

Shanghai

la tête du dragon

Shanghai a toujours occupé une place particulière parmi les villes chinoises. D'abord ville jeune, puisqu'elle ne date que du XIX^e siècle, dans un pays où la civilisation urbaine est plusieurs fois millénaire. Elle est d'autre part la ville peut-être la moins chinoise de Chine : en effet, elle garde dans son architecture les traces de l'époque des concessions, de cette époque où, à la fin du XIX^e siècle, la Chine s'ouvrait aux puissances capitalistes, en particulier européennes. Ces traces se trouvent à Puxi (en chinois « à l'ouest du Pu », la rivière traversant Shanghai), c'est-à-dire sur la rive gauche, et sont formées, d'une part par le Bund, la rue longeant la rivière, d'autre part par l'ancien quartier des concessions étrangères aux styles particuliers, notamment le quartier anglais construit dans un digne style victorien, au sud de la rue de Nankin, la principale artère commerçante, constamment encombrée, qui traverse Shanghai d'est en ouest, perpendiculairement au Bund.

QUAND EN 1949 les communistes prirent le pouvoir, Shanghai devint la mal-aimée de la nouvelle République Populaire, à cause de sa place centrale dans l'ouverture du pays aux capitalistes étrangers. Aussi, bien que demeurant la première métropole chinoise par le nombre d'habitants, la célèbre cité des banquiers victoriens cossus et rondsoufflés des années 1930 perdit son rôle de capitale économique car, dans un régime communiste, la fonction économique est entièrement subordonnée à la fonction politique. C'est donc Pékin, la capitale politique, qui s'empara de cette place. Shanghai présenta alors le visage étrange d'une grande métropole aux traces d'un passé luxueux, mais dans laquelle un certain laisser-aller prenait la forme d'une absence d'organisation interne et d'un tissu urbain sans séparation fonctionnelle, dans lequel les quartiers d'habitations sont mités par la présence d'usines. C'est peut-être au niveau des transports que la situation de Shanghai prenait son aspect le plus épouvantable : peut-on s'imaginer quelle est la vie dans une métropole de 13 millions d'habitants, s'étendant sur plusieurs dizaines de kilomètres, avec des villes nouvelles satellites, sans métro ! L'état des transports firent de la Shanghai communiste une ville menacée d'étranglement. Quant à ses installations portuaires, elles furent desservies par la politique de fermeture et d'autarcie de la période maoïste et atteignirent un fort niveau de vétusté.

Si, à la fin des années 1970, le début de la politique de développement économique, dénommée par les dirigeants chinois « économie socialiste de

*Peut-on
s'imaginer
quelle est la vie
dans une
métropole
de 13 millions
d'habitants,
sans métro ! »*

marché » consista d'abord en une ouverture de la province du Guangdong aux investisseurs étrangers, à partir des années 1990 Shanghai bénéficia à son tour de mesures favorables à l'accueil des capitaux étrangers. En effet dans les années 1980, c'est surtout le « lobby » cantonais (Canton est la capitale de la province du Guangdong) qui était influent dans les cercles centraux du pouvoir, dans les années 1990, les dirigeants shanghaiens devinrent à leur tour de plus en plus pressants. Shanghai s'associa donc à la politique de libéralisation économique et d'ouverture. Le paysage de la ville, mais même toute l'organisation de la métropole shanghaienne s'en trouva alors profondément et rapidement bouleversé.

Cette réorganisation trouve son point de départ dans l'ouverture d'une vaste ZES, Zone Économique Spéciale dans laquelle des facilités notamment en matière d'impôts sont faites aux investisseurs étrangers, à Pudong (en chinois « à l'est du Pu »), vaste zone de 522 km² jusqu'alors mal famée, occupée par des entrepôts, des rizières et des champs de cultures maraîchères.

C'est toute la logique urbaine de l'agglomération qui s'en trouve alors bouleversée. Un nouveau CBD ou quartier des affaires s'élève rapidement, face au Bund, à Lujiazui, avec déjà plus d'une centaine de gratte-ciel de verre au style futuriste : celui du Jinmao (Centre financier international), le plus haut du monde, avec ses 88 étages concentre déjà plus de banques étrangères que Canton, Shenzhen et Pékin réunis. De part et d'autre de ce Manhattan oriental, de vastes espaces accueillent maintenant des entreprises à production à forte valeur ajoutée, dont on attend un effet d'entraînement technopolitain. Au nord, l'agglomération atteint déjà l'embouchure du Yangzi au bord duquel s'édifie le nouveau port de Waigaoqiao, associée à une vaste zone industrielle, qui doit faire renouer Shanghai avec son ancien rôle maritime et commercial. Enfin, à l'ancien aéroport de Hongqiao, à Puxi, devra s'ajouter en 2005 le nouvel aéroport international de Pudong d'une capacité d'accueil de 70 millions de passagers internationaux par an.

L'ancien centre de Puxi subit maintenant cruellement la concurrence de Pudong. Tout se passe comme si l'on voulait effacer les traces du passé, qu'il soit celui de l'époque des concessions ou de celle de Mao. Encore occupée par de nombreuses entreprises d'État, aux équipements anciens et parfois polluants et dont la réforme s'annonce difficile, avec une moyenne de 100 000 licenciements par an, Puxi connaît maintenant une pauvreté accrue : 1,5 millions de personnes, soit 12 % de la population shanghaienne, vivrait en-dessous du seuil de pauvreté. A Puxi, beaucoup d'habitants vivent encore dans des lilong, constructions traditionnelles de deux ou trois niveaux où de minuscules logements, suroccupés et insalubres, entourent une cour. Le développement de Pudong s'accompagne d'un vieillissement accéléré de Puxi. Les rénovations s'accompagnent souvent de relogements

*Un nouveau
quartier des affaires
s'élève rapidement
avec déjà plus
d'une centaine
de gratte-ciel
de verre
au style futuriste*

des habitants dans les villes nouvelles créées à la fin des années 1950, éloignées et mal desservies. Du point de vue de la division fonctionnelle de l'espace, Shanghai opère une rédefinition brutale : elle passe d'un système dans lequel la séparation entre habitations et entreprises était absente à une différenciation, digne de Le Corbusier, entre quartiers d'habitations (à Puxi et de plus en plus dans les villes nouvelles) et quartiers de travail (à Puxi et de plus en plus à