

Étude de cas

« Une ville mondiale : Shanghai »

Table des matières

1	Les mutations de Shanghai	2
1.1	Shanghai dans la première moitié du XX ^e siècle	2
1.2	De Mao à Deng Xiao-Ping	2
1.3	La zone économique de Pudong	2
2	Shanghai, ville mondiale	3
2.1	Une interface entre la Chine et le monde	3
2.2	La montée du secteur tertiaire	3
2.3	L'affirmation d'un soft power	3
3	Les limites du succès de Shanghai	4
3.1	L'extension incontrôlée de l'agglomération	4
3.2	La montée des inégalités sociales	4
3.3	Les atteintes à l'environnement	4

Introduction

Les métropoles sont l'un des moyens les plus efficaces pour s'insérer dans la mondialisation, pour devenir un centre d'impulsion et attirer des flux. C'est pourquoi, le gouvernement chinois a choisi à partir des années 1980 de faire de Shanghai la « *Porte de la Chine* » et il a consacré des moyens colossaux à la modernisation de cette agglomération. En 30 ans, Shanghai est devenue la première ville chinoise par son poids économique et démographique (24M d'habitants sur un territoire de 6 400 Km²). C'est aujourd'hui le plus grand port du monde et un grand centre industriel et tertiaire majeur.

On peut donc se demander comment Shanghai est devenue une ville mondiale, comment elle s'est insérée dans la mondialisation et quel impact la mondialisation a eu sur son territoire.

1 Les mutations de Shanghai

1.1 Shanghai dans la première moitié du XX^e siècle

À la fin du XIX^e siècle, les puissances européennes obligent la Chine (et le Japon) à s'ouvrir à leurs produits. Ils imposent au gouvernement chinois des « *traités inégaux* » et obtiennent des avantages exorbitants : ils ne payent pas de douanes ou d'impôts et sont jugés par leurs consuls. L'État chinois, très faible, doit leur céder des territoires (les concessions) où ils agissent souverainement. Shanghai, qui est dominée par la France, devient rapidement le centre économique du pays. La ville est idéalement située. Le premier centre d'affaires et le premier port se développent sur le Huangpu. Les grandes banques et les entreprises s'installent sur une grande avenue de prestige : le Bund.

1.2 De Mao à Deng Xiao-Ping

En 1949, Mao Zédong, chef du Parti communiste chinois, prend le pouvoir et il proclame la République Populaire de Chine. Il ferme le pays au commerce international et il délaisse Shanghai pour la « *punir* » de sa culture cosmopolite et capitaliste. La ville demeure tout de même un centre d'industriel.

En 1976, Deng Xiao-Ping succède à Mao. Il est entouré de cadres qui sont originaires de Shanghai (le Clan des Shanghaiëns). Deng décide de renoncer au communisme et de revenir à l'économie de marché. Pour attirer les FTN, il crée sur la côte des Zones Économiques Spéciales (ZES). Shanghai (que le pouvoir central contrôle mieux que Canton) est l'objet de toutes ses attentions.

Dans l'esprit des dirigeants chinois, Shanghai doit retrouver son rôle économique passé et permettre au pays de s'insérer dans l'économie mondialisée.

1.3 La zone économique de Pudong

Shanghai manque de place pour étendre ses activités et son port est saturé. C'est pourquoi, en 1990, l'État décide développer, plus au nord, la zone marécageuse de Pudong. Shanghai sera la « **Tête du Dragon** », le dragon étant le fleuve Yangzi et Pudong son centre.

Les infrastructures de la ville étant en piteux état, l'État chinois lance d'immenses travaux (transports...) pour moderniser la ville et lui permettre de rattraper son

retard sur les autres métropoles d'Asie (Hong-Kong, Singapour, Tokyo...). Il construit des autoroutes urbaines à 8 voies, des aéroports (Hongdai, Pudong), un train à sustentation magnétique (le Maglev fourni par l'Allemagne) pour relier la ville et l'aéroport. Il construit surtout des ports : tout d'abord le port pour conteneurs de Waigaoqiao ; puis celui en eau profonde de Yangshan. Yangshan est construit sur des terres pleines à 33 Km de la côte. Il est relié à la ville nouvelle de Luchaogang par le pont de Donghai. Il offre 3 000 mètres de quai, 21 grues simples (capables de décharger 128 conteneurs à l'heure) et 13 grues doubles.

2 Shanghai, ville mondiale

2.1 Une interface entre la Chine et le monde

Shanghai est située sur la route commerciale qui va du détroit de Malacca au Japon. Cette route est fréquentée par des milliers de navires (pétroliers). Shanghai est le passage obligé des marchandises qui entrent ou qui sortent de Chine. Elle profite largement de sa situation stratégique à l'embouchure de l'autoroute fluviale du Yangzi. 50 % des conteneurs déchargés remontent le fleuve en direction des grandes villes de l'intérieur. Le fleuve est navigable sur 750 km pour les navires de haute mer de 15 000 tonnes. L'État chinois a lancé la « *Yangzi River Strategy* » pour développer le trafic des conteneurs dans les grands ports du fleuve (Chongqing, Wuhan, Nankin...).

2.2 La montée du secteur tertiaire

Pour séduire les FTN, Shanghai a créé à Pudong un centre d'affaires, Lujiazui, dont les tours (la Tour de la Perle d'Orient, la Tour Jin Mao, le Shanghai World Financial Center...) ont été dessinées par des architectes renommés. La ville abrite la 6^e place financière mondiale. Pour devenir un centre financier, l'État a lancé la « *Free Trade Zone* » de Shanghai (Zone Pilote de Libre-Échange). Ce projet a pour but de convaincre les FTN (encore méfiantes) d'installer leur siège régional et leurs centres de recherche à Shanghai. Les activités financières vont encore se développer avec l'internationalisation du yuan.

La ville accueille de nombreux salons comme le salon Intertextiles qui est le grand rendez-vous des professionnels de ce secteur.

2.3 L'affirmation d'un soft power

Shanghai, dont le développement était centré sur l'industrie (aciérie de Baoshan...) aspire maintenant à devenir une ville tournée vers la culture, la technologie et le divertissement. L'université de Shanghai publie à dates régulières un classement qui répertorie les écoles et les universités les plus performantes. Des milliers d'Africains ont obtenu des bourses pour étudier en Chine.

La ville construit des technopôles (le pôle de Zhangjian) car l'économie chinoise est largement dépendante des technologies étrangères.

La ville possède des musées (le Musée de Shanghai, le Musée d'urbanisme), un opéra et elle a créé un festival de cinéma. En 2010, elle a accueilli une exposition universelle où le pavillon français a été le plus visité.

Enfin, en 2016, un parc Disney va ouvrir ses portes à Shanghai et de nombreuses usines polluantes fermeront alors leurs portes.

3 Les limites du succès de Shanghai

3.1 L'extension incontrôlée de l'agglomération

L'agglomération de Shanghai ne cesse de s'étendre. De nombreuses villes nouvelles (Songjiang...) ont été construites pour faire face à la demande de logements mais aussi en raison de l'intense spéculation immobilière qui a secoué la Chine ces dernières années. Les constructions dévorent toujours plus d'espaces agricoles. Les axes de transport sont saturés (il se vend en Chine 15 millions de voitures tous les ans) et les mouvements pendulaires épuisent les salariés. Pour construire les 4 000 tours que compte la ville, on a détruit les quartiers anciens (les hutongs) et déplacé (de façon autoritaire) 6 millions de personnes vers des villes nouvelles.

3.2 La montée des inégalités sociales

La croissance économique a creusé les inégalités entre les catégories sociales de Shanghai. La cohésion sociale est mise à mal par le processus de gentrification. Les plus riches s'installent dans les nouveaux immeubles du centre-ville ou dans les résidences fermées (celle de Thames Town dans la ville nouvelle de Songjiang). Ils affichent leur réussite en consommant des produits de luxe importés ou en voyageant.

Mais la prospérité de Shanghai repose aussi sur les 6 millions de mingons qui y vivent : ce sont des travailleurs migrants chassés des campagnes par la pauvreté et qui sont venus travailler dans les villes côtières dans les usines ou sur les chantiers de construction. N'ayant pas obtenu le hokou (le permis de résidence à la base de la citoyenneté chinoise), ils n'ont aucun droit. Ils ne sont pas protégés par le chômage, ils ne bénéficient pas d'une couverture médicale ou de maternité et ne peuvent inscrire leurs enfants à l'école. Ces populations exigent aujourd'hui, une amélioration de leur sort.

3.3 Les atteintes à l'environnement

Shanghai, pour se développer, a fermé les yeux sur les atteintes au milieu naturel. La priorité était donnée à la croissance et à la création d'emplois. Il existait un accord tacite entre la population et le Parti communiste : les Chinois acceptaient le régime autoritaire en échange d'une amélioration de leur situation matérielle. Or, après 30 ans de développement effréné, l'environnement est dans une situation préoccupante. Les sols et les eaux ont été largement pollués. En raison d'un nuage de pollution permanent, les Shanghaïens souffrent de maladies respiratoires. La ville est construite sur des terrains marécageux et en raison des pompages dans les nappes phréatiques, les sols se sont affaïssés de 3 mètres. Avec le réchauffement climatique, la ville doit prendre en considération les menaces venues de la mer. Les autorités ont interdit les pompages et elles ont construit de nouvelles digues.

Conclusion

Shanghai a connu comme la Chine littorale une profonde métamorphose et cela en une période très courte. La ville domine maintenant une puissante façade lit-

torale et elle est devenue un centre de la mondialisation. Elle est un condensé des succès et des difficultés de la Chine actuelle. Après avoir été la vitrine de la Chine industrielle, elle doit opérer une nouvelle mutation et montrer la voie du développement durable.