slow life in Shanghai?

C. Cultural and functional diversity

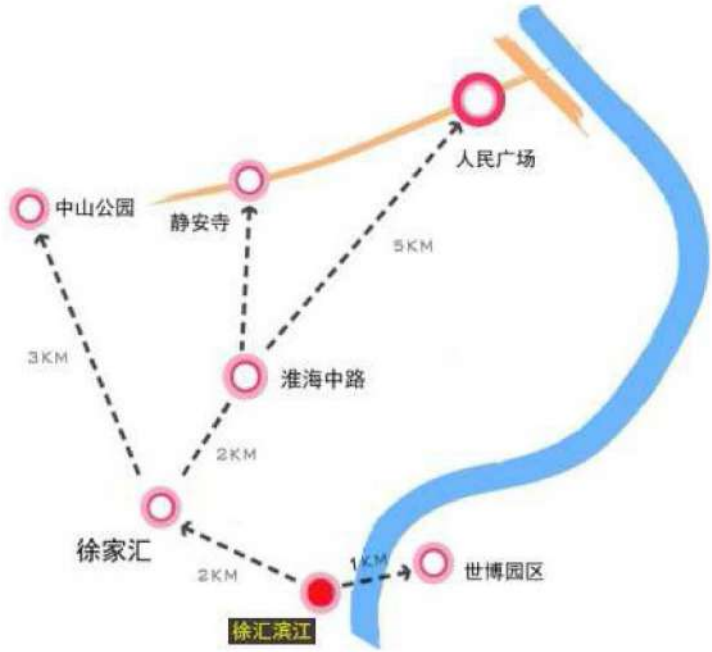
With the objective of “global city” and as an important area where people from different countries live together, how to promote people`s exchange and integration based on the character of each district and to provide multiple functions to city space?

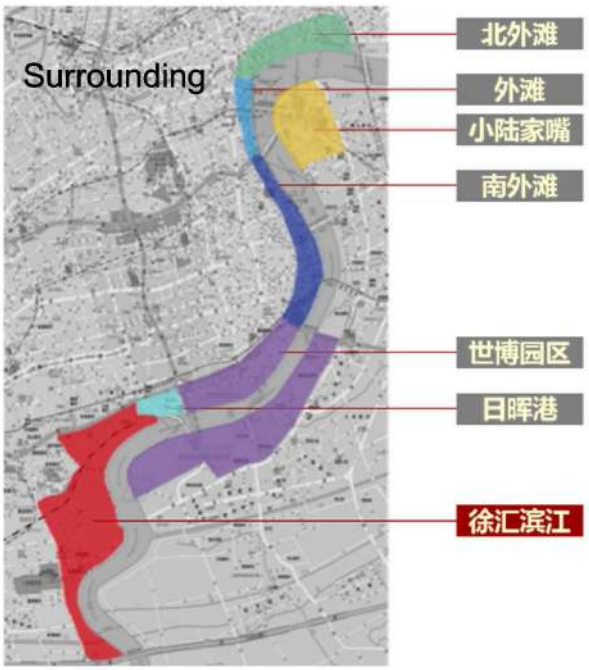


Jiashan Old Green Urban Community and Modern Market Renovation Project



Ferguson Lane





Location



Transportation network of Xuhui Riverside Area



Nanpu Train Station



Backbone of dragon

4. Les berges de XUHUI

Location

Xuhui Riverside Area originally as part of Longhua sub-district of Xuhui District, is located between Xujiahui area and Expo site. It is a belt area along the west bank of Huangpu River, with a number of business and tourist resources from adjacent Xujiahui commercial center, Longhua tourism district and Shanghai Botanical Garden Since 2010 World Expo, Shanghai has started to change from a global financial center into an international city of economy, culture and arts. The south riverside area consists of Xuhui Riverside, Qiantan and the post Expo Zone. The development of Xuhui Riverside Area which was initiated in 2003 aims to build the area into the center of Shanghai`s cultural, media and aviation industries based on construction of West Bund Cultural Corridor, West Bund Media Habor and East China Civil Aviation Service Center. The area will become the new urban center of Shanghai metropolitan in the future.

There are inner ring, metro line 7 and south section of line 11 (planned) in the northern part of the area; besides, there are Longyao Road Tunnel, Shangzhong Road Tunnel (mid ring) in the east and Lupu Bridge (outer ring) in the south. With Shanghai south station in its west, the area is in possession of a rather matured transportation network.

Area

Neighboring Huangpu River to the east, Xuhui Riverside Area stretches to South Zhongshan No.2 Road in the north and Wanpingnan Road, Yunjin Road, Fenggu Road and Wulong Road in the west. SThe Xuhui Riverside Area refers to the southward extension part along Huangpu River within the area of Comprehensive Development of Huangpu River Banks, covering an area of 7.40 square kilometers, stretching 8.4 kilometers along the river bank and another 3 kilometers in the southward from Xupu Bridge, with a total length of 11 kilometers.

Suggested Route

Start. Xuhui Riverside Exhibition Center → 2. Long Museum → 3. Former site of West Bank Biennale → 4. Yuz Museum → 5. Planned area for West Bund Media Harbor → 6. End (optional) touring by electro mobile

History

Before the founding of People`s Republic of China (before 1947): colonial trading center during the expansion of international settlement

Xuhui Riverside Area was part of the international settlement and French Concession during Taiping Heavenly Kingdom. In 1908, the tram route from French Concession to Xujiahui through Baochang Road (Avenue Joffre) and Yaozhu (Tianping) Road were opened by French businessmen. The westward expansion of French Concession starting in 1914 led to the overall development of business and commerce and the promotion of the environment in Xujiahui area. Under the influence of surrounding development, Xuhui riverside area became a commercial and trade center back then.

After the founding of PRC to the time before the Reform and Opening-up (1947-1978): development led by industrial construction.

With fast urbanization in 1960s and 70s, Xujiahui area developed into the industrial area of Shanghai, with an array of plants and factories involving sement, detergent production, papermaking and more than 10 docks along the Longwu Road which directly led to city area of Shanghai. Industrial construction, which boosted the economy, had also created a number of environmental issues, such as serious water pollution caused by sewage discharging of plants along the river.

After the Reform and Opening-up till now (1978-): evolution from social-economic center into global financial and trading center

Since the reform and opening-up of China, the original industrial area was retained and new functions of business, residence and public services were introduced for the development of a social and economic hub in the district.

The development of Xuhui Riverside Area was initiated in 2003. The project aims to build the area into Shanghai`s new center of cultural, media and aviation industries based on the construction of West Bund Cultural Corridor, West Bund Media Habor and East China Civil Aviation Service Center. The area will become the new urban center of Shanghai metropolitan in the future.

World Expo 2010 in Shanghai brought to the area a new round of opportunities. The construction of a number of cultural projects, including Oriental Dreamworks, Long Museum and Yuz Museum, officially launched the West Bund Media Habor project in Xuhui Riverside area, making its first move towards a cultural-centered planning for the area. To be constructed around the positioning of “West Bund Media Habor”, the entire area will become a global cultural waterfront and a new city axis which integrates industries, culture and urban eco-landscapes in the future.

West Bank Architecture and Contemporary Art Biennale 2013: combining industrial heritage with public cultural functions

The West Bank Architecture and Contemporary Art Biennale 2013 was held in Xuhui Riverside Area in October to December, 2013.With the theme of Reflecta and Fabrica and making use of the West Bank, it aims creating a high-end platform for urban culture and building the largest outdoor art museum in the new century.

Vision: waterfront extension area for life science industry; ecological recreational and business area; eco-residential area.

With the Expo site right across the River, Xuhui Riverside Area as the core of the supporting area within the Expo Park, has attracted the attention from the globe by its important location and a promising functional upgrading in the near future. By retaining the legacy of history and traditional elements of “old Shanghai” and creating a modern waterfront landscape, the area aims to demonstrate a unique riverside



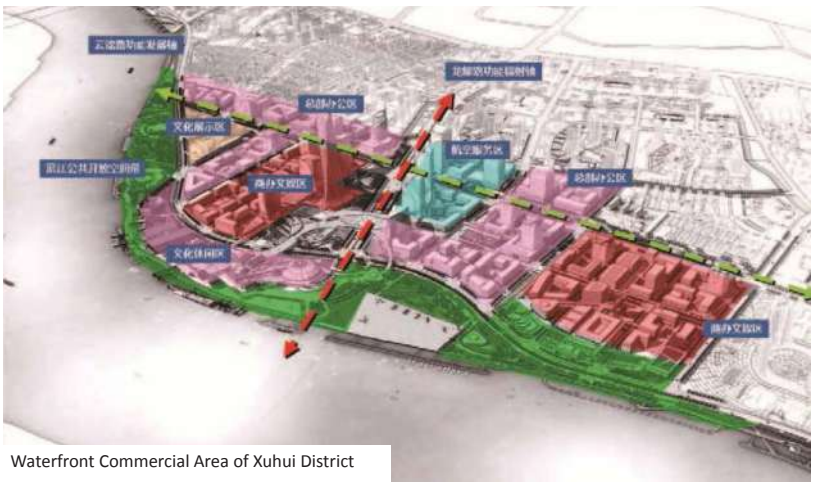
Reserved oil tankers



Marine corridor



Waterfront Commercial Area of Xuhui District



Waterfront Commercial Area of Xuhui District

landscape of Shanghai in its 8.4-kilometer banks and to lead the culture and fashion of the metropolitan by integrating the glorious history of Huangpu River with the splendid future of Xuhui district.

In the future, the area will be built into a mixed-use district with three major functional divisions, including a waterfront extension zone for life science industry centered on headquarter economy and high-end medical services, an eco-recreational and business district with clustering of four centers of civic aviation service industry and international aviation industry, and an eco-residential area integrating residential, cultural, educational and recreational functions.

Current State

Commerce

For the moment, except for a few number of old residential quarters in the south and several high-end properties newly developed in recent one or two years, most part of the Xuhui riverside area is still in the initial stage of development. There are hardly any commercial facilities except one Lotus Supercenter next to Chuanchang Road.

In general sense, with Xujiahui commercial area in the north, South Station and Longhua commercial districts in southwest, the daily needs of local residence can be basically satisfied.

Although relying principally on the supporting facilities of surrounding commercial districts, the area is well planned with a promising development in the future. The Phase Two plan for one résidential quarter to the north of Middle Longhua and Dong`an roads includes the introduction of five-star hotels. Shanghai Greenland Center which is currently being constructed is located in the former Area C of Expo Park, where to house headquarters of enterprises and to take the role of a hub for cultural and creative industries in the future.

Transportation

There are inner ring, metro line 7 and south section of line 11 (planned) in the northern part of the area; besides, there are Longyao Road Tunnel, Shangzhong Road Tunnel (mid ring) in the east and Lupu Bridge (outer ring) in the south. With Shanghai south station in its west, the area is in possession of a rather matured transportation network.

The north-south thoroughfare of Wulong Road and east-west Longyao Road make sure a quick access to the very core area of Xujiahui, with a number of bus routes including Bus 56,111,144,720,714,755,731,770 and 824 etc.

There is a complete traffic network consisting of Longteng Avenue, Dong`an Road, Longhua Road, Wulong Road and South Longshui Road in the area, with a lot of other main lines such as Ruining Road, South Wanping Road, Fenggu Road and Yunjing Road.

Industrial Heritage Conservation and Utilization

Jinhui Nanpu Garden

Originally known as Nanpu Railway Station, it is located at the end of Zhaofeng Road, between the two wharfs of Kaiping and Beipiao. Constructed in 1907, the station was one of the first joint hubs of water-land transport. First named after the River as Rihui Port Station, it was finally renamed Shanghai South Station in 1958 after two rounds of development and expansions in 1953 and 1956. The station covers an area of 323 hectares, including 26.9 ha of freight yard. The total 55 routes have an arrival and dispatch volume of 5.3 million tons every year. It was an important connection between railway and waterway of Shanghai. The core area of the garden is the Nanpu 1907 (the original warehouse for Route 18). By giving consideration of the surrounding buildings, a Xuhui Riverside Public Open Area Planning Exhibition Hall is constructed in the former site of the station to present the history of the area by photos and planning draws. The former dock along the river within the exhibition hall was reconstructed into a square planted with trees.

Locomotive Garden of Nanpu Station

An old locomotive collected in Nanpu Station for many years was fully restored as a permanent memory for this water-land transportation hub in Xuhui area. Objects and articles as part of the old transport system are placed in the garden, walking by which, the rumbling of trains seem to echo around our ears.

Squares with cranes

Based on the restoration of industrial shipping cranes along the river, several parks and public space are constructed. These steel colossus standing along the river bank, bring back the memory of a busy navigation era from the planting and flowers surrounding them.

Maple Forest and Amber City

Located at the intersection of Fenglin and Ruining roads, the structure is a protective redevelopment of the former Beipiao Wharf. Maple trees are selected as the major landscaping plants in the area, which is also identical to the name of the road in Chinese.

With 515-meter-long waterfront, the wharf was specially used to unload coals in Shanghai. The two floating piers were originally built by Beipiao Coal Company in 1929, with a total length of 120 meters. The wharf was reconstructed in 1970s and 80s to take the transit shipment of coals in the area. Looks like an piece of auspicious clouds floating over the maple forest, the structure will become one of the landmarks in the area with functions of exhibition, tourism, recreation and public events.

Beipiao Wharf

Originally functioning as the coal conveyor of Beipiao Wharf which was built in 1984, the corridor was restored and reinforced with modern technology with towering orange cranes connecting at the two ends. The 420-meter-long viewing corridor in the air is the only visual platform of its kind, and has provided visitors with a new dimension to enjor the landscape along Huangpu River.

Creative Market

The U-shaped stands at the cross of Xiaomuqiao Road is connected to thousand-square-meter skateboard pool which faces Huangpu River, providing enough space for passionate and creative young enthusiasts.

Longhua Bridge

Longhua Bridge on Fengxi road, known as “backbone of dragon”, is jointly designed by an American architecture firm MADA s.p.a.m. and Shanghai Municipal Engineering Design Institute. With a total of 345 meters, the main deck is 165 meters in length. Based on the bionics principles, the bridge is designed by reference to spine biomechanics. It is the only double-trussed bridge with variable section over an inland river in China. The upper layer is for motor vehicles and the lower for walkers. There is a plaza under the bridge, where the linear and LED lighting join each other from the top and bottom at night to create a visual effect of dancing notes. The bridge demonstrates an exemplar in perfect combination of landscape arts and bridge techniques.

Maritime Tower

Originally built in 1980s, the tower is 412 meters in length, covering an area of 20 square meters. It was used for observation, surveillance and visa management. With maintenance of the original functions, the appearance was decorated and renovated with its shape as a giant brush. One can enjor the river views when standing on the platform of the top floor, with a gorgeous night view in particular.

Longheng Waterfront Trails

Made up of a platform and waterfront trails, the area is a large terrace close to water along Huangpu River. With trails extending into the river, the area introduces to the public the idea of “slow life”.





West Bund Media Harbor





Xuhui Riverside Park





Projects constructed and to be constructed

Waterfront Commercial Area of Xuhui District

The commercial area of Xuhui riverside district is located on the west bank of the south extension of Huangpu River, taking an area of 1.4 square kilometers. The planning is given consideration to the comprehensive development of Huangpu River banks and the functional adjustment of Longhua Airport to enhance the public activity space in central urban area and to improve the service function of the city by accelerating the development of service industries and promoting the value of the region.

West Bund Media Harbor

Located in the west bank of southern section of Huangpu River, the West Bund Media Harbor project stretches to Longteng Avenue in the east, South Longshui Road in the south, Yunjin Road in the west and Longyao Road in the north, with a total construction area of 30.54 ha.

With its market position in cultural media and information communication industries, the project aims to build a dynamic clustering area of media industry. It also aims to create a business district with a sense of community which integrates different group`s needs of office, hotel and SOHO, as well as a waterfront public area with improved commercial and cultural facilities.

As a hub of information, the media harbor will become the most advanced base to generate value in a new era by collecting and distributing news and events 24-7 happening all around the world. As a joint where culture and passion meet each other, it will facilitate the nurturing of new culture and creativities by enabling the meeting of different ideas and cultures. It is a place where human being meets with nature, with city and with each other and a place where the experience and feelings start to spread.

Xuhui Riverside Park

Xuhui Riverside Park is the Phase One of Xuhui Riverside Project. The park covers an area of 24 ha starting from Rihui Port in the north to the Oil Tanker in the south, about 3.6km along the river bank. The park was initially completed in April 2010. The site was originally used as the freight yard in the harbour, where a lot of other heavy polluters like cargo terminal, wharf for sand and stones, coal yard, cement plant and paper-making plant gathered. After three-year reconstruction, the place has undergone a complete change and a new park is built up.

The gantry cranes, anchor piles originally used for water transport are retained in the park, as well as facilities like a locomotive, part of trails and warehouse of No.18 route for the old land transport. The new river view together with the image of old Shanghai port constitutes a distinctive landscape.

The power for lighting along the river is generated from wind harnessing. A corridor is built in the air based on its near-water location to enable a view of Lupu Bridge and buildings in surrounding area.

Long Museum |West bund

The museum was actually not intended to be what it is at the very beginning, which dated back to 2010 even before the Expo was started. As part of the long-term development strategy of Shanghai, Xuhui Riverside Area also started its urban renewal program by taking the opportunity of the city development plan made for the Expo, with relocation of some riverside wharfs and factories within its scope. The original plan was to build a tourist service center at the site of today`s museum, scheduled to be completed together with the coastline construction of nearby river section around the opening of the Expo, by which a two-layered underground garage had been completed in fact. The second phase started together with the overall development of 8.4-kilometer river banks. However, the then Secretary of the CPC Shanghai Xuhui District Committee Doctor Sun Jiwei was no longer satisfied with a simple business development plan, hence initiated a Cultural Corridor development project named “West Bund”. Later, a group of museums and cultural media enterprises which are influential and famous around world were introduced to the area by the district government, including Oriental Dreamworks and other “Dream Center” entities.

Long Museum is located in the central area of the former Beipiao Wharf, with a “coal funnel” – a concrete structure used to carry and convey coals in the old days. Red gantry cranes stand not far away on the bank of the river with their majestic figures. There are several railway tracks within the site which have all been preserved as industrial remains.

The new design aims to rediscover and unveil the association between the architecture and the industrial history of the site. Everyone will be attracted and impressed by the colossal corridor – the coal funnel which is 110m high, 10m wide and 8m high- retained at the site. The gigantic structure with the very simple function of transportation possesses a unique charm appealing to everyone. One will be even more amazed after listening to and learning about the history and function of the funnel and those tracks underneath — a sense of appreciation from a pure unity of the concrete structure and the functional space it occupies. Therefore, we decide to construct a similar pure structure with concrete.

The new building is featured with “umbrella-shaped” structure made from cast-in-situ bare concrete, which gives a sense of sheltering and preserves the visual impact echoing the funnel at the near back. The site presents a sense of primitive wildness from the inside.

The giant space and smooth surface give a trace of futurism where the new is put in parallel with the old in a coordinate system of time, forming an urban space charmed with history and memory. The space covered by the “umbrella” with its implications of the arch gives association with caves and shelters. The ground floor is 12m in height and 16m in width. The ceiling connected with the walls looks like an extension with the surface made up of the same concrete materials. The arcing point of the ceiling was intentionally lifted, and the interior is supported by individual walls, which helps to form a flowing space with some inherent character of publicity. People may have a fantastic sense of freedom, which in turn makes the space more than an ordinary impression of art galleries.

The public character of Long Museum (West Bund) also lies on its non-enclosed spatial style, which contains a lot of open space for public activities, such as artistic workshop, art stores, art trainings, bookstore, library, canteen, café, etc.. The art is made closer to people`s daily life. As for the architecture design, accessorial functions are relocated from the inside to the outside. The coal funnel extends from the streets all the way to the riverside, with a specially designed over bridge which connects the courtyard with one canteen on the second floor with the footpath along the bank. With this design, people can walk through the museum and step onto the funnel, dining, sitting, walking and enjoy the riverside views by themselves even after the museum is closed.

The exhibition area is finally divided into two sections with underground floors for ancient and modern arts and those above the ground for contemporary arts, which also echoes the contrast this architecture tends to present at the very start. The underground space, which implies the time existing preceding us, is defined in a way of conventional but modern “white box”, while the time succeeding us is represented by this classical but fantastic space made of bare concrete which exudes sense of contemporary freedom.

The idea demonstrates a type of tension we tried to present and a construction of time.

By addressing the needs for regular exhibition activities, it has also provided a creative stage for unique shows of contemporary arts. (Liu Yichun)

Yuz Museum

The Yuz Museum is founded by Mr. Budi Tek, a Chinese Indonesian entrepreneur, art philanthropist and collector. Based on Mr. Budi Tek’s idea of «collecting instead of storing up», and in order to share with more people remarkable art works, Shanghai Yuz Museum, supported by the Yuz



Long Museum









Foundation, has finally settled in Xuhui Riverside Area. It undertakes the mission to facilitate the improvement of contemporary artists, to enhance understanding and appreciation of contemporary Chinese art among the public, and contribute to the advancement of contemporary art.

Shanghai Yuz Museum in Shanghai, designed by the well-known Japanese master architect - Sou Fujimoto, is located at the former site of the hangar of Shanghai Aircraft Manufacturing Factory. Sou Fujimoto preserved the original looking of the hangar and transformed the main space into a spacious exhibition room for art shows. He also designed a flat-roof glass to fit the distinctive feature of the old warehouse. As for the color, the Museum, adopting the style of the old hangar, was painted crimson, which posted a stark contrast to the green plants around it, giving a wonderful visual impact.

He applied a whole new idea of "green box" in his design, which was very different from the conventional "white box" idea of museum. By introducing the outdoor green plants into the 3000-square-kilometer glass hall, and connecting the reconstructed hangar space and the eastern outdoor space along the river, he managed to turn the huge room into a greenery box. The contrast visual impact and sense of history endowed by the old hangar space, together with the affinity brought by the glass lobby, makes the museum a new landmark in the west bank of Shanghai.

West Bank Architecture and Contemporary Art Biennale 2013

The West Bank Architecture and Contemporary Art Biennale 2013 was held in Xuhui Riverside Area in October to December, 2013. The advantage of the Biennale rests upon its structural implication of starting from scratch. «West Bank 2013», as its first exhibition, lays focus on three aspects: space construction, artistic production and future imagination. With the theme of Reflecta and Fabrica, the biennale covers artistic forms including architecture, contemporary art and theatre and incorporates tools such as sounds, videos, spaces, devices, performance, etc.. Making use of the West Bank, it aims at forging an international forefront for cross-domain art, creating a high-end platform for urban culture and building the largest outdoor art museum in the new century.

The exhibition, opened with a space image drama, is composed of outdoor construction show and indoor theme show. The latter, held in the homogenizing silo, consists of 4 specific shows of architecture, sound, video and theatre. Taking the four cultural phenomena of the West Bank (Dream Works, concert hall, museum and new buildings) as a starting point, the indoor show will start the systematic research on contemporary architecture, sound art, video art and modern theatre. Moreover, it will, with the presentation of the four phenomena as the main body, reflect upon the past to inspire imaginations upon the future, figure out the problem awareness of the four cultural forms in the new century, innovate the form and development path and demonstrate the consciousness of self-renewal and experimental creation of China. The indoor show picks «Reflecta» as its theme for the first biennale as a respond to China's surging urbanization, showing insights to slow down and review the past, setting a new starting point and creating a brand new historical context for biennales in the future.
The outdoor construction show is held in the waterside open space on the West Bank.
With «Fabrica» as its theme, the show adheres to the philosophy of «Pre-Fab» and «+In-Situ». World renowned architects and artists are invited to conduct on-site creation so as to present their thoughts on the current works. Participating in the design and creation are prestigious architects both at home and abroad including Zhang Yonghe, Wanshu, Liu Jiakun, Urbanus Architecture and Design, Atelier Deshaus, Lihu, Zengqun, Wang Fangji, Yoshiharu Tsukamoto, Mike Lee, Micheal Bell, Schmidt Hammer Lassen Architects, Anton Garcia Abril, etc.

Existing problems

1. The development position is not clearly defined.

Although business function is planned to replace the original industrial-based function, there is no in-depth study on types, scale and distribution of business in current planning.

2. single-function and weak supporting facilities

The area is dominated with industrial plants while facilities for residential, commercial, recreational and entertainment functions are relatively behind, causing difficulties in attracting population and lack vitality. TThe single-functional tendency may affect the flow of population and industries and jeopardize the development of local industrialization.

3. Lack of connection with neighboring area

The development of riverside area give little consideration to the functional connection with neighboring area (such as Fenglin Life Science & Technology Park), as well as lack of traffic connection.

4. Industrial heritage is not well adaptively used.

The industrial heritage, as a huge local resource, has not been fully utilized at current stage. Most of the sites are left abandoned without in-depth exploration of their cultural and historical significance and values, which goes against the revitalization of the area

5. The landscape needs to be improved.

With relatively low greenery rate, the area is now with poor environment and air quality. The landscapes need to be more diversified and the quality to be improved.

Potential advantages

1. Good coastline landscape

With its waterfront location and long coastlines, Xuhui Riverside area is abundant in landscape resources, which provides important foundation for the development of a high-end business and service divisions and rooms to improve life and environmental quality.

2. Abundant historical remains

A number of old industrial heritage including Shanghai Cement Plant, Shanghai Aircraft Manufacturing and Longhua Airport has laid a cultural foundation for the area, which could be used in the construction of a exhibition and experience zone with land-sea-air themes. In addition, the Longhua tourist district which consists of Longhua Temple, Longhua Pagoda and tourism city, and Longhua Martyrs' Cemetery also diversifies the tourism resources in the region.

3. Cultural space

Based on cultural resources of higher educational institutes, Shanghai Library, Shanghai Grand Stage and Shanghai Film Group which are all located in Xuhui district, together with the flagship project of Oriental Dreamworks, the high-end cultural industry which combines modern media, creative industry, high-quality cultural activity and fashion shows will open a door to the outside world of Shanghai. The area could become the hub of cultural creative industry by giving full play of its space advantage and attracting a group of high-end cultural industries including galleries, museums, art collection exhibition and trading centers and performance centers, thus making itself into a new landmark of Shanghai. At the same time, the Architecture Biennale has also brought with it good opportunities for development.

4. Easy transportation access

The area is close to Shanghai South Railway Station and with inner, middle and outer rings going through it. It is also accessible by metro line 7, 12, 3 and 4, and the two tunnels and seven avenues as supporting facilities have been completed during the Expo.



Yuz Museum





Yuz Museum



Key issues / topics to be explored in the seminar

A. Ecological restoration of industrial brown fields

Due to long-term environmental pollution and destruction, the industrial brownfields in Xuhui Riverside Area was badly damaged in terms of their eco-system. Explorations need to made in how to enable their restoration by application of various technologies and existing resources and by readjusting layouts of urban functions,etc.

B. Adaptive use of industrial heritage

Industrial heritage in the area is almost left abandoned at current stage. Considerations should be given to issues like how to unveil industrial history and utilize the culture in industrial exhibitions; how to achieve industrial restructuring and update existing functions of the factories so as to maximize its location value and space value.

C. Tourism development

Based on its abundant historical, cultural and ecological resources, attention needs to be paid to how to develop local tourism and make the area full of dynamics and attracted to citizens and tourists, to build it a new landmark of Shanghai.

D. Industry positioning

The good location of Xuhui Riverside Area is a valuable advantage for its development. Discussions need to be made in how to properly utilize this advantage and find its market position either in tourism and recreational space development or maximizing profits by developing high-end business industries or both.





West Bund Biennial of Architecture and Contemporary Art, 2013






50周年
中国FRANCE
CHINE 法国
相遇 • 行走 • 共享 中法行进式研讨会
RENCONTRES DE SHANGHAI, UN SEMINAIRE EN MARCHANT
2014年7月13日-16日 中国上海
Du 13 Au 16 Juillet 2014, SHANGHAI CHINE




CHINE 法国
主办方
承办方
SOUS LES AUSPICES DE
ORGANISATEURS
PARTENAIRES






中国上海 发现更多·体验更多
Shanghai China More Discovery More Experience



Remerciements

Nous remercions chaleureusement tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cet ouvrage et au succès du séminaire qui l'a précédé :
- les représentants des Écoles nationales supérieures d'architecture qui ont participé à la préparation du *Séminaire en marchant*.
- Bruno J. Hubert, Alain Marinos, pour leurs conseils avisés
- Marie Féjoz à la Maison de la Chine
- les équipes du développement culturel, de la communication, des éditions à la Cité de l'architecture & du patrimoine
- Aurélie Bernard à la Direction de l'action internationale de l'ADEME
- Hervé Carriou pour le film réalisé pendant le séminaire
- nos collègues en Chine, au World Heritage Institute for Training and Research for the Asia-Pacific (WHITRAP) et à l'université Tongji
- Amaëlle Mayer et CHEN Nan au Consulat général de France à Shanghai
- LIANG Wei et CHEN Wei, interprètes du séminaire
- QIAN Li, pour son aide à la traduction
- tous les intervenants au séminaire et les habitants de Xuhui qui nous ont accueillis.

L'opération a bénéficié du soutien de :
- L'ADEME
- L'Ambassade de France en Chine
- L'Institut français, dans le cadre de l'anniversaire des relations diplomatiques entre la France et la Chine.

Séminaire en marchant
Shanghai, 13-16 juillet 2014

Organisation

Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui
GUAN Yetong, directeur
SHAO Yong, directrice adjointe temporaire
ZHU Ting, directrice adjointe
WANG Xiao, chef du Département de la planification

WHITRAP
World Heritage Institute of Training and Research for the Asia and the Pacific Region - Shanghai
ZHOU Jian, directeur
LU Wei, directrice des relations internationales
QU Ying, chargée de programme

Université Tongji
WU Zhiqiang, vice-président

Cité de l'architecture & du patrimoine
Guy Amsellem, Président
Françoise Ged, **Emilie Rousseau**, Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine

Agence REW
Rémi Ferrand, **Émilie Cam**

Participants aux ateliers

Catherine Bastien-Ventura, biologiste, ingénieur de recherche, CNRS
Sébastien Beck, avocat, Association Environnement France Chine
Vincent Bradel, architecte, enseignant, ENSA[1] Nancy
Émilie Cam, architecte
Romain Chazalon, architecte, enseignant, ENSA Saint Etienne
Barbara Dennys, directrice de l'École supérieure d'art et de design d'Amiens
Florence Desille, urbaniste
David Euvrard, étudiant en paysage, ENSP
FAN Lang, architecte, enseignante, doctorante, ENSA Strasbourg
Rémi Ferrand, architecte, enseignant, ENSA Nancy, ENSAVT Marne-la-Vallée
Marie-Christine Gangneux, architecte
Françoise Garcias, guide conférencière
Jean-Claude Garcias, architecte, historien, enseignant, ESAG
Françoise Ged, architecte, HDR, responsable de l'Observatoire de la Chine, Cité de l'architecture et du patrimoine
GU Wei, urbaniste, Shenyang, ancienne du *Programme présidentiel*[2]
René Guérin, architecte, CAUE du Vaucluse
Salma Hdyli, architecte
Guy Henry, architecte
Léon Hong, ingénieur
HU Lijun, urbaniste, université Tongji
JIANG Jiawei, architecte, doctorant, université Tongji
Héloïse Le Carrer, architecte, agence Jacques Ferrier, Shanghai
Loïc Leproust, urbaniste, ingénieur environnement
LI Bing, architecte, enseignant, Dalian, ancien du *Programme présidentiel*
LU Yue, architecte, doctorante, Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Pierre Mansat, chargé de la métropole du Grand Paris auprès de la maire de Paris
Jacqueline Nivard, sinologue, historienne, Centre d'études sur la Chine moderne et contemporaine, EHESS
Gaëlle Peneau, architecte
Émilie Rousseau, urbaniste, Observatoire de la Chine, Cité de l'architecture et du patrimoine
François Terrien, architecte
Catherine Ung, étudiante, AgroParisTech, en stage de fin d'étude
Ghislaine Vappereau, sculpteur, enseignante École supérieure d'art et de design d'Amiens
Marc Verdier, architecte, enseignant, ENSA Nancy
WANG Hongfeng, chercheur, artiste plasticien, Shanghai
WANG Qiao, architecte, agence Jacques Ferrier, Shanghai, ancienne du *Programme présidentiel*
WANG Yanjing, urbaniste, Dalian
Marie-Christine Welsch, architecte, enseignante, doctorante, ENSA Strasbourg
XU Kanda, architecte urbaniste, doctorant Université Tongji
YANG Chen, architecte, urbaniste, enseignant, Université Tongji, ancien du *Programme présidentiel*
ZHANG Jiajing, architecte, Shanghai
ZHANG Lushi, urbaniste, Dalian

Intervenants

Hervé Carriou, cadreur-monteur, ActuAsia[3]
Ségolène Dubernet, architecte, Shanghai
Guillaume-Anatole Faraut, architecte, Architecture Studio, Shanghai
GUAN Yetong, directeur, Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui
Emmanuel Lenain, Consul général de France à Shanghai
Nicolas Papier, architecte, Architecture Studio, Shanghai
RUAN Yisan, Professeur, Université Tongji, RUAN Yisan Heritage Foundation
SHAO Yong, Directrice du WHITRAP, urbaniste, enseignante, université Tongji
WANG Lin, Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de Shanghai, Directrice du service des secteurs historiques protégés
WU Zhiqiang, vice-président, université Tongji
XU Jian, Vice-Maire de l'arrondissement Xuhui
YU Hai, professeur, département de sociologie, université Fudan
YU Sijia, directeur général du Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de Shanghai
ZHANG Ming, architecte, *Original Design Studio*, université Tongji
ZHENG Peiguang, directeur général de Shanghai Sculpture Space
ZHOU Jian, directeur du WHITRAP, directeur de l'Institut de projets d'urbanisme, université Tongji
ZHU Ting, Directrice adjointe, Bureau d'urbanisme et de gestion foncière de l'arrondissement Xuhui

1 ENSA : École Nationale Supérieure d'Architecture
2 Le *Programme Présidentiel* « 150 architectes, urbanistes, paysagistes chinois en France, 1998-2005 » a été mis en place par l'Ambassade de France en Chine suite au discours de Jacques Chirac à Shanghai en 1997. Il a permis a de jeunes professionnels chinois d'être accueillis dans les ENSA, les agences d'architecture et d'urbanisme ainsi que dans les services publics français.
L'Observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine, en charge de la mise en place et du suivi de ce programme, entretient le lien entre ces différents partenaires.

3 Le film du séminaire, réalisé par Hervé Carriou, est en ligne sur le site de la Cité de l'architecture et du patrimoine

Direction de l'ouvrage et coordination éditoriale

Françoise Ged
Émilie Rousseau
Rémi Ferrand
Catherine Bastien-Ventura

Crédits photos

Catherine Bastien-Ventura : pages 35 (haut droite), 63 (bas droite), 65 (bas droite), 90, 94
Émilie Cam : pages 85 (milieu gauche), 86 (bas gauche)
Rémi Ferrand : pages 14, 29 (haut et bas droite), 31 (haut), 32, 35 (haut gauche et bas), 36, 41, 45, 56, 60, 62, 63 (haut et bas gauche), 64, 65 (haut), 72, 74, 75, 76 (bas), 77 (haut et bas gauche), 82, 84, 85 (haut gauche et bas), 88, 101, 103
Marie-Christine Gangneux : pages 33, 66, 108, 118
Héloïse Le Carrer : pages 46, 53, 54, 55 (images 2 et 7),
Loïc Leproust : page 122
LI Bing :pages 133 (haut), 178 (de haut en bas et de gauche à droite photo 4)
Émilie Rousseau : page 29 (bas gauche)
François Terrien : Couverture, pages 86 (haut, milieu gauche), 104, 128
Jacqueline Nivard : pages 31 (bas), 77 (bas droite), 86 (bas droite), 87 (haut gauche), 178 (de haut en bas et de gauche à droite photo 2, 5, 6 et 7)
RUAN Yisan : pages 133 (bas), 134, 135
WANG Hongfeng : pages 25, 61, 117, 178 (de haut en bas et de gauche à droite photo 3)
WANG Lin : page 21
WANG Qiao : pages 85 (milieu droite), 87 (haut droite), 126
YANG Hui Bahai : pages 70 (photos en N/B)
Galerie virtuelle de YANG Hui Bahai: http://www.flickr.com/photos/8hai

Equipe Xujiahui (René Guérin, Léon HONG, Héloïse Le Carrer, HU Lijun, Vincent Bradel, FAN Lang, Marie-Christine Gangneux, XU Kanda, Marie-Christine Welsch) : pages 51, 52, 55
Equipe Hengshan Road (LI Bing, Jacqueline Nivard, David Euvrard, Françoise Ged, LU Yue, Pierre Mansat, LI Ji, Catherine UNG, Marc Verdier, WANG Hongfeng, WANG Yanjing, ZHANG Lushi, ZHANG Jiajing) : pages 71, 76 (haut)
Equipe Westbund (Sébastien Beck, Émilie Cam, Romain Chazalon, Florence Désille, Barbara Dennys, Françoise Garcias, Loïc Leproust, François Terrien, Ghislaine Vappereau, WANG Qiao) : pages 78, 83, 85 (haut droite), 112

Université Tongji : pages 140 à 177 (sauf page 157 Agence Jacques Ferrier), 178 (photo de groupe en haut)

EPF PACA : page 27

Dessins, graphismes

Rémi Ferrand : pages 4, 5, 18, 47, 48, 57, 58, 67, 68, 79, 80, 136, 137, 182-183
Françoise Ged et David Euvrard : page 70
Héloïse Le Carrer : 50
Loïc Leproust : 99
Marc Verdier : pages 31, 73
WANG Lin : pages 21
WANG Hongfeng : page 25
YU Hai : pages 31

Conception graphique

Rémi Ferrand, agence REW

Suggestions de lecture

BERGÈRE Marie-Claire, *Histoire de Shanghai*, Fayard, Paris, 2002, [traduit en 2005 en chinois par Wang Ju et Zhao Nianguo] (deuxième édition en 2014).

CAM Émilie et FERRAND Rémi, *Shangwhy, métapole agricole, que devient la ville quand la campagne disparaît ?*, éditions Blurb, Paris, 2010

DENISON Edward, Guang Yu Ren, Building Shanghai - the Story of China 's Gateway, Wiley Academy, Chichester,, 2006

DUANMU Mei, TERTRAIS Hugues, eds, *Espaces croisés*, éditions de la Maison des sciences de l'Homme, Paris, 2012

IDIER Nicolas (sous la dir.), *Shanghai, histoire, promenades, anthologie et dictionnaire*, coll. Bouquins, R. Laffont, Paris, 2010

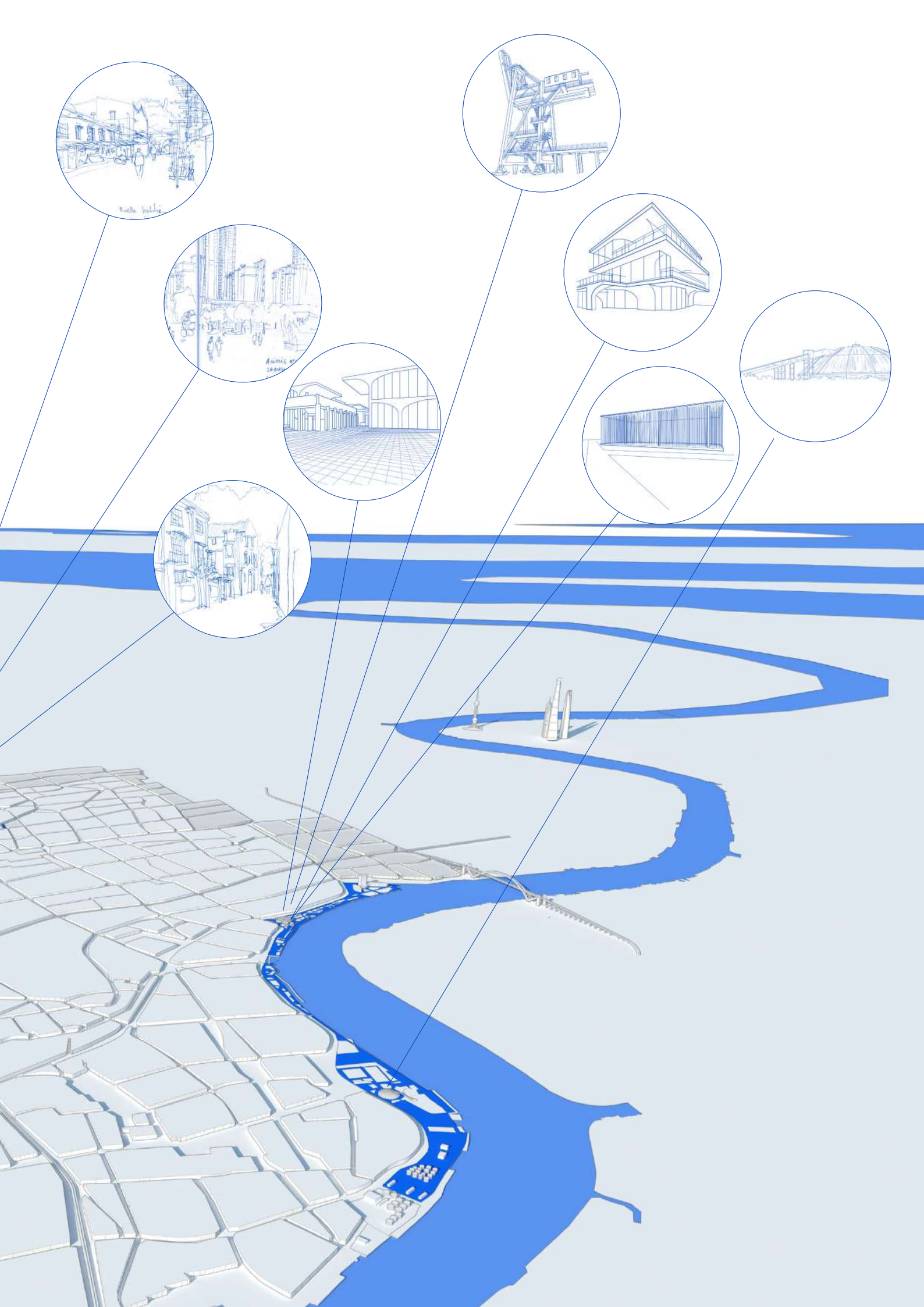
GED Françoise, *L'ordinaire et l'exceptionnel*, Paris, Buchet-Chastel, 2014
Articles de Françoise GED :
« Shanghai, du patrimoine identitaire au décor touristique », in *Patrimoine et modernité*, Les Annales de la recherche urbaine n°72, 1996.
« Chine : l'appréhension patrimoniale », in *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXI^e siècle*, Presses de l'Université de Paris Sorbonne, Paris 2003
« Architecture et urbanisme », in *Le Paris de l'Orient*, *Présence française à Shanghai, 1849-1946*, catalogue d'exposition, Musée Albert Kahn/Conseil général des Hauts de Seine/ Ministère des Affaires Etrangères, 2002

Les Cahiers de la recherche architecturale n°35-36, *Cités d'Asie*, éditions Parenthèses, Marseille, 1995.

QIU Xiaolong, *Cité de la poussière rouge*, Liana Lévi, Paris, 2008

ROCCA Jean-Louis, *Une sociologie de la Chine*, coll. Repères, La Découverte, Paris, 2010





Programme du séminaire en marchant

13 au 16 juillet 2014

13 JUILLET – VISITE DE L'ÎLE DE CHONGMING

Déjeuner à Chongming dans un restaurant servant des produits locaux
Visite du Centre d'urbanisme de l'île, présentation de la planification rurale et urbaine
Visite d'une exploitation hydroponique de légumes

14 JUILLET – SÉMINAIRE EN SALLE ET VISITES DE SITES

>Séminaire au Musée de l'urbanisme de Shanghai
Interventions introductives de WU Zhiqiang, Pierre Mansat, YU Sijia, Françoise Ged, Emilie Cam et Rémi Ferrand
Présentations de Sébastien Beck, WANG Lin, YU Hai, GUAN Yetong

>Visites de sites dans Shanghai
- Original Design Studio, avec ZHANG Ming
- Shanghai Sculpture Space avec ZHENG Peiguang

>Réception dans les jardins de la résidence consulaire pour le 14 juillet

15 JUILLET – SÉMINAIRE SUR LE TERRAIN

Exploration des quatre sites de l'arrondissement Xuhui par les équipes franco-chinoises

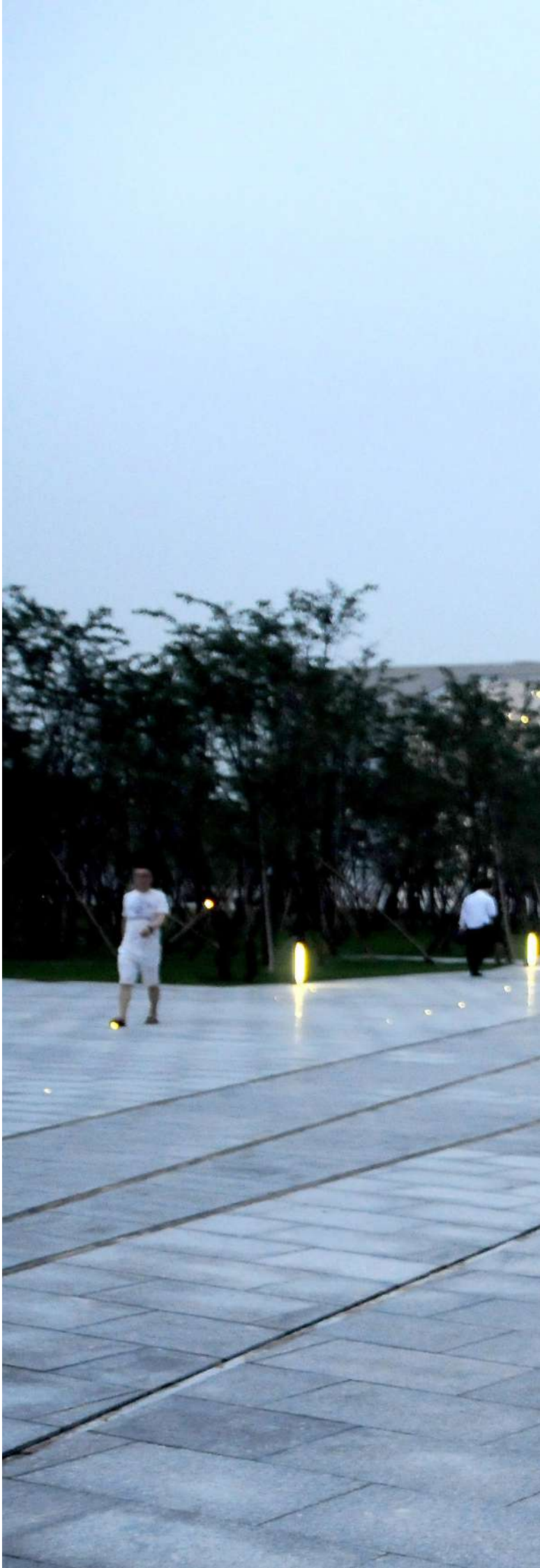
16 JUILLET – RESTITUTION EN SALLE

Le matin, travail en équipe pour préparer la restitution
Rencontre avec l'agence Architecture Studio à Shanghai, Nicolas Papier et Guillaume-Anatole Faraut

L'après-midi, au Centre d'informations de la rue Wukang :
- Conférences de Ruan Yisan et Catherine Bastien-Ventura
- Restitutions des équipes et discussion en présence de XU Jian, GUAN Yetong, ZHU Ting, SHAO Yong, Ségolène Dubernet
- Conclusions avec Emmanuel Lenain et ZHOU Jian

© Cité de l'architecture & du patrimoine
1 place du Trocadéro et du 11 Novembre, 75116 Paris
Achevé d'imprimer en octobre 2015
par Qi Xing Express Printing, à Shanghai
ISBN 978-2-916183-34-3 (broché)
ISBN 978-2-916183-35-0 (pdf)
Dépôt légal : octobre 2015

Cité de l'architecture & du patrimoine



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

50 周年
中国 FRANCE CHINE 法国
1964 - 2014

INSTITUT FRANÇAIS

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

同濟大學 TONGJI UNIVERSITY

LA MAISON DE LA CHINE

UNESCO
United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
联合国教育、科学及文化组织

World Heritage Convertion
世界遗产公约

WHITRAP
The World Heritage Institute of Training and Research for the Asia and the Pacific Region under the auspices of UNESCO
亚太地区世界遗产培训与研究中心

Manifestation organisée dans le cadre de France-Chine 50
www.france-chine50.com

© Cité de l'architecture & du patrimoine
ISBN 978-2-916183-34-3 (broché)
ISBN 978-2-916183-35-0 (pdf)