

Les villes d'Asie orientale : similitudes et différences

Jacques DENIS

Résumé

Dans l'étude des villes d'Asie orientale, on ne sait trop ce qui l'emporte : les similitudes ou les différences. La gamme des taux d'urbanisation va du plus faible au plus élevé, mais le rythme est généralement rapide, voire explosif. Si les facteurs économiques — notamment l'industrialisation — jouent un rôle majeur, on ne peut négliger les facteurs historiques, politiques ou culturels, les régimes fonciers par exemple. Les politiques de logement vont du laisser-faire au dirigisme; seules les formules intermédiaires se révèlent efficaces. Une gestion rationnelle des espaces urbains doit guider tout projet d'aménagement, sauvegarder l'environnement physique et culturel et permettre une rénovation permanente.

Summary : Towns of eastern Asia : similarities and differences

In the study of the Towns of Eastern Asia, it is not really clear whether it is the similarities or the differences that dominate. Rates of urbanization vary from the lowest to the highest, but in general the rate is rapid, one could even say explosive. If the economic factors — notably industrialisation — play a major role, one cannot overlook historical, political or cultural factors, such as ground regulations for example. In respect of housing, policies range from laissez-faire to state monopoly, only the intermediate solutions turn out to be effective. The rational management of town space must guide any town planning project, safeguard the physical and cultural environment and allow modernisation to be carried out at all times.

Parler des villes d'Asie orientale, c'est poser, de prime abord, un problème de nature épistémologique et se trouver pris entre deux propositions paradoxales. On est tenté de chercher les similitudes et de mettre en valeur la constance des mécanismes, sachant qu'il n'est de science que du général. Par ailleurs, une pratique assidue du terrain — et comment faire de la bonne géographie sans cette confrontation? — révèle une réalité multiforme et ambiguë : les moyennes dissimulent la vérité plus souvent qu'elles ne l'expriment. Un même revenu moyen par habitant dans deux pays, par exemple, peut signaler une société parfaitement égalitaire, où tous sont proches de la moyenne, ou bien une société duale dans laquelle cohabitent une petite minorité de nababs et une masse de traîne-misère. Cette remarque préliminaire explique le sous-titre retenu : on passera continuellement des similitudes aux différences, en n'espérant seulement que cette navigation ne mènera pas de Charybde en Scylla.

I. LES TAUX ET LE RYTHME D'URBANISATION

Dans l'ensemble de l'Asie de l'Est et du Sud-Est, l'urbanisation est un phénomène général. Est-il plus ou moins accentué que dans les autres parties du monde, il est malaisé de l'affirmer, car tout dépend des critères retenus pour distinguer les populations urbaines des populations rurales. Si l'on s'en tient aux données officielles fournies par les Etats, on constate que les pays d'Asie orientale se regroupent en quatre catégories bien dis-

tinctes. La première comprend les pays où l'urbanisation est générale, supérieure à 97 %. Il s'agit de Hong Kong, Singapour et Macao dont le territoire se confond avec la ville. La deuxième catégorie, avec des taux d'urbanisation de 80 à 60 %, comprend le Japon, Taiwan et la Corée. On ne trouve une urbanisation moyenne, de 45 à 35 %, qu'aux Philippines et en Malaisie occidentale, tandis que l'urbanisation est encore très faible (25 à 15 %) dans trois petits Etats : Brunei, Sabah, Sarawak, dans deux très importants : la Thaïlande et l'Indonésie, et dans le plus vaste de tous : la Chine avec 13,9 % de population urbaine au recensement de 1982. Encore faut-il noter que ce taux est une "moyenne" entre des pourcentages variant de 7 à 66 % selon les provinces.

Mise à part la situation particulière des Villes-Etats, on observe que les taux les plus élevés d'urbanisation coïncident pas mal avec les niveaux atteints par le développement industriel, les autres facteurs paraissant négligeables. Si on compare trois pays de population assez semblable, la Corée, les Philippines et la Thaïlande, on constate que leurs taux d'urbanisation, respectivement 60, 40, 18, reflètent remarquablement leur degré d'industrialisation.

Quoi qu'il en soit, plus de 70 agglomérations d'Asie orientale dépassent aujourd'hui le million d'habitants. Les plus importantes sont : Tokyo-Yokohama, 18.8 millions; Shanghai, 11.96 millions; Seoul, 10.28; Osaka, 9.45; Beijing, 9.25; Jakarta, 7.94 et Tianjin, 7.89 mil-

lions d'habitants en 1985, selon un rapport de l'O.N.U. Le phénomène urbain est donc spectaculaire, tout le monde en convient.

Mais, plus important que le taux d'urbanisation atteint dans les différents pays, il y a le rythme auquel ce processus se développe. Ce rythme peut être lent : ainsi, en Indonésie, de 1961 à 1974, la proportion de population urbaine par rapport à la population totale est passée de 15 à 18 %. Au Japon, par contre, en un demi-siècle, de 1925 à 1975, le pourcentage de citadins a triplé, de 25 à 76 %. En Corée, le rythme a été encore plus rapide, puisque de 1965 à 1975, la population urbaine est passée de 24 à 48 %.

Il importe de noter que l'urbanisation est un phénomène sélectif qui, le plus souvent, se développe au bénéfice des agglomérations les plus importantes. L'exemple du Japon est caractéristique : en 1925, 44 % de la population vivaient dans des localités de moins de 5 MI habitants et 14 % dans des villes de plus de 100 000. Aujourd'hui, 1,5 % réside dans des localités de moins de 5 000, tandis que les villes de plus de 100 000 habitants regroupent 55 % de la population.

La croissance de quelques grandes capitales s'est faite à un rythme à peine croyable. De 1949 à 1987, la population de Taipei est passée de 480 000 habitants à 3 130 000 pour la ville proprement dite et à 4 900 000 pour l'aire métropolitaine. Seoul, capitale de la Corée, comptait 1 010 416 habitants en 1953; on en dénombre plus de 10 millions en 1985. Dans ces deux cas, il s'agit certes de grands centres industriels. Mais Jakarta, en 10 ans, a gagné 1 700 000 habitants et la population de Bangkok est passée de 1 330 000 en 1960 à 4 700 000 en 1980, sans qu'on ne voie clairement les raisons de cette croissance spectaculaire. Ce n'est pas le processus général d'urbanisation qui étonne ou inquiète, mais bien l'explosion urbaine affectant un certain nombre de grandes villes noyées sous un flot d'immigrants.

La croissance, en progression géométrique, de la population urbaine est généralement attribuée à des facteurs démographiques et économiques. Un accroissement naturel très élevé est souvent invoqué comme une des causes majeures de migration vers les villes car il tendrait à provoquer un surpeuplement relatif des campagnes. Or si, en Indonésie, en Thaïlande, aux Philippines, le contrôle des naissances est encore peu efficace, au Japon, il l'est depuis longtemps. Entre 1947 et 1961, le taux de natalité est tombé de 34,3 ‰

1985. Avec quelque retard, la Corée, Taiwan, Hong Kong et Singapour ont suivi la même politique. A Singapour, la natalité s'est même effondrée à un niveau tel que le gouvernement vient d'instaurer, en 1988, des primes et avantages divers pour les familles comptant plus d'un enfant.

On pourrait penser qu'il existe un rapport direct entre la densité du peuplement dans un pays et son taux d'urbanisation. Il est incontestable qu'il existe une certaine

relation entre ces deux facteurs. Taiwan, la Corée et le Japon, avec des densités de 454, 416 et 324 habitants au km² en 1985 sont aussi des pays où le taux d'urbanisation est le plus élevé, respectivement 71, 60 et 79 %. A l'autre extrémité de l'échelle, la Thaïlande et l'Indonésie, avec des densités de 101 et 87, ont aussi les taux d'urbanisation les plus faibles, 17 et 22 %. Cette constatation générale doit cependant être nuancée. Si on prend l'exemple de l'Indonésie, la densité moyenne de 87 habitants au km² ne reflète pas du tout la réalité car cette densité est de 2 dans l'Irian Jaya (Nouvelle-Guinée occidentale) et 9 dans le Kalimantan (Sud-Bornéo), de 47 à Sumatra et elle atteint 596 à Java qui regroupe 65 % de la population. Et c'est le cas dans tous les pays considérés, où les disparités régionales sont très marquées.

Les migrations des campagnes vers les villes peuvent se déclencher lorsque les structures économiques du monde rural ne peuvent absorber le surcroît de population. On peut l'observer à Java ou dans les provinces centrales des Philippines. Mais une modernisation de l'agriculture entraîne à la fois une élévation des rendements et des profits, mais aussi un surplus de main-d'oeuvre disponible pour l'émigration. Ce fut le cas naguère au Japon; c'est maintenant celui de Taiwan et de la Corée.

H. L'URBANISATION DANS SON CONTEXTE

On lie généralement urbanisation et industrialisation. La relation ainsi établie est souvent conçue comme fonctionnant dans un seul sens : l'industrie, établie en ville, attire une main-d'oeuvre originaire des campagnes. Il s'agit, en réalité, d'une attraction réciproque : l'industrie appelle la main-d'oeuvre, mais la présence d'une importante main-d'oeuvre sans emploi, et donc peu exigeante, attire l'industrie. Il arrive même que la masse des déracinés soit telle qu'elle contraigne les gouvernants à promouvoir l'industrialisation à tout prix. Cela s'est vérifié dans l'agglomération de Bangkok-Thonburi, alors que cela répugnait à la tradition thaïlandaise. Il en va de même à Manille où le nombre de désœuvrés constitue un danger potentiel aux yeux des autorités, amenant ces dernières à accorder toutes les dérogations aux lois de décentralisation lorsqu'un industriel propose de créer des emplois, même dans les zones interdites, au détriment de l'environnement comme de l'équilibre du pays. Ce phénomène explique sans doute, en partie, le caractère macrocéphale de nombre de capitales asiatiques.

Si l'on veut essayer de comprendre quelque chose à la spécificité des villes d'Asie orientale, on ne peut négliger de faire appel aux facteurs historiques, politiques, économiques ou culturels qui ont façonné leur destin.

Le Japon, par exemple, n'a jamais été une colonie. Vivant replié sur lui-même, aucun étranger n'en a foulé le sol depuis plus de deux siècles lorsqu'éclate la révolution de Meiji en 1868. Dès ce moment, il assimile, avec une étonnante rapidité, les sciences et les techniques occidentales, tout en essayant de sauvegarder sa civilisation

originale. La guerre de Corée (1950-1953), en relançant l'économie, déclenche au Japon une nouvelle phase d'urbanisation qui atteint aujourd'hui 80 % de sa population. La Corée, longtemps vassale de la Chine, devient colonie japonaise au début de ce siècle. Exploitée comme une source de matières premières et un marché pour les produits de l'industrie nipponne, la Corée ne s'urbanise guère, pas plus qu'elle ne s'industrialise. A partir de 1953, le Nord comme le Sud se lancent dans une industrialisation forcenée. Un processus d'urbanisation rapide se développe, particulièrement spectaculaire dans le Sud. Seoul passe de 1 million d'habitants, en 1953, à plus de 10 millions en 1985. Les autres villes du pays, tour à tour, sortent de leur léthargie et suivent le mouvement.

Taiwan, que les Portugais avaient appelée Ilha Formosa, est restée pendant des siècles une île verdoyante, peuplée d'agriculteurs et de pêcheurs. Les années d'occupation japonaise en avaient peu altéré le visage. Après la prise du pouvoir par les communistes en Chine continentale, en 1949, elle devient un refuge, le dernier bastion des vaincus. Mais l'immigration soudaine et massive de militaires et d'hommes d'affaires, commerçants et industriels va provoquer une transformation radicale du pays. Pour survivre, il doit, dans toute la mesure du possible, se suffire à lui-même et donc s'industrialiser. Et comme les réfugiés sont, pour la plupart, des citoyens, la mise en valeur du pays va s'articuler sur le développement des villes.

Caprice de l'histoire, gageure politique, accident géographique, paradoxe démographique, miracle économique, Hong Kong est une création permanente de l'inventivité humaine confrontée à tous les défis. Blottie sur un territoire microscopique, sans ressources naturelles, sans énergie, sans eau, sans espace, Hong Kong abrite et fait vivre 5,5 millions de citoyens, logés décemment et mangeant à leur faim. La façon dont le développement urbain a été assumé, organisé et structuré constitue une des réalisations urbanistiques les plus spectaculaires — et exemplaires — des dix dernières années.

La province portugaise de Macao, la plus ancienne implantation européenne permanente en Asie orientale, accrochée à la côte chinoise depuis plus de quatre siècles, a vu alterner des périodes de grandeur et de décadence. Successivement carrefour commercial, centre culturel, enfer du jeu, annexe industrielle de Hong Kong, c'est son proche avenir qui inquiète tous les esprits.

Plus de trois siècles de présence espagnole aux Philippines ont incontestablement marqué la mentalité de ses habitants. On a souvent l'impression de se trouver dans une république d'Amérique latine égarée aux rives de l'Asie. De cette période, il ne subsiste cependant que quelques témoins architecturaux : des églises, le fort San Pedro de Cebu City ou le quartier Intramuros de Manille, gravement endommagé lors de la dernière guerre. L'afflux de population dans les villes est un phénomène récent, peu ou mal intégré. Manille, Davao, Cebu, Ca-

gayan de Oro se sont étendues en taches d'huile, au gré des lotissements spéculatifs ou des possibilités de squatting.

L'Indonésie est un rassemblement assez hétérogène d'îles de dimensions et de populations très variables. Pour ne parler que des plus importantes, Sumatra et surtout le Sud de Bornéo sont peu peuplés, alors que Java est grouillante de population. Ce que ces îles ont en commun, c'est un fond malais de population et trois siècles de colonisation hollandaise. L'économie indonésienne fut longtemps basée sur l'exploitation des ressources végétales : bois, latex, thé, tabac. Après l'indépendance, le désir d'une certaine autarcie fit démarrer le processus d'industrialisation qui, joint à une démographie galopante, provoqua une explosion urbaine. Jakarta compte aujourd'hui près de 8 millions d'habitants, Surabaya plus de deux, et quatre autres villes plus d'un million. L'intégration des masses de ruraux refluant des campagnes surpeuplées de Java pose de graves problèmes.

Les royaumes et sultanats regroupés dans la fédération de Malaisie occidentale sont relativement peu urbanisés ; la plus grande ville, Kuala Lumpur, compte à peine 600 000 habitants. Encore doit-elle son essor à deux fonctions récemment développées : politique, en tant que capitale fédérale, et économique, par l'attrait qu'elle a pu exercer sur certaines sociétés internationales. Pour le reste, l'économie du pays reste basée essentiellement sur la production de quelques matières premières telles que le caoutchouc et l'étain. A Bornéo, les deux Etats constituant la Malaisie orientale, le Sabah et le Sarawak, ne comptent chacun qu'une ville digne de ce nom, Kota Kinabalu (80 000 habitants) et Kuching (95 000). Coincé entre les deux, le minuscule Brunei a refusé son intégration dans la Fédération. Les royalties qu'il tire de l'exploitation de son pétrole par la Shell lui procurent de plantureux revenus dont témoigne le luxe de sa capitale, Bandar Seri Begawan (56 000 habitants).

Singapour, quant à elle, a fait sécession de la Fédération malaise après quelques années d'une coexistence plus ou moins pacifique. Peuplée, pour plus des trois quarts, de Chinois, commerçants et industriels dynamiques, la ville jouait le rôle de métropole économique pour la Fédération. Mais, par la loi du nombre, elle se sentait politiquement minorisée. Aujourd'hui, constituée en Ville-Etat, elle se développe, s'équipe et se modernise à un rythme hallucinant, comparable seulement à celui de Hong Kong. Mais la nature s'y est montrée plus gracieuse, la ville semble insérée dans un immense parc aux couleurs chatoyantes.

Malgré ses 52 millions d'habitants, la Thaïlande est restée un pays rural, à une exception près — mais elle est de taille —, celle de sa capitale. L'agglomération de Bangkok-Thonbury, avec plus de 5 millions d'habitants, paraît monstrueuse. D'autant plus que le pays ne compte aucune autre ville atteignant 200 000 habitants, mais une multitude de bourgades et de marchés desservant un hin-

terland réduit.

III. LES REGIMES FONCIERS

L'histoire et les traditions ne nourrissent pas seulement les souvenirs de chaque pays, elles en inspirent aussi le droit. En matière de droits fonciers, cette influence est patente.

Au Japon, où le sol a une valeur à la fois absolue et symbolique, posséder quelques arpents à la campagne ou quelques tatamis en ville situe socialement une personne ou une famille. Aussi, les lois sur la protection de la propriété privée y sont-elles extrêmement strictes. Il y a quelques années, à Tama New Town, à l'ouest de Tokyo, on pouvait voir une grande avenue, à doubles chaussées séparées par une berme centrale, coupée net sur la moitié de sa largeur par la présence d'une maison de paysan, ce dernier ayant refusé toutes les offres financières des promoteurs. Il fallut plusieurs années de procédure pour obtenir des tribunaux un ordre de relocalisation. Dans un tel contexte, la création de villes nouvelles ou la rénovation des centres urbains sont des entreprises délicates, longues et ardues dont le résultat est que le coût du mètre carré se trouve propulsé à des niveaux exorbitants.

En Corée, longtemps vassale de ses puissants voisins, Chine et Japon, on n'avait guère l'habitude de discuter les ordres venus d'en haut. Ainsi, à la fin des années 1970, l'aménagement d'un réseau de larges avenues à travers la capitale, à la façon des travaux haussmanniens à Paris, fut menée à la hussarde. Dès notification de leur infortune, les expropriés ne disposaient plus que d'un bref délai pour démolir et récupérer éventuellement les matériaux de leur habitation, de leur atelier ou de leur boutique. Le délai expiré, ils perdaient tous leurs droits, les bulldozers se chargeant de faire place nette. C'est, parmi d'autres, une des faces cachées de la préparation des jeux olympiques de Seoul.

A Hong Kong, le régime foncier est encore différent. Que ce soit dans l'île de Hong Kong, où le sol est terre de la Couronne, à Kowloon, loué à perpétuité, ou dans les Nouveaux Territoires, dont le bail viendra à expiration en 1997, nulle part le sol n'est aliéné, les parcelles n'étant cédées qu'en emphytéose, même si c'est à des prix vertigineux. Cela facilitera singulièrement la reprise par les autorités de Chine continentale qui se retrouveront automatiquement propriétaires de plus de mille kilomètres carrés à... haute valeur ajoutée.

Aux Philippines, certaines traditions coloniales espagnoles persistent. Les grandes familles d'origine hispanique, imitées aujourd'hui par quelques "tycoons" sino-philippins, tiennent à posséder un vaste domaine. Mais il ne s'agit plus seulement d'haciendas situées dans de proches ou lointaines provinces; les abords des villes constituent, surtout depuis la période d'entre-deux-guerres, un terrain privilégié de main-mise. Certaines familles ont acquis de la sorte, à vil prix, des dizaines d'hectares enregistrés sous le couvert de sociétés immobilières ou de

conglomérats. Enclavés maintenant dans les extensions périphériques des villes, ces vastes terrains vagues, que l'on pourrait appeler des "friches spéculatives", constituent comme des taches lépreuses sur l'épiderme urbain. Une telle diversité en matière de droits fonciers explique sans doute en partie, sans pour autant les justifier, les difficultés ou les carences observées dans les moyens mis en oeuvre pour résoudre le problème du logement, surtout pour les couches les moins favorisées de la population.

IV. LES POLITIQUES DE LOGEMENT

Les conditions de logement, en effet, ne reflètent pas mal le degré d'intégration des migrants dans la ville. Seuls ceux qui ont réussi sur le plan de l'emploi et donc des revenus peuvent espérer trouver, mais non sans peine, un abri digne d'êtres humains. Le fait, pour une ville, de devoir absorber en quelques années des centaines de milliers, voire des millions de nouveaux habitants pose des problèmes extrêmement difficiles, même dans le cas d'une économie en expansion. Quand la croissance économique est faible ou absorbée par la dette extérieure, les problèmes deviennent vite insurmontables et certains responsables politiques laissent tomber les bras ou se voilent la face.

A de rares exceptions près, comme au Japon, les villes d'Asie orientale n'échappent pas à un phénomène général dans le tiers monde, le squatting. Les espaces libres, qu'ils soient publics ou privés, sont envahis par les pauvres qui s'y bâtissent une cabane en matériaux hétéroclites. Sur des pentes abruptes, dans des terrains inondables, le long des voies de chemin de fer, sur les berges des rivières, vivent des foules d'êtres démunis, dans l'insécurité, l'inconfort et l'absence des commodités les plus élémentaires. Périodiquement, les autorités refoulent ces misérables aux confins de la ville, ce qui ne supprime pas le problème mais le déplace et le complique car les squatters doivent alors accomplir de longs déplacements pour garder leur gagne-pain. Beaucoup trop rares sont les exemples où, comme à Davao aux Philippines, les autorités municipales acceptent d'aménager et d'équiper, même sommairement, les bidonvilles spontanés.

La construction de logements relève, selon les pays, soit du secteur privé, soit du secteur public. On pourrait s'attendre à ce que, dans un pays d'économie libérale comme le Japon, tout se traite entre promoteurs et acquéreurs. Il en va de la sorte pour les habitations individuelles et les petits lotissements. Mais pour les opérations de grande envergure, elles sont entreprises ici par une société immobilière, là par une municipalité, ailleurs par un organisme national. On peut en donner deux exemples : la cité-jardin de Tama, en Préfecture de Kanagawa, est une véritable ville qui s'étend sur 4 300 ha et qui, entièrement terminée, hébergera 500 000 habitants. La construction de cette cité ne constitue qu'un des chantiers de la branche immobilière d'une société, la Tokyu Company Ltd, qui possède le chemin de fer reliant Tama à

Tokyo et aboutissant dans les sous-sols d'un grand magasin, le Tokyu Department Store... Tout est pris en charge par le promoteur, y compris les travaux d'infrastructure, l'ensemble des coûts étant répercuté sur les prix de vente. Par contre, dans le cas de la ville nouvelle de Tama, en Préfecture de Tokyo, tout fut pris en charge par les pouvoirs publics. Le Tokyo Metropolitan Government élaborait le plan général et réalisait les travaux d'infrastructure, tandis que la Japan Housing Corporation et la Tokyo Metropolitan Housing Corporation se répartissaient la construction des immeubles à appartements et des habitations individuelles, les uns à louer, les autres à vendre, de quoi loger 400 000 personnes. Cette réalisation des pouvoirs publics n'est pas la seule au Japon, on peut en trouver des similaires à Osaka, par exemple.

C'est dans le pays où la pénurie de logements en milieu urbain est le plus criante, aux Philippines, que paradoxalement le secteur public de la construction est le moins développé. Pour les bien nantis, aucun problème, ils n'ont que l'embarras du choix. Mais, pour les gagnepetit, les manoeuvres au salaire minimum et surtout la masse des sans-emploi, apparemment on ne fait rien, à part un geste symbolique de temps à autre. Pour eux, le titre d'un ouvrage remarquable de F. Landa Jocano reste l'expression de la réalité : *Slum as a way of Life*.

A l'opposé, dans la République de Chine, la construction de logements dans les villes relève exclusivement du secteur public. Sur base d'informations fragmentaires, il semble que le déficit soit criant, non seulement sur le plan qualitatif (dimensions et confort) mais aussi sur le plan quantitatif. La situation est un peu meilleure dans les "Zones économiques spéciales" où l'on s'efforce de montrer bonne figure devant les techniciens étrangers comme, par exemple, à Shekou et à Shenzhen dans la province de Guangdong.

Si on excepte les Philippines et la Chine, la production de logements relève et du secteur public et du secteur privé, avec prédominance ici de l'un et là de l'autre. Grâce au dynamisme de leur économie, les quatre "petits dragons" (Corée, Taiwan, Hong Kong, Singapour) ont accompli de louables efforts pour procurer des logements décentes aux nouveaux citoyens. Mais le rythme de croissance des villes est tellement rapide qu'il est bien difficile de le suivre, malgré les budgets considérables consacrés à cette tâche.

A Taiwan, certaines agences gouvernementales sont chargées d'éliminer les taudis et de construire des logements bon marché. Sur le flanc des collines, au nord-est de Taipei, par exemple, on peut voir des immeubles comptant plusieurs milliers d'appartements à loyer modéré, mais construits à l'intention des fonctionnaires. Les citoyens ordinaires doivent s'adresser à des promoteurs privés qui contrôlent l'essentiel de la construction de logements. Compte tenu de la concurrence, le rapport qualité-prix n'est généralement pas mauvais et la pénurie de logements n'est point criante.

En matière de logements, la Corée du Sud a dû faire face à un double défi : reconstruire les villes détruites par la guerre de 1950-1953 et absorber les millions de nouveaux citoyens attirés par le développement industriel. Jusqu'à la fin des années 1960, le problème était grave; des zones de taudis encerclaient les villes. Durant les années 1970, un énorme effort fut entrepris, notamment par la Korea National Housing Corporation, pour fournir un toit au plus grand nombre. Par la construction à la chaîne de grands immeubles à appartements standardisés, le problème fut en bonne partie résolu sur le plan quantitatif. Progressivement cependant, en fonction de l'élévation du niveau de vie, au moins pour une partie de la population, la qualité de l'habitat s'améliore. Seules les conceptions urbanistiques laissent encore à désirer.

L'urbanisation de Singapour s'est développée de façon cohérente, grâce à une politique délibérée d'aménagement de l'espace mise en oeuvre par des organismes spécifiques dotés d'une large autonomie. Ainsi, le Housing and Development Board a construit, entre 1960 et 1988, 609 000 logements qui abritent 86 % de la population. Durant les premières années, on construit surtout de petits appartements pour loger rapidement, au moindre coût, un grand nombre de résidents : une pièce plus cuisine et salle d'eau sur 33 m². Dès 1970, la majorité des appartements comprennent trois pièces : séjour, deux chambres, cuisine et salle de bain sur une superficie moyenne de 60 m². A partir de 1980, les deux tiers des appartements comptent trois pièces et plus et leur superficie va de 60 à 130 m² ; ils disposent tous d'un ascenseur, d'un vide-ordures, d'un câble de distribution T.V., d'un téléphone, souvent d'un emplacement de parking, bref de tous les éléments du confort moderne. La satisfaction des occupants peut se jauger à la proportion de ceux qui désirent acquérir leur logement. Depuis le lancement, en 1964, d'un programme d'accession à la propriété, 441 307 appartements construits par le HDB ont été vendus à leurs occupants, soit 72,5 % du parc immobilier public. Le produit des ventes, même si elles se font à tempérament, contribue au financement d'une politique de logement vraiment efficace. Les prix de vente, en effet, varient en fonction de la proximité du centre-ville et de la qualité de l'environnement, mais aussi de la composition familiale et des revenus des impétrants.

L'impression rétinienne d'une image demeure plus longtemps que sa vision réelle. Ainsi le nom de Hong Kong évoque encore chez un grand nombre des images misérabilistes d'entassement, de taudis, de bateaux pourrissants, alors que la réalité est tout autre. Suite à l'incendie dramatique qui ravagea, la veille de Noël 1953, le bidonville de Shek Kip Mei, laissant 53 000 sans-abri, un organisme public, le "Resettlement Department", est chargé de réinstaller, dans des conditions décentes, tous les sans-logis. En quelques années, on voit pousser comme champignons après la pluie des immeubles compacts et élevés, afin de rentabiliser au maximum le terrain et les infra-

structures. Il s'agit de faire face à l'accroissement rapide de la population et d'éliminer progressivement les squatters. La réalisation de cet objectif ambitieux est confiée à une "Housing Authority" dotée de larges pouvoirs et de moyens financiers qui suivent la courbe ascendante de l'économie de la colonie. A la fin de 1986, 2 400 000 habitants, soit 45 % de la population, sont logés dans plus de 600 000 appartements construits par cet organisme. Et le plan quinquennal suivant prévoit la réalisation de 200 000 logements supplémentaires. Sur le plan qualitatif, des progrès considérables ont été accomplis au fil des ans : espacement et disposition des blocs, augmentation de la superficie nette par habitant, salles de bain, ascenseurs, vide-ordures, aménagement de parkings, d'aires de jeu, de plantations, etc.

Si le secteur public l'emporte assez largement en matière de construction de logements, avec une moyenne de plus de 40 000 appartements par an au cours des cinq dernières années, l'apport du secteur privé est loin d'être négligeable : il se situe à 25 000 par an. La répartition géographique des immeubles construits par l'un ou l'autre secteur est symptomatique. Les investissements privés se situent essentiellement dans l'île de Hong-Kong et dans la presqu'île de Kowloon. Par contre, dans New Kowloon, au-delà de Boundary Street, comme dans le reste des Nouveaux Territoires, les investissements relèvent, en grande majorité, des pouvoirs publics, même si l'exécution des travaux est confiée à des entreprises privées.

V. L'AMENAGEMENT ET LA GESTION DES ESPACES URBAINS

Il est indispensable de construire des logements, certes, mais cela ne suffit pas. Les habitants doivent aussi disposer d'un minimum d'infrastructures matérielles et sociales. Et, en ce domaine, on est assez souvent loin de compte. Que ce soit en matière de voirie, d'adduction d'eau, de réseau d'égouts, de distribution d'électricité, de transport en commun, ou bien encore de commerce, d'enseignement, de soins de santé, de loisirs et de sports, il existe de notables différences entre des pays riches, comme le Japon, et les pays pauvres. Et plus encore peut-être, dans ces derniers, entre les quartiers où réside la petite minorité des très riches et ceux qui abritent la multitude des démunis. Le contraste est particulièrement frappant à Manille, par exemple, entre le quartier résidentiel de Forbes Park et le bidonville de Tondo. Mais on pourrait trouver des exemples semblables à Jakarta, à Seoul ou même à Bangkok. C'était aussi le cas, il y a moins de vingt ans, à Singapour ou à Hong Kong.

Si la situation s'est fondamentalement modifiée dans les deux dernières villes, c'est qu'à la politique de laisser-faire, se traduisant par une urbanisation incohérente en tache d'huile, a succédé une volonté d'organiser l'espace et, dans ce but, de créer un réseau de villes nouvelles, espacées mais denses, afin de rentabiliser le moindre

mètre carré.

Trop souvent, en effet, le développement spontané de l'habitat et des industries clans la périphérie des villes consomme des surfaces considérables. Des centaines ou des milliers d'hectares sont envahis de-ci de-là, au gré des spéculations, dans une politique à courte vue de profit immédiat ou en raison des possibilités de squatting. Mais qu'il s'agisse d'habitat ou d'implantations industrielles, on ne peut jamais perdre de vue qu'il existe un rapport économique entre les investissements en infrastructures et en services, d'une part, et la quantité de bénéficiaires, d'autre part. Ce qui implique une densité minimale d'habitants ou d'emplois pour les espaces urbanisés. Vouloir aménager des zones de faible densité est un gaspillage que la plupart des pays ne peuvent se permettre. Même dans les bidonvilles, où l'entassement est tragiquement réel, le fait de vivre au ras du sol maintient des densités relativement faibles. C'est la raison pour laquelle certaines grandes banlieues, dans des villes du tiers monde, ne seront jamais urbanisées.

En ce qui concerne les implantations industrielles, le problème est le même, bien qu'on y accorde généralement moins d'attention. Réquisitionner de vastes terrains, aménager à grand prix les infrastructures, imposer de coûteux déplacements à la main-d'oeuvre sont autant de formes de gaspillage. Pour les industries de transformation, la vraie solution semble bien être celle qui a été adoptée à Singapour et surtout dans les villes nouvelles de Hong Kong où l'on a construit des "flatted factories" de 5 à 8 étages, voire de véritables usines-tours d'une vingtaine d'étages hébergeant une série d'entreprises. Dans le quartier des usines textiles de Tsuen Wan, à Hong Kong, par exemple, on relève des densités de 2 à 3 000 emplois à l'hectare. Par le fait qu'on y travaille au moins en deux équipes, six jours par semaine, on réalise non seulement des économies en espace et en infrastructures mais aussi de substantielles économies en constructions et en équipements de production, ce qui augmente de façon appréciable la rentabilité des investissements.

L'aménagement d'îlots industriels compacts, implantés judicieusement dans le tissu urbain, contribue aussi à soulager une des plaies des grandes villes : l'engorgement du trafic. Lorsque des centaines de milliers de travailleurs doivent converger de leurs lointaines banlieues vers leurs lieux de travail situés souvent au centre des agglomérations, on assiste à des embouteillages monstrueux. Au gaspillage de temps et d'argent, à la fatigue et au stress s'ajoute une pollution insupportable. A Manille, où les jeepneys essaient de se faufiler entre les bus, à Taipei, à Seoul, aux heures de pointe, l'air devient irrespirable. La construction de métros n'est pas toujours possible, par suite du danger d'inondations, comme à Manille et, dans une moindre mesure, à Bangkok ou Jakarta. Elle se révèle, de toute façon, coûteuse et ne se justifie que dans les zones à très forte densité, comme à Tokyo, Osaka, Seoul, Hong Kong ou Singapour. Et la

circulation souterraine n'allège sensiblement la circulation de surface qu'à partir du moment où elle constitue un véritable réseau.

La gestion de l'espace, on le voit, est un problème-clé pour toutes les grandes agglomérations. Il importe donc d'éviter aussi bien le laisser-faire, coûteux pour la collectivité, qu'un urbanisme rigide, comme celui qui fut appliqué à Changweon en Corée. Une planification urbaine est indispensable. Elle ne sera efficace et bénéfique pour les populations que dans la mesure où elle restera à la fois ferme et souple. Ferme sur les principes fondamentaux de l'organisation urbaine et suffisamment souple pour s'adapter continûment aux évolutions des techniques et des comportements.

VI. LA SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT

Bien que le sujet soit encore peu souvent abordé, on voudrait évoquer le problème délicat de la protection de l'environnement physique et culturel dans les villes d'Asie orientale. On le laisse, en effet, se dégrader de façon parfois irrémédiable. Certes, dans certains pays développés, comme au Japon, on essaie de faire quelque chose, mais dans les pays où le développement est à peine ébauché, les problèmes de survie paraissent plus urgents. Et dans les pays en voie d'industrialisation accélérée, Corée, Taiwan, tout est sacrifié à la rentabilité immédiate.

Les grandes agglomérations urbaines sont de plus en plus fréquemment des noyaux de pollution. Pollution de l'eau, quand rivières et canaux servent d'égouts collecteurs, comme à Manille, Bangkok ou Jakarta, entraînant odeurs nauséabondes et risques de maladies, surtout lors des inondations. Pollution de l'air par les usines et les gaz d'échappement. Quand on circule à pied dans les artères de Taipei, de Manille, de Seoul, on est suffoqué par des nuages de diesel. Pollution par le bruit, par exemple le vacarme de la circulation mécanique, surtout lorsqu'elle déferle sur des autoroutes urbaines non isolées et qu'elle constitue une agression permanente des tympans, provoquant stress et défoulements.

On voit les paysages se détériorer un peu plus chaque jour. Les espaces verts et surtout les bois disparaissent pour faire place à des camps de squatters, des dépôts d'immondices, des cimetières de voitures. Les placards publicitaires envahissent rues et façades. La saleté règne dans toutes les artères et surtout dans les endroits publics jamais entretenus, comme à Calcutta. Cela frappe d'autant plus qu'il existe un contraste souvent criant entre quartiers d'une même ville, comme à Delhi, Bandung, Baguio ou Pusan.

VII. LA RENOVATION URBAINE

A mettre les choses au mieux, une ville répond aux besoins de l'époque à laquelle elle est construite. En conséquence, sous peine d'asphyxie et de mort, elle doit se reconstruire, se remanier perpétuellement pour rester à peu près adaptée aux nécessités de l'heure. Cela peut

se faire par reconstruction, par juxtaposition ou par retouches successives.

La reconstruction est évidemment la solution la plus radicale; c'est aussi la plus coûteuse. Aussi n'est-elle employée qu'après destruction par un cataclysme naturel ou par faits de guerre. Ainsi Tokyo fut-elle détruite deux fois en ce siècle : lors du tremblement de terre de 1923 et durant la phase finale de la guerre de 1941-1945. Hiroshima et Nagasaki connurent un sort encore plus tragique. Le même conflit provoqua la destruction du centre historique de Manille, tandis que la guerre de Corée détruisit à 80 % la ville de Seoul. Généralement reconstruites sur les trames anciennes, ces villes n'ont gardé ou sauvé qu'un ou deux monuments de leur passé, les anciennes portes de Seoul par exemple, blocs erratiques dans un magma où tout est sacrifié aux standards anonymes de la fonctionnalité.

Pour éviter l'asphyxie d'un noyau ancien mal structuré et permettre à la ville de croître sans contraintes, on est souvent amené à lui juxtaposer une ville nouvelle ou du moins un quartier adapté aux fonctions nouvelles. On peut en voir un bon exemple à Manille où l'on voulut sortir la fonction capitale et l'implanter à Quezon City en même temps que la haute administration, l'université et le tertiaire supérieur, mais ce fut un demi-échec. Par contre, Makati, au sud-est du centre-ville, répond bien à la fonction que l'on a voulu lui assigner d'être le Wall Street local. A Seoul, les vastes développements résidentiels au sud de la rivière Han répondent, en outre, à une préoccupation de sécurité: la rivière est un obstacle supplémentaire à une invasion qui viendrait du nord et les vastes galeries commerçantes souterraines sont autant d'abris antiaériens.

L'industrialisation est souvent à l'origine de ces excroissances périphériques, constituées parfois en "Export processing zones", comme à Masan et à Iri en Corée ou à Petaling Jaya, en périphérie de Kuala Lumpur, où l'on a voulu attirer les sociétés multinationales en y aménageant, à côté de terrains industriels équipés, des quartiers résidentiels pour les cadres étrangers et d'autres pour les travailleurs autochtones. On imitait en cela les réalisations bien antérieures de la ville de Jurong à Singapour. Les villes nouvelles de Hong Kong répondent au même processus de juxtaposition, mais avec des coupures nettes constituées d'espaces verts.

Malgré la juxtaposition d'éléments nouveaux — peut-être à cause d'elle —, le centre des villes doit faire l'objet de réaménagements continuels. On y est souvent contraint lorsqu'on veut garder une certaine fluidité à la circulation mécanique. Les bulldozers tracent des autoroutes urbaines comme autant de coupe-feux dans la forêt des bâtiments; Seoul en a fait l'expérience. Parfois ces autoroutes volent par-dessus les rues (flyover) à Hong Kong, à Bangkok, à Tokyo; parfois même elles courent en prenant appui sur le toit des immeubles, comme dans le quartier de Semba à Osaka (photo 1).

La valeur croissante du terrain dans le centre des villes les plus dynamiques amène à reconstruire sur place, en plus fonctionnel et en plus haut. Dans certaines villes, la durée de vie des immeubles de bureaux est d'une vingtaine d'années à peine. La côte nord de l'île de Hong-Kong n'abritait que quelques cabanes de pêcheurs lorsque les Anglais en prirent possession au milieu du 19^e siècle. Cinquante ans plus tard, elle était couverte de bâtiments en dur, généralement à deux niveaux, des boutiques, ateliers, entrepôts surmontés de logements. Quelques décennies plus tard, on les démolit pour les remplacer par des immeubles à trois ou quatre étages (on peut encore en découvrir de rares exemplaires dans les ruelles montantes). Quelques années de plus et c'est une nouvelle génération d'immeubles de dix à quinze étages. On assiste maintenant à l'efflorescence de la quatrième génération, des tours de 30 à 45 étages. L'évolution de Statue Square, dans le District Central, est une parfaite démonstration du processus : seul a subsisté le bâtiment de la Cour suprême, datant du début du siècle, souvenir lilliputien dans un environnement gargantuesque...

Rénover, voire innover, mais sans saccage, afin de préserver la mémoire collective inscrite dans la pierre, est un défi difficile à relever. Le coeur historique de Manille, Intramuros, en grande partie détruit par les Japonais, n'a pas été sauvé, alors qu'il aurait pu être réhabilité. A Hong Kong, on a fait table rase de tout, considérant que la ville n'avait pas de passé, ce qui était vrai, *a fortiori*, pour Kowloon. Singapour a connu de pareils avatars et on y a beaucoup démoli, notamment dans Chinatown et sur les rives de la Singapura, mais on a quand même sauvé quelques souvenirs : l'hôtel Raffles, qui séduit toujours les nostalgiques de l'époque coloniale britannique, Murray Street ou Cuppage Road avec ses immeubles caractéristiques en style dit "de Malacca". Macao, comme Malacca, a gardé des souvenirs d'une longue présence portugaise de près de cinq siècles ; il serait désolant de les voir disparaître. Leur mise en valeur peut d'ailleurs constituer un excellent atout pour promouvoir "l'industrie sans fumée", c'est-à-dire le tourisme.

Certains pays d'Asie orientale sont évidemment privilégiés à cet égard. Bangkok, où palais et monastères surabondent, exploite le goût de certains touristes pour l'exotisme, fût-il parfois de pacotille, et redore ses temples à longueur d'année. En Corée, Gyeongju, l'ancienne capitale royale de la dynastie des Silla (668—935), regorge de souvenirs historiques : monastères, pagodes, grottes, tours, châteaux et surtout une multitude de tombes royales abritées sous d'énormes tumuli, une vraie terre promise pour les archéologues. Elle est appelée à devenir un des relais majeurs du tourisme culturel, La mise en valeur des ruines, la reconstruction du monastère de Bulgug, l'édification d'un grand musée archéologique, l'aménagement du lac artificiel de Bomun, la construc-

tion d'hôtels, la fabrication et le commerce des souvenirs, ces réalisations et ces activités ont fait sortir la vieille capitale de sa torpeur et lui redonnent, mais à plus grande échelle, une vitalité rappelant l'époque de sa splendeur royale.

Le Japon est un des rares pays asiatiques à avoir élaboré une législation spécifique concernant la protection des monuments et des sites. Les monuments abondent en ce pays de vieille civilisation urbaine et, par ailleurs, l'économie permet de consacrer quelques miettes des fonds publics à cette entreprise de sauvegarde. A Kamakura et même à Nara, les dimensions restreintes de la ville ancienne ont permis d'en sauver l'essentiel. A Kyoto, la tâche est beaucoup plus difficile car les monuments historiques se sont trouvés insérés dans un tissu urbain envahissant et parce que, au Japon, parcs et jardins sont des créations artistiques au même titre que palais ou pagodes. Le point délicat est moins la sauvegarde de ces monuments que la protection de leur environnement, dans une grande ville en expansion et qui est contrainte d'innover pour conserver.

Si, au moment de conclure, on voulait préciser ce qui est à la fois spécifique à l'Asie orientale et commun à la plupart des villes qui s'y rencontrent, on se trouverait bien embarrassé. Pourrait-on évoquer autre chose que le volontarisme de leurs économies avec ses conséquences, positives et négatives, sur le devenir de leurs cités?

INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

Les publications concernant les villes d'Asie orientale sont innombrables. On ne citera ici que quelques études par pays, soit parce qu'elles sont fondamentales, soit parce qu'elles constituent une bonne introduction et qu'elles comportent une bibliographie accessible au lecteur occidental.

Etudes générales

- ANGEL, E.A. (ed. sc.), 1983. *Land for Housing the Poor*, Singapore, Select Book, 560 p., bib.
- DENIS, J., 1980. Villes nouvelles et organisation de l'espace en Extrême-Orient, *Bull. Soc. belge d'Etudes géog.*, 49 : 107-142.
- DENIS, J., 1981. Die Verstädterung am Beispiel Ostasiens, *Stimmen der Zeit*, München, 199: 377-386.
- DENIS, J., 1982. East Asian Urbanization in a Worldwide Context, *Philippine Geog. Journal*, 26 : 16-24.
- DENIS, J., 1985. Les défis urbains en Asie orientale, *Bull. Acad. royale des Sciences d'Outre-Mer*, 31 : 461—469.

- PHILLIPS, D.R. and YEH, A.G.O. (ed.), 1987. *New Towns in East and South-East Asia. Planning and Development*, Hong Kong, Oxford University Press, 257 p.
- RENAUD, B., 1981. *National Urbanization Policy in Developing Countries*, Oxford Univ. Press, 181 p.
- SIT, V.F.S. and MERA, K. (ed.), 1982. *Urbanization and National Development in Asia*, Hong Kong Univ., 130 p.
- SWAN, P.J. (ed.), 1980. *The Practice of People's Participation. Seven Experiences in Housing the Poor*, Bangkok, A.I.T., 200 p.
- YEH, S.H.K. and LAQUIAN, A.A. (ed.), 1979. *Housing Asia's Millions : problems, policies and prospects for low-cost housing in Southeast Asia*, Ottawa, IDRC, 244 p.
- YEUNG, Y.M. and Lo, C.P. (ed.), 1976. *Changing South-East Asian Cities*, Singapore, Oxford Univ. Press, 245 p.
- Etudes nationales**
- Thaïlande*
- Migration, Urbanization and Development in Thailand*, 1982, Bangkok, E.S.C.A.P., 163 p.
- KAOTHIEN, U., 1985. Regional Aspects of Urbanization Policies and Planning of Thai Government, *Asian Geographer*, 4 : 129-136.
- Indonésie*
- Migration, Urbanization and Development in Indonesia*, 1981, Bangkok, E.S.C.A.P., 202 p.
- Malaisie*
- Migration, Urbanization and Development in Malaysia*, 1982, Bangkok, E.S.C.A.P., 168 p.
- Singapour*
- DENIS, J., 1982. Singapour: une stratégie de développement, *L'Information géographique*, 46 : 177-189.
- WANG, L.H., 1985. New Town Development as a Means to Urban Growth : The Singapore Case, *Asian Geographer*, 4 : 113-128.
- YEH, S.H.K. (ed.), 1975. *Public Housing in Singapore : a multidisciplinary Study*, Singapore Univ. Press, 439 p.
- Philippines*
- DENIS, J., 1986. Urbanisation et développement en République des Philippines, *Annales de Géog.*, 95 : 587-616.
- ANCO, F.L., 1984. *Slum as a Way of Life*, Quezon City, New Day Publ., 202 p.
- PERNIA, E.M., 1977. *Urbanization, Population Growth and Economic Development in the Philippines*, London, Greenwood, 213 p.
- PERNIA, E.M., e.a., 1983. *The Spatial and Urban Dimensions of Development in the Philippines*, Manila, Phil. Inst. for Dev. Studies, 345 p.
- Macao*
- DENIS, J., 1987. Macao, la précarité au défi des siècles, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 40 : 5-26.
- DUNCAN, C., 1986. Industrial Plant Location in the Territory of Macau, *Asian Geographer*, 5 : 61-77.
- Hong Kong*
- DENIS, J., 1980. *Hong Kong*, Paris, Presses Univ. de France, 128 p.
- DRAKAKIS-SMITH, D., 1979. *High Society. Housing Provision in Metropolitan Hong Kong*, Hong Kong, Centre of Asian Studies, 172 p.
- WONG, L.S.K., 1974. *Housing in Hong Kong. A multidisciplinary Study*, Hong Kong, Heinemann, 334 p.
- Taiwan*
- DEMEER, Y. et GAMBLIN, A., 1979. *Taiwan (Formose), République de Chine*, Paris, Presses Univ. de France, 128 p.
- Chine*
- KIRKBY, R.J.R., 1985. *Urbanization in China: Town and country in a Developing Economy*, Sydney, Croom Helm, 289 p.
- LEUNG, C.K. and GINSBURG, N., 1980. *China : Urbanization and National Development*, Univ. of Chicago, Dept. of Geo, R.P. 196, 283 p.
- MA, L.J.C. and NOBLE, A.G., 1986. Chinese Cities : A research Agenda, *Urban Geography*, 7 : 279-290.
- SHUNZAN, Ye, 1988. *The Study of Urban System in China*, Melbourne, Meeting of the IGU, Comm. on Urban Systems in Transition, 24 p.
- SIT, V.S.F. (ed. scient.), 1985. *Chinese Cities : The Growth of the Metropolis since 1949*, Hong Kong, Oxford Univ. Press, 260 p.
- YIXING ZHOU, 1988. Definition of Urban Places and Statistical Standards of Urban Populations in China: Problems and Solutions, *Asian Geographer*, 7 : 12-28.
- Corée*
- DENIS, J., 1982. Urbanisation et développement en République de Corée, *Annales de Géog.*, 91 : 703-729.
- MILLS, E.S. and SONG, B.N., 1979. *Urbanization and Urban Problems. Studies in the Modernization of the Republic of Korea*, Harvard Univ. Press, 310 p.

Japon
Planning of Tokyo, 1988. Tokyo, Metropolitan Govt.,
86 p.

DENIS, J., 1977. Dynamique de l'urbanisation au Japon,
Bull. de la Soc. belge d'Etudes géog., 46 : 289-351.

Adresse de l'auteur : Jacques DENIS
Professeur émérite,
Facultés Notre-Dame de la Paix,
Rue de Bruxelles, 31,
B — 5000 NAMUR



Photo 1 : Le quartier commercial de Semba, dans le centre d'Osaka, Japon. La série d'immeubles, à droite de la photo, est coiffée par une autoroute urbaine assurant le trafic de transit (Cliché J. Denis).



Photo 2 : Les jeepneys, le moyen de transport le plus populaire, pittoresque mais encombrant et polluant, des villes philippines : Cebu City (Cliché J. Denis).



Photo 3 : Construction industrialisée d'appartements dans la cité de Jamsil, banlieue sud de Seoul, Corée (Cliché J. Denis).



Photo 4 : Les immeubles de bureaux et d'appartements montent à l'assaut du Mont Victoria, sur l'île de Hong Kong (Cliché J. Denis).