

**France Culture – Documentaire Web –  
Commentaires et textes de Jérémie Descamps, Pékin, 2012**

***Pékin sans transition***

--

***GARE CENTRALE DE PEKIN  
Fin 1980-2012***

Pékin, les horloges marquent « 6h30 », le soleil est déjà bas, c'est une fin de journée d'été. Une photo-souvenir prise avant de se séparer, avant de quitter la capitale. Face à l'objectif, une jeune femme pose devant deux donjons urbains, qui encadrent trois larges caractères « *Bei* » « *Jing* » et « *Zhan* » : *Gare Centrale de Pékin*. Des taxis aux formes désuètes, aux numéros d'immatriculations rouges sur fond blanc inscrits à *l'ancienne*, ont envahi le parvis et attendent le client.

Conçue par les ingénieurs-architectes Yang Tingbao et Chen Deng'ao et inaugurée en 1959 à l'occasion du dixième anniversaire de la jeune République populaire, la gare centrale fait partie des 10 projets d'envergures réalisées à Pékin dans les premières années du régime communiste. Elle reprend un style stalinien plutôt monumental, ornementée d'éléments de style chinois (les toits, les tuiles vernissées).

Aujourd'hui, on remarque que les candélabres sont restés, et chaque heure de la journée résonnent toujours au son d'une l'hymne de la révolution culturelle, *l'Orient rouge*. Au moment des JO de 2008, un écran géant sur le parvis a fait son apparition, ainsi que l'anglais : « *Beijing Railway Station* » peut-on lire sur le fronton. Le parvis a été dégagé pour laisser place aux flots continus et exponentiels de voyageurs rejoignant ou quittant la capitale ; au moment des grands départs, notamment lors des migrations annuelles du Nouvel an chinois, la pression à l'extérieur de la gare est terrible. Flux et reflux de la ville, porte d'entrée des candidats à la Cité, la gare centrale aspire et déverse chaque année 20 millions de voyageurs. Réhabilitée, agrandie, modernisée à maintes reprises jusqu'à très récemment, elle reste un lieu de transit où l'on ne s'attarde pas. A l'entrée, on présente son titre de transport, on passe les bagages aux rayons X, on franchit le portique magnétique, on jette un œil sur les posters avertissant contre le port de produits dangereux ; puis, sous un immense dôme central, on emprunte les escalators pour rejoindre des salles d'attente bondées sous des néons blafards, stupéfait par cette foule compacte qui s'amasse près des portes. Quand les signaux lumineux passent au vert, les barrières s'ouvrent, une marrée humaine s'engouffre pour rejoindre les plateformes en contrebas.

## ***TOUR DU TAMBOUR 1993-2012***

Une ruelle calme du centre de Pékin. Deux enfants posent devant la Tour du Tambour. C'est l'hiver, un 25 janvier de l'année 1993 (horodatage visible à droite), le soleil est bas, horizontal, les ombres portées indiquent qu'il doit être midi ou 13 heure. Pas une voiture ne circule, quelques commerces sont ouverts.

*Gulou*, ou Tour du Tambour est un « *phare sonore* » de 47 mètres de haut édifié sous les Yuans. Sa sœur jumelle située juste au nord, *Zhonglou*, la Tour de la Cloche, veille aussi ; reconstruites ou restaurées maintes fois, elles auraient fait raisonner les heures de la ville jusqu'en 1924. Elles sonnent encore très occasionnellement, à des fins touristiques.

Située sur l'axe historique, la Tour du Tambour fait office de repère urbain incontournable du centre – on la retrouve d'ailleurs dans d'autres villes chinoises, au croisement d'axes anciens stratégiques.

Aujourd'hui devenue lieu de rendez-vous, de visites, de flâneries nocturnes, de bars tapageurs, elle incarne encore une forme de permanence de l'histoire. Ce monument est rassurant pour les habitants comme pour les visiteurs. A droite du cadre, un chantier sous palissade est néanmoins en cours. La tour devient alors *l'arbre à palabre* : un futur « musée du temps », projet validé par la municipalité, viendrait totalement restructurer le quartier, y compris les *hutong* partant de part et d'autres de l'édifice. Pour l'opinion, le débat est sensible : pourquoi renouveler le quartier par un énième projet reprenant les formes classiques de l'architecture chinoise qui ne servirait qu'aux touristes ? Depuis une décennie, tout l'axe historique est concerné par ce type d'opérations : Qianmen, actuellement Di'anmen (avec en sus l'implantation du métro), bientôt Gulou. Une dépêche du Xinjingbao datée du 25 mai 2012 nous informe que 46 monuments historiques situés sur l'axe nord-sud sont en cours de restauration : le but de la municipalité serait de faire inscrire cette vaste entité urbaine sur la liste du patrimoine mondial.

**PROMONTOIRE DE JINGSHAN**  
**Fin 1980-2012**

*Jingshan*, ou colline de charbon, est le promontoire de la ville ; c'est aussi le « baromètre » qui régleme la hauteur de toutes les constructions dans le centre. On accède au sommet par un parc arboré, par des sentiers escarpés où se bousculent les touristes venus de Chine et du monde entier. Deux parcours se croisent dans ce haut-lieu: celui des cohortes de touristes qui remontent généralement de la Cité Interdite jusqu'à Jingshan ; celui des riverains, surtout du troisième âge, qui investissent les lieux dès 5 heures du matin dans une joyeuse cacophonie - karaokés improvisés, exercices de la voix, concerts et chorales.

Une large pagode offre ce balcon unique pour les photos souvenirs, vers tous les points cardinaux de la ville – Cité Interdite, *hub* de Xizhimen, Parc Olympique, Quartier d'affaire, place Tiananmen...

Ici, vue plongeante sur la Cité Interdite. Peu de changements notables, ni dans la *skyline* sud de Pékin, ni au premier plan, si ce n'est le nombre de touristes et de cars parkés qu'on devine en contrebas. Tous les monuments de la Cité Interdite ou annexes à celle-ci sont inscrits au Patrimoine mondial ou protégés à l'échelon national – monuments distingués par le label aux cinq lettres « AAAAA ». De sa parfaite symétrie, elle opère comme un corps vivant, comme un vaisseau calme et jette le principe d'emboîtement qui caractérise Pékin : le palais impérial emmuré, l'ancienne cité impériale puis la ville, dont les enceintes ont à peu près disparues (à l'exception de quelques portes ou portions de murs)... principe repris à l'époque moderne par les périphériques qui ceinturent le centre jusqu'à sa banlieue.

**PASSERELLE DE FUXINGLU**  
**1996-2012**

Du haut de cette passerelle – mot en chinois qui se traduit par « *Tianqiao* », soit « Pont céleste » – un couple pose devant la *modernité*. On imagine une promenade urbaine de parents venus de la campagne proche ou lointaine, qui rendent visite à leurs enfants devenus citadins. Un chantier massif se dessine dans le cadre, le balai des grues est pétrifié par le cliché.

Nous identifions enfin la percée à gauche du cadre, longue saignée qu'enjambe notre passerelle : en remontant dans la pellicule, des panneaux routiers nous indiquent que nous sommes sur l'avenue Fuxinglu. Dos au cadre, la route croise le troisième périphérique ouest. Face à nous, elle s'enfonce droit vers le district de Mentougou et les montagnes que l'on peut voir en fond de toile, par temps clair. L'avenue Fuxinglu est une portion de l'avenue Chang'an, axe idéologique est-ouest d'une vingtaine de kilomètre creusé sous Mao pour « contrer » l'axe historique Nord-Sud.

Nous sommes situés à l'ouest de Pékin, là où la plupart des administrations sont concentrées, ministères, banques d'Etat, organes du Parti, armée, centre des télécommunications, Electricité de Chine, départements scientifiques (recherches en sismologie, métaux non-ferreux, hydrologie...). Toujours organisées selon la logique du méga-bloc, ces entités fermées restreignent la circulation autour d'axes majeurs comme celui-ci. De part et d'autres de l'avenue, on trouve également des hôtels, des hôpitaux, des bureaux et centres commerciaux, comme le *Cuiwei Dasha*, à droite du cadre, en construction en 1996. La poussée urbaine des décennies 1990-2000 a vu croître la ville horizontalement et verticalement, des centaines de millions de mètres carrés se sont empilés sur la ville elle-même, en accumulation. Mais l'environnement de la rue s'est depuis stabilisé.

## **QUATRIEME PERIPHERIQUE NORD**

### **Début 1990-2012**

Quatrième périphérique Nord. Un panneau autoroutier indique « *Anhuiqiao* ». Repère facile. La photo a été prise au début des années 1990, à 8 km du centre-ville, la portion nord du quatrième anneau circulaire de Pékin venait d'être achevée, en vue d'accueillir les Jeux d'Asie. La plupart des véhicules qui circulaient étaient des taxis jaunes, ce que l'on appelait *Miandi* à l'époque, « *Taxi-brioche* », à cause de leur forme haute et ronde.

L'image capturée aujourd'hui n'a pas été aisée à réaliser : une voie de sortie a été annexée à la voie rapide, qui rend le terre-plein central quasi-inatteignable. Pékin est une ville organisée par et pour la voiture. En 1993, les autorités locales prévoyaient 2 millions d'automobilistes en 2010, chiffre en réalité atteint en 2003 ! L'urbanisme mis en œuvre depuis le centre jusqu'aux périphéries est concentrique, par ailleurs, les méga-blocs empêchent les voies traversantes, enfin les transports publics sont défaillants : les espaces réservés à la voirie fonctionnent donc à pleine capacité. Dans la perspective des JO, la municipalité a renforcé le parc de bus, a augmenté le nombre de lignes de métro et pris des mesures limitant la voiture, avec un système de circulation alternée ; puis plus récemment, un système de loterie venant contrôler l'attribution des plaques d'immatriculation a été instauré – les derniers chiffres étaient cependant catastrophiques, 1 million de demandeurs pour 20 000 plaques disponibles. En 2012, la ville compte 5 millions d'automobilistes. Le problème de l'accès à la voiture reste donc entier malgré ces mesures et les investissements du gouvernement dans le système de transport.

En septembre 2012, trois jeunes artistes chinois en art digital diffusent sur le site Youku.com un court-métrage visant à sensibiliser la population de Pékin au problème de la voiture. La vidéo est visionnée 500 000 fois, ce qui montre que la mobilité à Pékin reste un souci majeur.

**PLACE ET PORTE TIANANMEN**  
**Fin 1980-2012**

S'il y a une « photo témoin » indispensable, c'est peut-être celle-ci : prendre la pose devant le portrait de Mao, peu importe l'angle. Combien de photos de Tian'anmen circulent en Chine ? Les visiteurs accourent de partout pour visiter ce lieu et s'y faire photographier.

La place Tiananmen, d'où la photo a été prise, tient son nom de cette porte impériale de la Paix Céleste que l'on voit sur l'image, entrée principale de la Cité Interdite, et paradoxalement devenue symbole de la Nouvelle Chine (la porte figure en effet sur l'emblème nationale, sous les cinq étoiles). C'est aujourd'hui devenu un haut-lieu touristique.

Mais pour certains, Tiananmen est aussi un vide urbain (ou mental), qu'il faudrait combler ou reverdir (dixit l'agence d'architecture MAD) ; pour d'autre une empreinte géante du pouvoir en place, le lieu de sa suprématie, et de sa mise en scène ; celui des masses, des défilés, de l'apparat ; pour d'autres encore, un espace de contestations, de douleur, de mémoire, de deuil, figé dans le temps ; bref un *espace*, mais pas une place... Ces 440 000 m<sup>2</sup>, soit 880 m du nord au sud et 500 m d'est en ouest, peuvent contenir 100 000 personnes. Un espace contrôlé qui ouvre désormais ses portes à 4 heure du matin et les referme à 23 heure.

***PIGEONNIERE DE YAYUNCUN***  
***Début 2000-2012***

L'élevage de pigeon est à Pékin ce que la brasserie est à Paris : une tradition. Les anciens quartiers regorgent de cages plus ou moins autorisées perchées sur les toits ; les pigeons sont équipés de petites flutes coincées dans leurs ailes, et, virevoltant en groupe, sifflent et fendent l'air au-dessus de la ville. Là, il s'agissait sans doute d'une volière officielle, installée dans l'enceinte des premiers Jeux Olympiques d'Asie tenus en Chine, à proximité du Quatrième périphérique-Nord.

La volière a aujourd'hui totalement disparue, remplacée par un espace de promenade plutôt désert. Le nom de la place a lui aussi changé, passant de la « Place de la colombe de la paix » à la « Place du panda » en référence à une statue de panda située derrière notre cadre.

Le complexe sportif des Jeux d'Asie a été construit dans les années 1980 au nord de l'axe historique. Ceux-ci ont lieu en 1990, et la ville, alors sous-équipée en équipements sportifs, se dote d'infrastructures derniers cris et d'un village d'athlètes nommé Yayuncun, qui a ensuite donné son nom à un vaste quartier de logements. Une partie des équipements des Jeux d'Asie sont réutilisés pour les JO de 2008, et un nouveau parc Olympique, celui que l'on connaît avec son stade en « nid d'oiseau », est implanté juste au nord de celui-ci. Le conditionnement de la population pour accueillir les JO commence dès 2001, et l'hygiène devient une question centrale notamment après l'épidémie désastreuse du SRAS (pneumonie foudroyante) en 2003. Nombre d'élevages de pigeon disparaissent. Cette « Place de la colombe de la paix » également. Un espace planté la remplace, et tandis que l'on se précipite pour visiter le nouveau parc olympique, celui-ci est laissé vide, et les équipements sportifs vieillissent.