



**Le 21, Mars, Musée d'art contemporain de Zendai**

**10 :30AM Conférence de presse**

ZHUO Jian, présentation générale sur les deux parties d la conférence. D'abord, quatre discours faits par PAN Haixiao, M.Fels, JIANG Jun et SHENG Qibing. Ensuite, visite d'exposition guidée et interviews des journalistes en quatre groupes.

**PAN Haixiao, professeur de Tongji.**

**Présentation du contexte : la perspective des études de la mobilité urbaine et les enjeux des échanges franco-chinois**

Une coopération entre la Chine et la France existe depuis plusieurs années dans le domaine de l'urbanisme et de la culture, et spécialement sur différents aspects du développement urbain. Il y a notamment une coopération forte entre Tongji et IVM sur la mobilité dans les villes chinoises. Grâce à cette coopération, plusieurs livres ont été publiés, tel que « nouvelles conceptions de l'espace routier », en version chinoise et française. Aussi, les recherches sur différentes villes chinoises sont organisées en ateliers, par les étudiants de différents pays. Par exemple, la gare du sud de Shanghai, comme une combinaison de différents modes de transport ; et à GuangZhou, le choix du site pour la station de grande vitesse...les réflexions sont diverses suivant les caractéristiques locales. Il y a aussi chaque année, trois conférences organisées par IVM à Tongji.

Exemple de deux problématiques en coopération avec IVM:

Comment le mode de transport et la circulation créent-ils des lieux d'arrêt, et comment leurs localisations mènent-ils à des espaces publics dans la ville ?

Comment les lieux de transport peuvent-ils être partagés par tous les individus de la société ?  
Notamment la question de « ville handicapable » au niveau du transport.

**M.Fels, secrétaire générale de l'IVM**

**L'exposition initiale et sa circulation internationale**

Présentation générale sur l'IVM : Elle est fondée en 2000 par Peugeot Citroën. C'est sur le terrain des expérimentations sociales, organisationnelles, scientifiques, techniques et culturelles.

**Sa raison sociale, technique et économique, scientifique et culturelle :**

Raisons sociales : La ville est créée et partagée par tout le monde, les handicapés, les aveugles, les

enfants et les personnes âgées.

Raisons techniques et économiques : favoriser différents modes de transport et *transit*

Raisons scientifiques et culturelles : la mobilité et le développement durable.

### **La rue cristallisée et les activités diverses de manière générale**

Trois axes de recherche :

1. partager la rue : la rue résidentielle, la rue artistique, la rue routière
2. gouverner la rue : question de « communauté fermée »
3. la rue média : la rue comme un lieu de rencontre

### **Tournage de l'exposition : Paris, Shanghai, Alger, Nantes, Grenoble...**

Le sujet est enrichi chaque fois par des éléments locaux : les photos prises sur place et des zones de participation.

### **M. Doulet,**

#### **L'expérience de travailler en Chine sur la question de mobilité**

La différence de contexte urbain entre la Chine et la France : une croissance accélérée en Chine mène à un mode de vie différent ainsi qu'à des changements au niveau du mode de transport. Les villes chinoises sont comme des villes laboratoires. Il y a deux sources de grandes différences : l'aspect économique et l'augmentation de la prise de pouvoir des citoyens.

### **SHENG Qibing, directeur de musée d'art contemporain Zendai**

Cette exposition fait aussi partie des projets de « l'art de la vie 366 jours » ( *Intrude: Art & Life 366*). C'est un programme d'expositions du 1<sup>er</sup> au 31 janvier 2008. C'est un événement culturel qui a eu lieu chaque jour quelque part dans la ville de Shanghai. L'objectif est d'amener l'art dans la vie ordinaire de chaque personne. Et l'exposition de « la rue est à nous tous » devient une partie d'album « *Intrude: Art & Life 366* »

### **JIANG Jun, planner d'exposition**

#### **L'expo itinérante en Chine, une coopération entre « Ville Chinoise » et l'IVM**

Cette exposition itinérante est une réflexion sur « l'écologie de la rue », en Chine, on va donner une base locale à cette problématique globale.

L'exposition va continuer dans d'autres villes chinoises : le boulevard QianMen à Pékin, le quartier « jardin de rose »<sup>1</sup> à GuangZhou, et aussi à ChengDu et ZhongQin. Dans chaque ville, d'après les conditions locales, on aura des modes divers de représentations qui seront fait par 42 artistes des domaines recherche, d'urbanisme et d'architecture. Cette manière d'organisation a pour but d'enrichir l'exposition par des problématiques locales.

---

<sup>1</sup> 玫瑰花园, Un exemple d'ouverture des « communautés fermes »

## **15 :00PM Vernissage et Discours de VIP**

### **Présentation générale de M.SHENG Qibing :**

C'est un vernissage collectif de l'exposition « la rue est à nous tous » et l'exposition de l'artiste LUO Xiaodong « la ville déserte ». On a décidé de faire les deux en même temps parce qu'ils ont certaines choses en commun. Ce sont des réflexions sur la ville, sur les espaces urbains. L'exposition « la rue est à nous tous » a commencé à Paris plutôt du point de vue architectural et urbanistique. En Chine, son sens est élargi par les pratiques chinoises ainsi que par des participations d'artistes. Peintre LUO Xiaodong est un des nombreux artistes chinois qui essayent d'exprimer leurs visions sur la ville contemporaine. « La ville déserte » montre, de manière artistique, les images d'une ville déserte après avoir été dotée de constructions ambitieuses.

### **Discours de VIP:**

#### **Alexandre Ziegler, attaché culturel de l'Ambassade de France**

L'institut pour la ville en mouvement est une démarche scientifique, artistique, technique et politique. L'objectif est d'interroger sur la société et le développement durable. Sa coopération entre la France et la Chine a duré pendant plusieurs années, avec les soutiens des architectes et des urbanistes des deux pays. Les relations sont établies par l'université de Tongji en Chine et la Cité d'architecture et patrimoine en France. Elles sont récemment renforcées par des engagements politiques qui apportent des recherches sur les villes de demain, leur développement durable, et aussi des projets concrets.

« La rue est à nous tous » est une exposition universelle qui va tourner plusieurs fois en Chine. Son voyage commence à Shanghai car, d'abord, c'est un symbole de ville chinoise, où avaient lieu des expérimentations chinoises. Ensuite, c'est là qu'aura lieu l'exposition universelle de 2010, où le thème de développement durable sera de nouveau un thème central

#### **Xavier Fels, secrétaire général de l'Institut pour la ville en mouvement et directeur chez PSA Peugeot-Citroën**

D'abord, remerciement à la ville de Shanghai, à l'université de Tongji, au musée d'art contemporain de Zandai, et aussi pour le soutien de PSA. Ensuite, présentation de IVM, comme un institut scientifique et culturel, elle a des coopérations respectivement avec l'Allemagne, le Maroc, la Chine, l'Amérique du sud. Elle a pour but d'organiser des recherches urbaines du mode universitaire et culturelle.

Pourquoi choisit-on la mobilité comme thème? Car c'est un élément central de la ville. C'est un droit générique qui donne l'accès aux autres droits, le droit d'habiter, le droit de travailler, etc...

Economiquement, il s'agit des métiers qui permettent ce mouvement, de leur importance et diversité, comme ce qu'on a envie de montrer dans cette exposition. Scientifiquement, c'est une problématique intéressante et importante pour l'environnement et le développement durable.

Et pourquoi « la rue » ? Parce que c'est l'espace majeur du terme « mobilité », élément essentiel pour le développement durable. C'est un lieu de spectacle. Les gestions sur la rue comprennent trois parties. Premièrement, partager la rue comprend deux sens : partager et rassembler. Comment permettre partager, en maximisant les accès et en organisant la circulation. Comment faire de la rue un lieu de rencontre, dont on peut profiter tous les jours, en favorisant la cohabitation et la multifonction.

Deuxièmement, gouverner la rue. On ne trouvera pas une recette miracle, mais il faut essayer d'inspirer l'idée de respecter la rue par des médias.

Troisièmement, la rue média. C'est un résultat des deux d'avant. En valorisant la rue, on favorise notre espace de vie.

Il y a un lien fort entre cette exposition et l'expo 2010. La rue étant un élément essentiel pour la ville et la vie, elle joue un rôle constructif pour le terme « better city, better life »

#### **Li Jun Hao, Représentant du Bureau d'urbanisme de Shanghai**

C'est un sujet qui me tient à coeur. Je me souviens la maison de mon grand-père, qui donnait vers la rue. J'ai grandi là-bas et j'ai énormément de souvenirs intéressants avec la rue.

Depuis un moment, on ne réfléchit qu'à comment élargir la capacité des rues pour favoriser la circulation automobile. Et récemment, on essaye de mieux organiser le transport pour favoriser la circulation piétonnière. Plus récemment, on commence à réfléchir aux besoins humains de transport, et aux rues multifonctionnelles. Par exemple à Shanghai, plus de 150 rues historiques étaient réaménagées et restructurées pour la continuité culturelle. Et le Bund de Shanghai, qui était conçu comme une autoroute de 10 voies, a montré ses limites paysagères. Des recherches sont démarrées pour favoriser sa valeur écologique et sa diversité fonctionnelle.

Dans ce processus de construction routière, les échanges internationaux sont particulièrement importants pour bénéficier de nouveaux regards.

#### **DAI ZhiKang, PDG du groupe Zendai**

Les promoteurs immobiliers construisent la ville, et en même temps la détruisent. Depuis des années, je ne vois pas que les constructions à Shanghai ont fait des progrès. On m'a dit qu'à Pudong, il n'y a que le quartier « Da muzi » (le quartier Zendai) qui soit un exemple réussi. A Pudong, des commerçants vendent leurs objets dans les voies rapides, parce qu'ils ne trouvent plus des petites rues résidentielles. L'erreur que l'on a faite en Chine est de prendre l'exemple de Shanghai comme un cas réussi. Et pour Shanghai, on a suivi le mode de construction de Hongkong. Chaque ville a son caractère, appliquer une règle unique pour toutes les villes va sûrement conduire à des résultats négatifs. Comme l'exposition « la ville déserte », plus l'on

construit, plus la ville est vide.

Ici je voudrais vous montrer une image de « ville idéale ». A mon avis, c'est une ville où les routes ont disparu. La circulation se fait dans le RDC de chaque bâtiment. On couvre les rues et construit le bâti dessus, mais en même temps, on laisse des espaces au milieu d'îlot comme des espaces verts, des parcs, ou l'espace agricole. C'est ça la ville future, qui reprend la structure agricole.

**Le 22, Mars, Université de Tongji**

### **Ouverture**

**TANG Zilai, Directeur du département d'urbanisme de l'université de Tongji** Le programme avec l'IVM a démarré en 2002, et garde une bonne réputation depuis. Parmi toutes nos coopérations, elle est particulièrement soutenue par le département d'urbanisme, et l'on assiste déjà à des résultats encourageants.

Au sujet de la rue, l'actualité chinoise diffère de celle de la France, et aussi de la tradition chinoise. En regardant le processus de la fabrication chinoise, on a souvent l'impression que nos rues sont en train de perdre leur vitalité. En même temps, on aime bien comparer notre projet d'aménagement urbain avec des exemples positifs en France, par exemple, on avait voulu faire l'avenue du siècle comme la grande voie des *Champs-Élysées*. Mais la culture de la rue est différente d'après la tradition, par exemple, en France, cette culture est montrée par des cafés le long de la rue. Il y avait trois candidats français pour l'exposition 2010, ce sont l'île de France, la Région d'Alsace, et la Région d'Alpes. L'idée de l'île de France est une illustration de la culture de Café.

Les conférences d'aujourd'hui seront données par des spécialistes des domaines divers, et je vous souhaite une très bonne journée.

### **M. Xavier Fels, Secrétaire général de l'institut pour la ville en mouvement**

C'est notre grand honneur d'avoir la présentation de M.Tang. Grâce à la coopération dont il a parlé, c'est déjà une habitude pour moi de venir en Chine.

L'objectif de l'IVM est d'améliorer la qualité de la vie à partir de solutions innovantes de la mobilité. Son travail de recherche suit trois axes : l'axe social, l'axe technique, l'axe universitaire et culturel.

### **Session 1 : « Modèles de ville, modèles de rues : à la recherche d'une voie chinoise »**

#### **M.YANG Dongyuan, vice-président de l'université de Tongji**

#### **« Transport urbains et modes de vie – l'exemple de la rue Shanyin »**

Cette présentation sur le projet de la rue Shanyin a pour but de montrer un changement technique en traitant des problèmes routiers. La fonction culturelle des rues est de plus en plus prise en considération.

Problématique : les relations mutuelles entre le besoin économique, culturel, écologique et la circulation.

Objectif : Favoriser la circulation et le système routier, augmenter la valeur commerciale et touristique du quartier.

Actualité : D'abord, les quartiers autour de la rue Shanyin sont principalement de fonction résidentielle et ont une longue histoire. Ses caractères historiques donnent certaines contraintes pour un développement commercial, par exemple, des rues manquant de sens d'orientation.

Ensuite, elle n'est pas bien située dans le système de circulation publique de Shanghai. Ses liaisons est-ouest et sud-nord sont aussi faibles que sa circulation intérieure. Enfin, les commerces actuels sont insuffisants pour devenir un centre commercial au nord de Shanghai. En même temps, un sondage a montré que la satisfaction des habitants est liée à la qualité de l'espace public, à la présence d'espaces verts, à l'implantation des voies rapides et à l'augmentation de surface routière qui va baisser la qualité d'espace urbain d'autour.

Certaines stratégies sont adoptées après les recherches pour l'aménagement du quartier:

Aménager des rues existantes.

Améliorer l'accessibilité des transports en commun.

Combiner l'aménagement routier avec l'aménagement d'espace public.

Classifier les rues et favoriser la diversité du transport.

Favoriser les transports en commun dans l'intérieur du secteur, et les relier avec des stations de métros proches du secteur.

Protéger l'espace culturel, favoriser des voies à basse vitesse.

**M. Didier Rebois, architecte, professeur associé à l'École d'architecture Paris Val de Seine**

**« La rue : plateforme spatiale pour des innovations urbaines –comment concevoir des rues dans les villes hyperdenses ?»**

La rue, dans le développement des villes, est un thème central. Comme ce qu'on essaie de montrer dans l'exposition, la rue est associée à une représentation renouvelée de la notion d'espace public, comme espace social partageable, mais qui intègre une nouvelle mobilité, qui mélange de nombreux services, qui est dotée de qualité écologique. Cependant dans la réalité, dans les projets concrets, cette dynamique n'est pas toujours présente. La rue se privatise au point de perdre sa mixité sociale. Elle se fonctionnalise au point de voir disparaître son intensité urbaine. Pour dépasser ces écueils, deux questions à poser pour la conception des rues :

D'abord, comment faire la ville avec les flux, comment gérer les logiques d'intensité des flux et la nécessaire rapidité des déplacements sans produire des réseaux qui s'autonomisent et créent des coupures dans la continuité urbaine ? Comment éviter le danger de la création de « la ville archipelago »

On peut prendre des exemples dans l'histoire :

-Etre multimodale, pour s'ouvrir à la diversité des modes de déplacement citoyen. Comme les boulevards urbains d'Haussmann, c'est l'exemple des voies qui mélangent des flux. On se demande, est-ce qu'elles répondent aux problèmes des villes hyperdenses ?

-Etre poreuse, pour permettre le croisement et la transversalité. Par exemple, Le maillage urbain hiérarchisé de Barcelone

-Etre intermodale, pour donner une dimension urbaine au changement de mobilité. Par exemple, l'avenue urbaine à grand trafic et la limitation de la vitesse. Et la solution des voies sous-sols et réserver le sol urbain aux mobilités locales. C'est une solution intéressante mais coûteuse. Aussi, comme à Arnhem aux Pays-Bas, la création de réseaux de rues multiples qui absorbent des flux différents mais qui sont mis en relation les uns avec les autres.

-Etre verte, pour prendre en compte l'environnement. Par exemple, le sub-centre du quartier des anciennes halles à Shanghai, sur l'idée du maillage double de grands boulevards urbains multimodaux et de rues vertes mais croissantes.

La deuxième question est comment faire la rue avec des tours ?

Penser la rue n'est pas seulement le fait de penser les flux mais aussi de réfléchir sur la forme urbaine, la figure urbaine, la gestion de voitures et l'usage de la rue. La rue traditionnelle est plus vivante parce qu'elle est à la fois un lieu de transit et aussi un lieu de partage. En regardant les espaces urbains de la ville moderne, on remarque que les tours créent une grande nouveauté au niveau de la morphologie du bâti. Comment faire des tours avec une certaine urbanité ? Et comment considérer la rue verticale?

**M. PAN Haixiao, professeur a l'université de Tongji**

**« Redéfinir la fonction de la rue en urbanisme »**

Aujourd'hui en Chine, la fonction de la rue n'est pas encore définie, c'est aussi parce que c'est un terme complexe doté de plusieurs aspects. Par exemple, pour sa fonction paysagère, notre principe est de favoriser l'environnement routier, d'être en harmonie avec l'espace urbain environnant, et de créer une skyline élégante<sup>2</sup> de la ville. Quant à sa fonction de trafic, on a des codes pour hiérarchiser les rues et contrôler le pourcentage d'espaces verts. Et pour sa fonction piétonnière, on a des exemples concrets dans toutes les villes, par contre, on n'a pas bien compris le concept du « piéton » : la rue n'est pas seulement pour « marcher », mais aussi pour « s'arrêter ». C'est-à-dire, techniquement, on doit penser au besoin de s'arrêter pendant la promenade.

Devant tous ces aspects de la rue, on a souvent du mal à concevoir la rue comme un objet complexe. Il y a des exemples, des réalités qui démontrent le manque de réflexion sur les besoins humains et sur la fonction écologique de la rue.

-Image 1. Les barrières sont installées entre une station de taxi et la voie rapide. Donc les gens ne vont jamais réussir à prendre le taxi.

-Image 2. A cause de la séparation des propriétaires, il y a souvent un mur entre un jardin et la station de bus à côté, qui empêche la continuité des espaces verts.

-Image 3. Le design des installations routières (comme des feux rouges et des panneaux), en comparant avec des villes françaises, donne souvent l'impression d'être sur des autoroutes de banlieue.

-Image 4. L'exemple de « gated community », des murs et des barrières des communautés résidentielles et des grandes voies rapides entre eux deviennent des coupures d'espace urbain de la ville.

Pour conclure, la rue ne peut pas être déterminée par le trafic d'un point à un autre, mais aussi par son contexte urbain.

**M. Antoine Bres, architecte urbaniste, professeur associé à l'Université de Paris I**

**« De la route à la rue : faire la ville riveraine »**

---

<sup>2</sup> Les projets urbains au terme du transport sont souvent commencés par des réflexions sur les skylines des deux côtés de la rue



On partira du constat que la ville, à son origine, a toujours représenté un point de halte sur la route, qu'il s'agisse d'un croisement, d'un point de franchissement d'un fleuve, d'un site stratégique, etc. A partir de là, c'est la voie et les mouvements qu'elle accueille dans son emprise qui font la ville, et c'est la qualité urbaine des lieux d'interface entre mouvement et établissement (espace publics, commerces, haltes et arrêts des modes de transport, etc.), sa riveraineté, qui participent à la rendre vivante.

Cependant, à la suite de l'intrusion des transports mécaniques dans la ville (train, tramway puis automobile), le « mouvement moderne » a cherché à dissocier déplacements et établissements, et l'on est passé du mouvement dans la ville au mouvement hors de la ville en limitant au maximum leurs lieux d'interface. Ces lieux sont le plus souvent réduits à l'aire de stationnement et au cheminement piétonnier. Aujourd'hui, ce mode d'urbanisation ségrégué a révélé ses dysfonctionnements, tandis que de nouvelles exigences d'aménagement soutenables se sont affirmées.

Ce processus du changement des relations entre **settlement** (contexte urbain), **mouvement** (structure de la rue), et **interface** (activité, commerce, station, etc.), peut être représenté par une analyse sur les trois séquences de la rue de faubourg St-Antoine et sur le tissu de Lilong<sup>3</sup> a Shanghai.

Edifier la ville d'aujourd'hui, c'est inventer de nouveaux types d'interfaces entre établissement et mouvement, de nouvelles formes de riveraineté, à partir des modes de déplacement et des pratiques urbaines contemporaines (notamment de loisirs et de commerce), et contribuer ainsi à renouveler la conception de la rue.

### **M. ZHUO Jian, maître de conférence a l'université de Tongji,**

#### **« De la voie rapide à la rue à plusieurs vitesses »**

**-Vitesse comme une valeur** : le sens de la vitesse en Chine représente souvent certaines qualités. C'est plutôt un mot positif qu'un terme neutre. Potentiellement, ce qui est plus rapide est plus fort. Techniquement, la rapidité économise le temps pour parcourir une distance donnée.

**-La vitesse et la ville** : D'après Le Corbusier, en 1926, « la ville qui dispose de la vitesse dispose du succès ». Le contexte de cette théorie est l'apparition de l'automobile et l'espace urbain congestionné suivant la densification de la ville. L'outil de vitesse, à l'échelle urbaine, permet de re-localiser des habitants en dehors de la ville. A l'échelle de la ville, il permet d'améliorer les conditions de circulation. Dans le but de favoriser la vitesse automobile, des principes sont proposés pour adapter « une ville moderne ». D'abord, libérer l'espace de circulation. Le transport est considéré comme une fonction à part de la ville. Ensuite, séparer les flux en fonction de la vitesse. Après la théorie de système 7V de Le Corbusier, le modèle urbain a changé. Les rues deviennent des communautés.

**-La vitesse et l'automobile en ville** : La croissance automobile de la période 1900 a 1960 a une

---

<sup>3</sup> 里弄, Tissu traditionnel de Shanghai, qui était vastement construit pendant l'époque coloniale.

influence considérable sur l'étalement urbain. Cependant, la rapidité ne réduit pas le budget du temps mais est à l'origine d'une hiérarchisation de la société. En même temps, le problème d'environnement est reconnu.

**-La vitesse comme outil de régulation, de la rapidité aux vitesses différentes :** aujourd'hui, dans plusieurs villes, on a vu des exemples positifs d'utilisation de la vitesse, comme par exemple la création de « zones 30 » qui limitent la vitesse des automobiles et redonnent le droit au piéton et permet la création de pistes cyclables. A Grenoble, on réduit la limite de vitesse sur l'autoroute de 130km/h à 70km/h.

**-Le retour de la rue :** En regardant le processus d'utilisation d'automobile et le développement urbain, l'automobile est considérée comme moyen d'améliorer la circulation. Mais en même temps, son utilisation est devenue la cause principale des problèmes routiers. L'objectif des réflexions et des contrôles de vitesse est de limiter l'aspect négatif de l'automobile, de favoriser la densité, la multi-modalité et l'inter-modalité.

**M. JIN Yunfeng, Professeur de l'université de Tongji**

**« Pour un traitement paysager des routes – étude de deux projets routiers »**

**-le cas de ShaoQin<sup>4</sup>**

Les principes : améliorer le système écologique de la ville ; favoriser la diversité biologique ; mettre en valeur les éléments naturels dans le tissu urbain ; protéger la continuité culturelle ; créer une structure urbaine qui convient au besoin de développement durable.

La restructuration: restructurer des éléments naturels, des pôles urbains dans le maillage du système routier, relier des morceaux paysagers avec des perspectives urbaines.

**-le cas de JiaDing<sup>5</sup>**

Le contexte : un secteur qui relie la partie historique avec la partie nouvelle de la ville

La méthodologie et le processus du travail : recherche sur l'histoire de la ville et du secteur – analyse sur l'ensemble et sur chaque partie du secteur – systématiser des éléments paysagers et des pôles commerciaux – design des détails, des installations et des services – réaménagement des façades vers la rue

## **Questions**

**-Comment mettre le projet en oeuvre dans la ville ?**

**M.Jin :** Normalement pour des projets urbains, il y a d'abord des recherches et des analyses faites par l'état pour déterminer les objectifs et les principes du projet. Ensuite, le travail est partagé entre des architectes, urbanistes et paysagistes, sur différentes échelles, coordonné par l'état.

---

<sup>4</sup> 肇庆, Une ville dans la province de Guang Dong, au sud de la Chine

<sup>5</sup> 嘉定, Un bourg dans la région de Shanghai

**-Est-ce que le conception de « rue verticale » est contradictoire a « ville réticulaire »?**

**M.Dider :** Le fait de penser à l'espace public dans sa verticalité, de réfléchir sur l'espace public et la propriété du sol, est une piste intéressante pour la ville dense. C'est aussi une question pour vous, les jeunes, de chercher les possibilités pour la ville future et les modes du transport à l'avenir.

**-Comment considère les constructions informelles dans des aménagements urbains ?**

**M.Pan :** Ce sont des éléments qu'on ne peut pas prévoir correctement dans des aménagement urbains. Mais on peut essayer de comprendre leur apparition et leur logique d'évolution.

**-En regardant les quartiers modernes et la sédimentation de la ville, comment on peut réussir a changer la route à la rue ?**

**M. Zhuo :** On peut le réaliser par des règlements sur l'utilisation du sol et favoriser des communications foncières. Mais ça veut pas dire toutes les toutes vont devenir les rues, ça dépende de leur densité et le niveau du service public.

**Session 2 : « S'approprier la rue : un jeux d'acteurs dans la Chine urbaine d'aujourd'hui »**

**M. Jean-François, DOULET, Maître de conférence a l'université de Provence**

**La rue en Chine : miroir des transformations urbaines**

Si la rue fait autant débat en Chine aujourd'hui, c'est parce qu'elle oblige à poser les termes du projet de ville qui se dessine depuis les reformes des années 1980. C'est-à-dire, la rue en Chine questionne le projet de la ville. L'histoire des constructions de la rue en Chine, c'est le processus de passage de l'espace introverti à l'espace extraverti, de l'ancrage au passage.

Il faut attendre les réformes des années 1980 pour voir la rue transformée par des logiques centripètes : celles qui ont imposé un mouvement de retournement des espaces de vie sur des rues devenues espaces de flux. La rue est transformée de la symbolique politique à la symbolique fonctionnelle. Le maoïsme avait entrepris d'imposer un réseau structurant de voies qui n'a fait que se poser sur le tissu urbain hérité, qui a essentiellement privilégié des logiques centrifuges autour d'espaces urbains introvertis dans lesquels les pratiques de la rue ont pris tout leur sens.

Aujourd'hui, la rue chinoise se cherche entre ces deux mouvements qui coexistent et qui soutiennent la délicate construction de l'espace public : la rue est a la fois le produit d'opérations urbaines sensibles aux attentes d'une certaine couche de la population et l'espace de friction entre des réalités sociales de plus en plus différenciées.

**M.YUAN Gang, Institut d'économie urbaine de Shanghai**

## **« La gestion du réseau viaire »**

C'est une présentation sur l'utilisation d'un système informatique pour gouverner la rue. L'installation de ce système a commencé en avril, 2005. Fin 2006, il recouvre déjà la plupart de la municipalité de Shanghai. Son fonctionnement est lié avec le numéro vert 12319, pour la sécurité de la rue.

Les réseaux routiers sont découpés en unités pour faciliter la gouvernance organisée en quatre couches : 3000 surveillants, bureau municipal de coordination, bureau de contrôle du quartier, et les policiers sur site. Son mode de fonctionnement est le suivant : rapports d'après 12319 et des surveillants – prise de décision – envoi d'experts – résolution sur site – réexamen – procès.

## **M. Emmanuel Vivant, Chef de projet Asie, Véolia transport**

### **« Transport public pour les villes vivables et agréables »**

Véolia Environnement joue un rôle important pour le développement urbain. Il est le seul groupe mondial à rassembler sous une marque unique l'ensemble des services à l'environnement des secteurs de l'eau, de la gestion des déchets, des services énergétiques et du transport. Le travail a commencé en Chine en 1992, et aujourd'hui nous avons des coopérations avec 30 villes chinoises sur les quatre domaines.

Partenaire des collectivités locales, Véolia Transport est un acteur majeur de l'environnement. Ses services de transport public de voyageurs apportent des solutions à la circulation urbaine, à la limitation des gaz à effet de serre et contribuent à l'amélioration de la qualité de la vie. La qualité des transports en commun est la clé pour juger de la qualité de vie dans une ville. Elle est aussi liée au niveau de sécurité et de pollution.

La mobilité fait respirer la ville. L'amélioration de la mobilité comprend quatre parties : recherche de solutions pour le changement climatique et l'émission de CO<sub>2</sub> ; management d'accélération d'urbanisation et de l'utilisation d'automobiles privées ; personnalisation des informations sur les voyages et l'inter modalité ; et la valorisation de l'espace urbain et l'optimisation des infrastructures, du transport et de l'utilisation d'énergie.

L'expérience en Chine, notamment de 1980 à 2004, montre une augmentation de l'utilisation de l'automobile et son rapport avec le développement urbain. Comme plusieurs grandes villes chinoises, en France, pour la plupart des villes françaises, le tramway était le mode de transport principal au début du 20<sup>ème</sup> siècle. Dans les années 60, en conséquence de la croissance automobile, le plupart des lignes de tramway ont été fermées. Depuis 1985, nous assistons en l'Europe et aux Etats-Unis à un retour fort du LRT (Light Rail Transit).

Les objectifs des projets de LRT et sa redéfinition urbaine sont les suivants: pacifier la mobilité

urbaine ; attirer les utilisateurs d'automobile ; améliorer la situation environnementale ; favoriser le développement durable ; redéfinir le paysage urbain ; revitaliser le centre ville. Le tramway n'est pas seulement un mode de transport, il est aussi lié à une nouvelle vision de la ville.

**M.YU Hai, sociologue, professeur a l'université de Fudan**

**« La rue nous appartient-elle encore ? »**

Est-ce que la rue est à nous tous ? Quand j'étais jeune, ce n'était pas une question, c'était évident. On jouait au bord de la rue, on prenait le frais sous la lumière des lampadaires, on traversait la rue comme on voulait, on jouait a colin-maillard dans les ruelles. L'entrée du quartier était une porte publique, les ruelles des couloirs entre des quartiers. La rue n'était pas seulement à nous, elle était notre mode de vie.

Depuis des dizaines années, la rue s'est beaucoup élargie, ainsi que la taille d'îlot. L'espace piéton devient de plus en plus étroit, même traverser la rue devient un danger. Les espaces piétons des deux côtés de la rue ne sont plus accessibles dans tous les sens, on doit se promener comme des voitures, en sens unique. Quant aux bandes de verdure sous l'autoroute, c'est juste pour arriver au pourcentage obligatoire d'espace vert. Ce sont des coupures de la rue. Les aménagements urbains démolissent des quartiers de lilong et les remplacent par des « gated communities ». Les façades de la rue deviennent des barrières. La continuité entre les quartiers et les passages entre îlots sont coupés par des panneaux « espace privé, interdit de passer »...

Un exemple concret, l'aménagement du quartier Wu Jiaochao : Le campus de mon université est constitué de deux parties séparées par la rue de Handan. Avant on pouvait la traverser facilement à pied, aussi agréablement que dans le campus. Depuis son élargissement et l'installation du passage en sous-sol, elle devient visuellement intraversable et surtout difficile à traverser pour les personnes âgées. D'ailleurs, j'habite à 1km de l'université, au centre du quartier Wu Jiaochao.

On se demande, est-ce que la rue est encore à nous tous ? Quand la rue est contrôlée par des niveaux différents de pouvoir, quand elle est partagée par des propriétaires divers, est-ce que c'est encore possible qu'elle soit à nous, tous ?

**M. WANG Shifu, maître de conférence, université Huanan de technologie a Canton**

**« L'aménagement de la rue Sanjiajiu à Canton : processus et jeux d'acteurs »**

L'ancienne rue Sanxiajiu est située dans le quartier historique à Guangzhou, avec une histoire de 100 ans. Aujourd'hui, s'y trouve encore un des centres commerciaux les plus vivants dans la ville. Avec des arcades – façades et leur continuité, cette rue donne une dimension convenable et vivante pour l'ambiance commerciale. En 1995, la rue est fermée aux automobiles pendant le week-end. A l'époque, la fermeture consiste simplement en deux gardiens des deux côté de la rue. Et depuis 2002, elle devient une rue piétonnière, et un endroit touristique et culturel.

De nouveaux aménagements seront faits sur le secteur commercial, résidentiel, et routier. Après des démolitions, il apparaît dans le quartier de nouvelles voies rapides. Et en même temps, on confronte des problèmes de circulation dans l'intersection de différents niveaux du transport.

**M.TENG Shengqiang, bureau de la gestion du trafic de Shanghai**

**« la planification viaire dans les quartiers résidentiels »**

Depuis 1980, le nombre d'automobile à Shanghai est augmenté de 80,000 à 2,300, 000, ça va forcément créer des problèmes routiers et environnementaux. Étant un directeur du bureau de la gestion du trafic, je sens des dilemmes : d'un côté, on nous demande de décongestionner le transport et de permettre l'efficacité de la circulation ; de l'autre côté, on nous demande de protéger les piétons et de limiter la vitesse de la circulation automobile. Les citoyens ont besoin d'espaces urbains traversables. Mais en même temps, étant des habitants du quartier, ils demandent d'avoir la sécurité totale et une ambiance paisible.

**Mme. TAN Mali, architecte, professeur invité à l'université de Tongji**

**« Les enfants et la rue »**

C'est une présentation sur l'impact du transport automobile sur la vie des enfants dans la société moderne. Avant, les enfants pouvaient jouer entre eux devant leurs maisons à une distance proche de leurs surveillants. La rue était un espace public pour eux leur permettant de rencontrer des amis et de communiquer. Mais aujourd'hui, avec le changement de système urbain et l'augmentation des accidents, les parents sont obligés de surveiller leur enfants jusqu'à l'âge de lycée. La liberté et l'indépendance des enfants sont du coup beaucoup limitées.

En même temps, le parking occupe de plus en plus des surfaces libres du quartier et limite des surfaces accessibles aux enfants. Alors pourquoi l'utilisation des automobiles cause-t-elle autant de danger pour des enfants ? Est-ce qu'on peut développer la ville plus convenable pour les enfants ?

### **Questions**

**-Avec les constructions des centres commerciaux dans les anciennes rue, le mode de commerce se modifie du mode linéaire au mode centralisé, est-ce que c'est un changement négatif?**

**M.Wang :** Je ne peux pas dire si c'est négatif ou s'il convient mieux à notre nouveau mode de vie. Mais c'est un phénomène qui se présente à l'échelle nationale, même à l'échelle mondiale.

**-Vous avez parlé les relations sociales du passé est mieux des celles d'aujourd'hui, est-ce que c'est contre la théorie du mouvement moderne ? Et est-ce que vous avez pensé comment**

**réaliser les quartiers idéales dont vous avez parlé ?**

**M.Yu :** Le problème n'est pas d'origine de la théorie. C'est plutôt une conséquence du « pouvoir spatial ». C'est un pouvoir de décider et constituer notre espace urbain. Aujourd'hui, il n'est pas au citoyen, non plus aux urbanistes ou architectes, mais à notre gouvernement et aux promoteurs.

**-Comment voyez-vous le changement d'habitation du vieux quartier aux tours, est-ce que c'est un symbole de la vie contemporaine?**

**M.Yu :** Je suis d'accord que notre qualité de vie du côté matériel s'est beaucoup amélioré avec la démarche de la commercialisation. Et je ne veux pas dire qu'on doit revenir en arrière. Je crois juste que les contacts physiques entre des gens ne peuvent pas être remplacés par des moyens virtuels, comme l'internet.

**M.Pan :** On peut dire actuellement, il y a deux types de quartier à Shanghai : celui qui sont préférés par des habitants, qui sont souvent des quartiers historiques au centre de Shanghai, et celui qui sont obligés pour des habitants, qui sont souvent construits pour les habitants qui doivent déménager à cause des réhabilitations. Le premier type a souvent une structure sociale plus nature que le deuxième.

**-Pour l'utilisation du réseau viaire, comment le bureau de contrôle du quartier peut savoir des problèmes dans la rue ?**

**M.YUAN :** Les passants peuvent appeler le numéro vert : 12319 dès qu'il y a un problème dans la rue. En plus on a des policiers sur site, donc normalement on n'attend pas les appels.

**-Qu'est-ce que vous attendez de la rue? (Question posée aux étudiants)**

-Métro plus proche de l'école. (aujourd'hui, il y en a déjà deux lignes de métros qui passent autour de l'école, mais la distance entre les stations et l'école est d'environ 5km)

-Plus de commerces dans la rue autour de l'école

-Plus des lieux de rencontre dans la rue, par exemple les cafés, les bars...

**-Qu'est-ce que c'est la différence entre la rue et la route?**

**M. ZHUO :** Techniquement, en Chine, la hiérarchie des rues a quatre niveaux : les rues principales, les rue secondaires, les rues rapides, les rues piétonnières. Conceptuellement, on prend la route pour aller quelque part, et on prend la rue pour favoriser la sortie, rencontrer les gens, c'est un endroit de passage. C'est-à-dire, on définit la route plutôt comme un objet technique, et la rue comme un élément urbain.

**M. Yu :** Du point de vue sociologique, la rue est une forme d'espace public. C'est à dire, l'espace qui peut partagé par tout le monde.

**M. Pan :** Du point de vue transport, la ville est une machine d'habitation, qui a besoin d'un système d'organisation. Mais il existe des problèmes qui ne peuvent pas être résolus par des

règlements urbains.

**M. TENG :** D'après moi, BRT est difficile de développer à Shanghai. Les problèmes routiers en Chine ne peuvent pas tous résolus de même manières qu'en France. On a des modes de vie différents, ainsi que la mode du déplacement.

**-Comment favoriser l'utilisation du transport en commun ?**

**M. ZHUO :** Dans la plupart des villes chinoises, la facilité du transport en commun n'est pas encore arrivée au niveau du besoin. Les différents moyens de transport sont nécessaires pour satisfaire la ville. C'est-à-dire, il ne faut pas strictement interdire l'augmentation des automobiles, mais de stratégiquement encourager l'utilisation du transport en commun. Par exemple, en France, si le lieu du travail est loin du lieu de domicile, la moitié du prix de la carte d'orange est payée par des entreprises.



## **Le 23, Mars**

### **Forum public « rue et mode de vie »**

#### **Session 1. la rue et l'espace public**

La rue est à qui ? A tout le monde ? Ou à certains groupes ou communautés ? A des activités publiques ? Ou à certains événements ? Pourquoi la rue moderne est-elle en train de perdre sa vitalité ? C'est une conséquence fatale de ville contemporaine ou c'est à cause des théories d'urbanisme moderne ? Est-ce que c'est un signe que les communications informatiques sont en train de remplacer la nécessité d'espace public ?

#### **M. JIANG Jun, rédacteur de « ville chinoise »**

##### **Les sujets dans « ville chinoise » qui concernent la rue et ses relations avec le mode de vie :**

- No.3 « montage de la ville »

Le processus politique en Chine a fabriqué des formes diverses de quartiers d'habitation: Hutong et Siheyuan<sup>6</sup> à l'époque féodale ; Lilong et Shikumen<sup>7</sup> à l'époque coloniale ; Dayuan<sup>8</sup> et Village résidentiel à l'époque socialiste ; Xiaoqu<sup>9</sup> et commercialisation du logement à l'époque du marché socialiste ; etc. Comment le contexte politique influence-t-il la forme d'habitation ? Et comment la forme d'espace public impacte-t-elle les relations humaines ?

- No.4 « la fabrication chinoise »

La fabrication des villes chinoises est basée sur les stratégies d'état et exécutée par des entreprises. Leur financement est basé sur les bonnes conditions de marché et exécuté par des promoteurs privés ou semi - privés. Dans ces conditions, la ville est en train d'être rapidement vendue à certaines couches de la société et les espaces partagés perdent leur sens graduellement. Comment garder le vitalité de la rue malgré les relations commerciales ? Comment éviter que le droit à la propriété privée n'empiète sur le droit des citoyens ?

- No.9 « la ville instinctive »

Il y a souvent deux types de réhabilitations informelles : l'une est de fermer la rue par des murs ou des barrières pour marquer la limite propriétaire ; l'autre est d'ouvrir les quartiers par des boutiques ou des façades commerciales. Comment considère ces deux types d'addition ? Est-ce que on peut promouvoir ces tendances dans les conceptions de projet urbain ?

- No.10 « images de la ville »

Les images occupent une partie des façades de la rue. La rue média est un mélange de publicités commerciales, d'informations politiques et d'écritures informelles. Ils représentent les contrôles et

---

<sup>6</sup> 四合院, Tissu traditionnel de Pékin

<sup>7</sup> 里弄, Tissu traditionnel de Shanghai

<sup>8</sup> 大院, Les quartiers résidentiels construits par l'état depuis 1949 jusqu'au 1980

<sup>9</sup> 小区, Les quartiers résidentiels construits par des promoteurs privés après 1980, qui deviennent le model de « gated community » en Chine

les anti-contrôles de la rue. Comment considère ce genre de masse média ?

- No.11 « Eco - système de la rue »

Le rue, comme un espace public, est un système complexe d'éléments urbains. Quelles sont les relations entre la forme urbaine, la culture populaire et la politique locale ? Comment garder la diversité en accélérant notre démarche urbaine ?

- No.17 « ville de peuple »

Depuis un demi siècle, le mot « peuple » est beaucoup utilisé par les Chinois. Son sens couvre toutes les couches sociales - dans chaque ville, on associe à des rues, des places et des monuments le nom de « peuple ». Aujourd'hui, devant une réalité de la démixtion sociale, « peuple » a ses sens plus divers. Comment redéfinir le mot « peuple » ? Comment concilier son côté public et son côté privé ?

### **M. Feng Yuan (Canton)**

#### **Qi Lou et l'espace public**

Avant le 19<sup>ème</sup> siècle, les rues dans la ville sont hiérarchisées par rapport au niveau social de leur propriété. Vers le début de 19<sup>ème</sup> siècle, il apparaît au sud de la Chine un type de logement qu'on appelle QiLou. Il est marquée par une règle urbaine : un couloir de 5 pieds (=foot=0,3048m) entre la rue et le bâti. Cet espace de 5 pieds est ensuite devenu un élément favorable pour les commerces, et constitue aussi la culture commerciale du sud de la Chine. Aujourd'hui, avec les constructions modernes, ce type de logement et son ambiance commerciale sont remplacés par des tours et des centres commerciaux.

### **M. Pan TianShu (Shanghai)**

#### **La ville et son classement**

Pour la ville de Shanghai, il existe toujours, plus ou moins, les termes de « upper zone » et « lower zone ». La « upper zone » est celle des concessions historique et la « lower zone » est celle de l'immigration nationale. Ce ne sont pas seulement des termes idéologiques. Les limites de chaque arrondissement d'aujourd'hui suivent toujours ce classement. Après l'année 90, avec les nouveaux aménagements urbains, le décalage de qualité urbaine entre « upper zone » et « lower zone » a disparu. Mais pour les habitants de « upper zone », la fierté existe toujours.

### **M. Shen QiBing (Shanghai)**

#### **Art des rues et les rues de la ville**

La rue est un contenant des interventions urbaines. Les participants comprennent des consommateurs et des utilisateurs. La qualité de cet espace urbain dépend de sa diversité et son harmonie. Il y a quelques années, on a fait une sélection pour choisir les dix meilleurs villes chinoises, j'ai choisi Pékin. Parce que, d'abord, c'est ma ville. Ensuite, je trouve qu'elle a la meilleure compatibilité. Les classes politiques, les artistes, les cadres et les gens normaux ont tous leur espace à la fois indépendant et composant.

### **M. Zhu Da Ke (Shanghai)**

#### **La rue dramatique**

Les rues dans la ville sont différentes des rues dans les campagnes. Dans les campagnes, les gens se connaissent et ils se rencontrent dans la rue. Dans la ville, pour chaque piéton dans la rue, les autres et ce qu'ils font sont comme des spectacles. Aujourd'hui, avec les caméras, nos spectacles intimes sont filmés sous le contrôle des surveillants. Les spectacles de la rue deviennent l'anxiété de la rue.

### **M. Zhang Hong (Shanghai)**

#### **Manifestations de la rue**

La rue, comme un type d'espace public, à l'origine, est un endroit pour la liberté d'expression. La rue était un média important pour l'échange d'information. Cette fonction est en train de disparaître aujourd'hui sous les contrôles de sécurité. Mais le besoin de s'exprimer et les formes diverses des publicités informelles survivent dans les « fentes » de notre espace urbain. Le droit de partager la rue est donc montré concrètement, même impérativement.

#### **Questions**

##### **-Comment considérer la motivation des constructions informelles et comment les guider pour favoriser le dynamisme d'espace urbain? (Question posée à Didier)**

Un espace public, c'est-à-dire un espace qui peut être partagé par tout le monde. Mais en même temps, qui va organiser et entretenir cet espace ? Les dynamismes des constructions informelles sont différents selon les types de société.

##### **-Est-ce que les publicités dans la rue est une communication unidirectionnelle? (Question posée à M.Zhang)**

Oui, cette communication n'est pas un échange d'idées. Aujourd'hui, même certains espaces urbains sont devenus des publicités de la ville. Comme à Shanghai, où le Bund, le quartier des affaires financiers à Pudong, et plein d'aménagements en cours, ont pour but de donner une image pour les cartes postales.

##### **-Comment favoriser la relation entre la nature et la ville? (Question posée à Didier)**

Aujourd'hui, quand on construit la ville, la nature est souvent devenue une décoration. On utilise les éléments naturels pour créer des environnements artificiels. Mais la ville est toujours construite sur certaines réalités, par exemple, l'agriculture. Pour favoriser la relation entre la nature et la ville, il faut créer des espaces urbains en respectant leur environnement naturel.

##### **-Le sujet de l'expo 2010 est « better city, better life », je voudrais demander quel type de rues est meilleur pour la qualité de vie ?**

En Chine, on a une culture de « rue commerciale ». C'est l'ambiance commerciale qui donne la vitalité à un espace public. Aujourd'hui, un exemple non réussi est de construire des places vides devant les mairies ou les bâtiments monumentaux, et d'avoir les activités commerciales informelles en intérieur. Organiser la rue est une stratégie entre libérer et gouverner.

#### **Session 2. l'espace de la rue et sa gouvernance**

Les caméra - balayeurs dans la rue sont un moyen de favoriser la sécurité publique. Mais en même

temps, les gens risquent de perdre leur sécurité personnelle. Est-ce que leur utilisation est nécessaire ? Comment favoriser les relations mutuelles de tous les consommateurs de la ville ? Plutôt par des moyens techniques ou idéologiques ?

Les villes modernes séparent les moyens de transport par leur vitesse. Quel est l'effet de cette séparation sur la qualité de l'espace urbain ? Est-ce qu'il existe une meilleure façon d'améliorer la mixité et la diversité du transport ?

### **M. DAI ZhiKang (Shanghai)**

#### **La connaissance et la pratique**

La disparition de la vitalité de la rue est souvent imputée aux moyens de gouverner. D'après moi, c'est plutôt la faute des architectes et des urbanistes. On m'a dit souvent que ce quartier est le meilleur à Pudong<sup>10</sup>. C'est parce que quand je conçois ce projet, je ne me suis jamais considéré comme un constructeur de la ville, mais comme un habitant du quartier. Je voudrais avoir une ambiance familiale. Parfois, notre pratique est perturbée par notre connaissance. C'est bien d'avoir un regard supérieur sur l'ensemble des éléments urbains. Mais en même temps, il faut apprendre des règles à partir de notre vie ordinaire.

### **M. HUANG WeiWen (ShenZhen)**

#### **Les changements des règlements urbains à ShenZhen**

Comme M.Dai l'a dit, en regardant les échecs de notre aménagement urbain et comparant avec notre besoin quotidien, on essaye de faire des changements au niveau des règlements urbains pour améliorer la qualité de l'espace urbain.

Des exemples :

-Utilisation d'espace de retrait

En Chine, on doit avoir certain retrait entre le bâti et la limite propriétaire et la distance dépend du type de construction. Actuellement, à cause de sa définition floue, cet espace de retrait est souvent devenu une rupture qui prend la forme d'une voie rapide, d'un parking ou d'une place d'attendre. Le changement est de faire fonctionner cet espace et de diminuer le largeur de la rue. (comme l'exemple du projet *Huaqiang Road North* dans l'exposition)

-Découpage du sol

Dans les quartiers centraux de Shenzhen, la manière dont on a découpé le sol a causé des ruptures. La rue est considérée plutôt comme une coupure que comme une couture. Dans l'avenir, les limites propriétaires ne seront pas directement liées aux découpages du sol. C'est-à-dire, les quartiers ne seront pas fermés par des limites du découpage, mais on essaiera d'avoir des passages entre eux.

-Pourcentage d'espaces verts

Pour favoriser le partage d'espaces verts et ce qu'ils apportent au paysage pour la rue, le pourcentage obligatoire d'espaces verts sera diminué de 35% à 5% si c'est situé au bord de la rue.

---

<sup>10</sup> 浦东, La partie d'est du fleuve Huangpu, à Shanghai

**Mme. LIU Hang (Shanghai)**

**L'évolution d'îlot et leur propriété**

Avant 1949, les rues et les quartiers étaient classés d'après le niveau social de leur propriété. A partir de 1949 jusqu' à 1980, avec les démarches socialistes, les limites propriétaires avaient disparu. Au niveau de la forme urbaine, les îlots résidentiels sont remplacés par des quartiers immenses de villages ouvriers, leur propriété est uniquement à l'état. Après la révolution du marché en 1980, le droit à la propriété privée du sol est revenu. Et du coup un nouveau mode de fabrication du quartier est apparu : les « gated communities ».

**M. ZHOU Hongkai (Shanghai)**

**La gouvernance de la rue ( une étude de cas de la partie nord de la rue de SiChuan)**

La gouvernance comprend différents aspects : la gouvernance politique, la démocratie, les participations publiques, les affaires urbaines, etc... L'année dernière, on a fait une étude sur la partie nord de la rue de SiChuan sous quatre aspects qui concernent de la gouvernance de la rue : coupures urbaines (matérielles et immatérielles) ; transformation de l'espace traditionnel ; les citadins et leur espace ; la forme de l'espace public.

Une question posée à la fin de l'atelier : est-ce que la gouvernance signifie la mort de l'espace public ?

**M. SHU Yunsheng (Shanghai)**

**La multifonction de système routier**

La rue, étant un élément essentiel pour la système urbain, peut fonctionner comme un passage, mais aussi comme un contenant. Le système routier pour la ville, est comme le système digestif pour une personne, chaque élément a sa propre fonction et sa propre vitesse. Aujourd'hui, avec les évolutions de nouveaux organes, par exemple l'internet et la télécommunication, le système routier a perdu et va continuer de perdre certaines fonctions. C'est une démarche naturelle pour les villes contemporaines.

**Discussion :**

**M.Zhuo :** Devant des problèmes de transport, on choisit souvent des moyens techniques pour trouver la solution. En fait, des changements de règlements urbains sont aussi nécessaires.

**M. Doulet :** Les projets urbains sont basés sur les nouvelles façons de vivre et de communiquer. Les progrès techniques influencent notre qualité de vie ainsi que nos relations sociales.

**M.Zhuo :** Comment considérer les propriétés, les droits d'accéder et de partager les espaces publics ?

**M.Huang :** Des éléments décisifs pour la qualité de l'espace urbain sont l'échelle, et l'espace commercial. Au niveau de la gouvernance, il y a des différences entre celle de l'état et celle de la communauté.

**M. Zhou :** Les espaces publics doivent avoir des définitions diverses selon leurs natures.

**M. Liu :** Les projets urbains ne sont jamais vraiment finis. On doit apprendre comment construire la ville selon certaines réalités et comment permettre d'avoir un développement durable dans l'avenir.

**M. Shu :** Les nouvelles techniques vont amener de nouvelles formes urbaines, par exemple, les transports verticaux.