

Thème 2b – géographie

Les territoires dans la mondialisation

Thème 2 de géographie : Les dynamiques de la mondialisation.

Pages

Plan du cours

I – Etude de cas : la ville de Shanghai (Chine) aujourd'hui : une ville mondiale.

- A) La vitrine du développement de la Chine.
- B) Une métropole inscrite au cœur de réseaux multiples et mondiaux.
 - 1) La tête de pont d'un immense hinterland.
 - 2) Une position de carrefour en Asie orientale.
 - 3) Shanghai, une métropole insérée dans des réseaux mondiaux
- C) Réalisation d'un schéma

II – Une organisation géoéconomique mondiale redéfinie par la mondialisation.

- A) Naissance d'un espace mondial intégré.
 - 1) Les facteurs d'intégration.
 - 2) Des dynamiques spatiales communes à ces territoires et ces sociétés.
- B) Une échelle étatique au cœur de la mondialisation.
 - 1) Une Triade toujours dominante.
 - 2) Les puissances émergents depuis les années 70 et surtout 80.
 - 3) Un monde en marge de la mondialisation.

III - Des territoires locaux dans la mondialisation : les villes et les sites touristiques d'envergure mondiale.

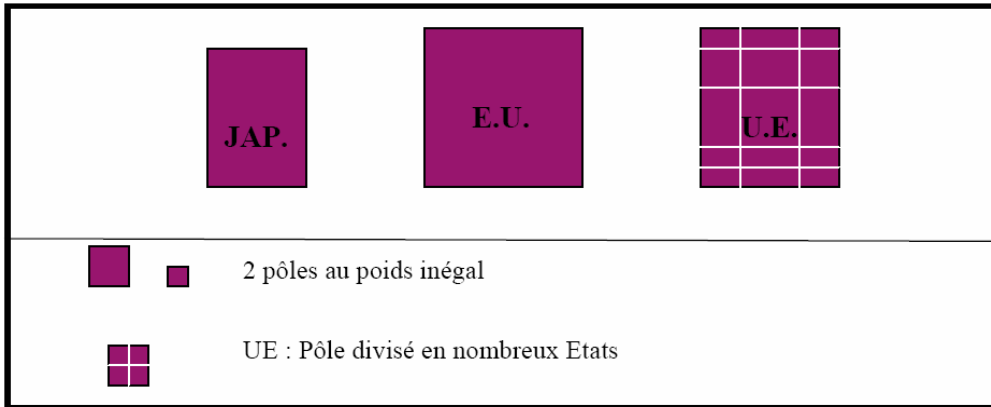
- A) Les villes mondiales, pôles majeurs de la mondialisation.
 - 1) Qu'est-ce qu'une ville mondiale ?
 - 2) L'Archipel métropolitain ou mégalopolitain mondial.
- B) Des sites touristiques d'envergure mondiale.
- C) L'essor des zones transfrontalières.

IV - Des espaces maritimes au cœur d'enjeux géostratégiques.

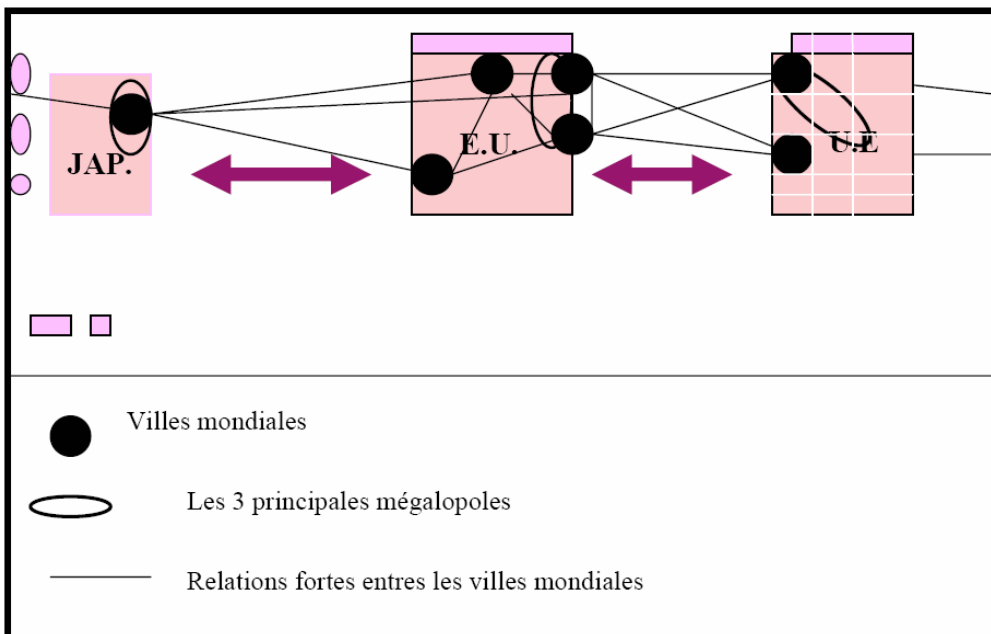
- A) ... vitaux pour l'économie mondiale.
 - 1) Des façades portuaires en compétition.
 - 2) Les littoraux touristiques.
- B) ... au cœur d'enjeux stratégiques.
- C) ... source de tensions.

Poly 1 : Le monde est dominé par trois grands centres d'impulsion mais...

Analyse :
doc 1 **page 144**



Analyse :
doc 2 **page 22**



Poly 2 : Six mini-croquis pour cerner la mondialisation actuelle.

Les flux de migrants définitifs



Les flux de touristes



Les flux de matières premières



Les flux de capitaux



La Triade



L'archipel mégapolitain mondial



Croquis communs aux cours de géo T2a et T2b

Faites simple. Ces croquis doivent être mémorisables et utilisables pour un croquis de synthèse réalisé sans document.

Poly 3 : Les espaces de la mondialisation.

Document 1 : L'AMM

« L'archipel mégapolitain mondial (AMM), formé d'ensemble de villes qui contribuent à la direction du monde, est une création de la deuxième moitié du XX^e siècle et l'un des symboles les plus forts de la globalisation liée à la concentration des activités d'innovations et de commandement. S'y exerce la synergie entre les diverses formes du tertiaire supérieur et du " quaternaire " (recherches, innovations, activités de direction). L'AMM marque conjointement l'articulation entre villes appartenant à une même région et entre grands pôles mondiaux. D'où cette émergence de grappes de villes mondiales [...]. Les mégalopoles ont d'excellentes liaisons avec les autres " îles " de l'archipel mégapolitain mondial (ce qui donne tout son sens au terme d'archipel) et concentrent entre elles l'essentiel du trafic aérien et des flux de télécommunication [...].

90% des opérations financières s'y décident et 80% des connaissances scientifiques s'y élaborent. Ces " îles de l'AMM " sont pour l'instant au nombre d'une demi-douzaine. »

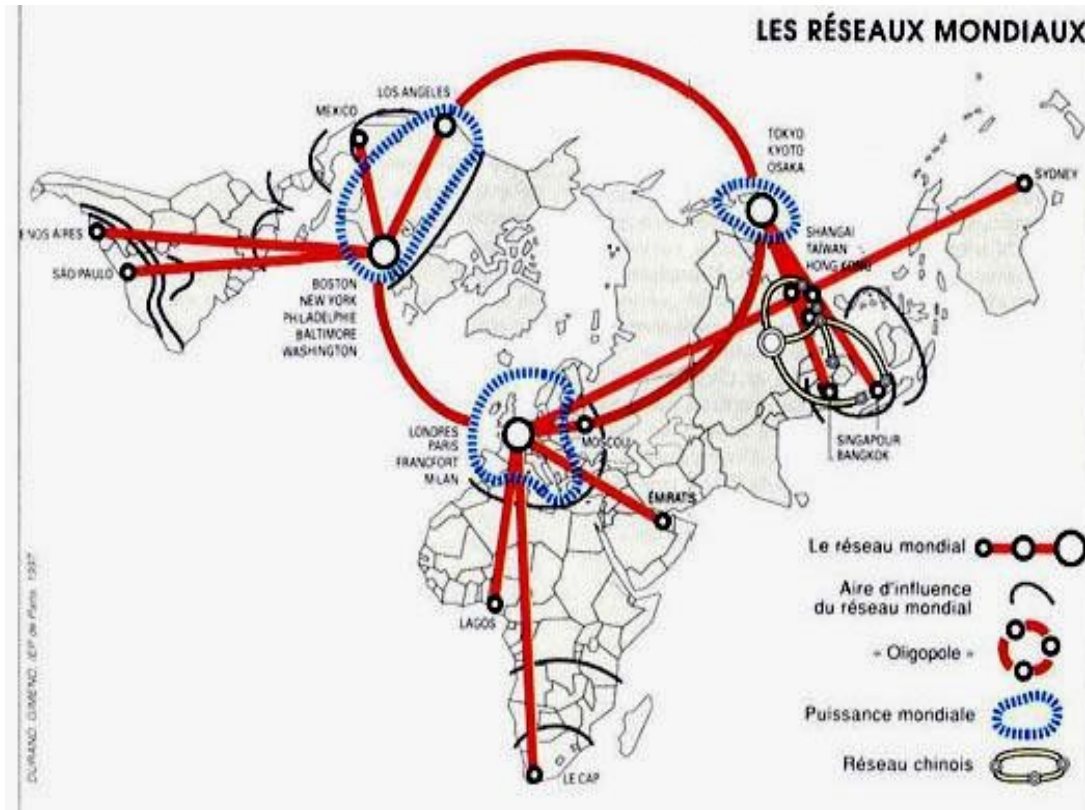
Dollfus Olivier, *La Mondialisation*, Paris, Presses de Sciences-Po, 1996, p.25,27

Questions :

- 1) Qu'est-ce que l'AMM ? Quel(s) lien(s) avec la mondialisation ?
- 2) Qu'est-ce qu'une mégalopole ?
- 3) Expliquez le terme d'« archipel ».

Document 2 : carte de l'AMM.

=> Utilisez aussi le schéma [page 173](#)



Document 3 : le royaume de Thaïlande et la mondialisation.

« Considérée comme un nouveau pays industriel (N.P.I.), la Thaïlande présente une économie diversifiée et en forte croissance. **L'agriculture** fournit le tiers des exportations: riz, sucre, fruits, auxquels s'ajoutent le caoutchouc, le bois et les produits de la pêche. Les **industries d'exportation** (vêtements, chaussures, jouets, semi-conducteurs), développées grâce aux investissements japonais, taiwanais et américains, à la recherche de main-d'œuvre bon marché et, de plus en plus, grâce à des capitaux nationaux, sont le moteur de la croissance actuelle. La production **d'étain** est traditionnelle, mais l'avenir appartient au **pétrole**. Les **recettes touristiques** sont importantes. La Thaïlande garde les caractères d'un pays du tiers monde: insuffisance des infrastructures, manque de main-d'œuvre qualifiée, mais elle est en train de réussir son décollage économique. »

Dictionnaire encyclopédique Hachette, article *Thaïlande*

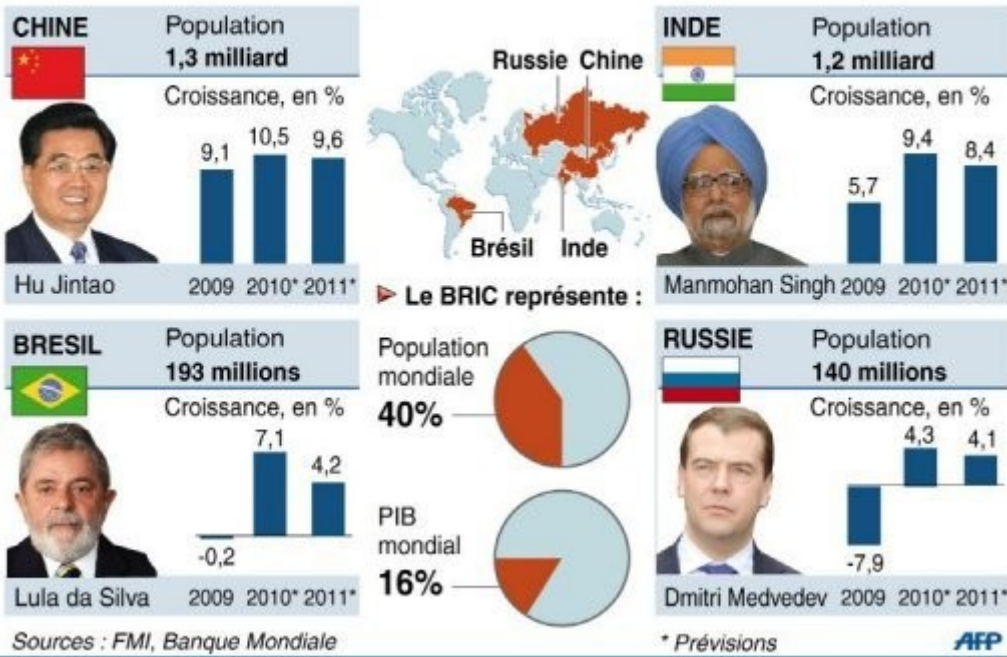
Questions :

- 1) Expliquez pourquoi nous pouvons considérer l'économie de la Thaïlande comme étant intégrée à la mondialisation ?
- 2) A quelle catégorie de SUD appartient ce pays ? Expliquez !

Poly 4 : Les puissances émergentes et les autres

Les pays émergents du BRIC

Ils ont concentré la moitié de la croissance mondiale entre 2000 et 2008, selon le FMI



Voir aussi le doc 2 page 147

"[Les BRICS] ne sont pas seulement une création artificielle fondée sur des performances économiques similaires, mais de plus en plus un club politique du Sud, désireux de contrebalancer l'influence de l'Occident dans les grandes organisations internationales."

=> La suite sur le blog : <http://hoibianterminales.over-blog.com/article-des-bric-aux-brics-71767569.html>

2) Les PMA :

=> Utilisez aussi la carte page 150

L'ONU a retenu les trois critères suivants d'identification des pays les moins avancés (PMA) :

•Le faible niveau de revenu

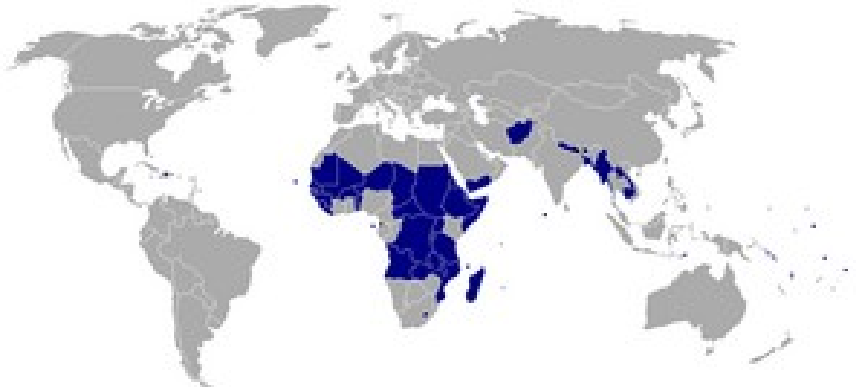
•La faiblesse du capital humain, calculée à l'aide d'un indicateur physique révisé de la qualité de la vie reposant sur des indicateurs de :

1. santé
2. niveau d'éducation
3. alphabétisation des adultes

•La vulnérabilité économique :

1. l'instabilité des exportations de biens et de services
2. l'importance économique des activités non traditionnelles (part de l'industrie manufacturière et des services modernes dans le PIB)
3. la concentration des exportations de marchandises
4. le handicap dû à la petitesse de l'économie (mesurée par le logarithme de la population), ainsi que le pourcentage de la population déplacée par suite de catastrophes naturelles

=> A lire sur le blog : <http://hoibianterminales.over-blog.com/article-13656063.html>



Document 3 : Le creusement des inégalités.

« A l'échelle de la planète tout entière d'abord, on note un élargissement du fossé entre pays riches et pays pauvres. Entre 1960 et 1989, les 20% de la population qui vivent dans les pays développés ont vu leur part dans le PNB mondial passer de 70,2 % à 82,7 %. Les 20 % les plus pauvres ont vu au contraire leur part diminuer, passant de 2,3 % à 1,4 %. En 1960, les 20 % les plus riches de la planète disposaient de revenus trente fois supérieurs à ceux des 20 % les plus pauvres. En 1990, les revenus des 20 % les plus riches étaient 60 fois plus élevés. »

Sylvie Brunel, *Les tiers mondes*, La Documentation Photographique, décembre 1992

Question : Quelle information, concernant la mondialisation, l'auteur met-elle en avant ?

Poly 5 : Les grands ports mondiaux.**Tableau 1 – Classement des 20 premiers ports mondiaux en 2008 (trafic en millions de tonnes)**

Classement	Port	Pays	Millions de tonnes
1	Shanghai	Chine	582
2	Ningbo/Zhoushan	Chine	520,1
3	Singapour	Singapour	515,3 voir pages 148-149
4	Rotterdam	Pays-Bas	421,1
5	Tianjin	Chine	355,9
6	Guangzhou (Canton)	Chine	344,3
7	Qingdao	Chine	300,3
8	Hong Kong	Chine	259,4
9	Qinhuangdao	Chine	252,2 à la frontière avec la corée du nord
10	Busan	Corée du Sud	241,7
11	South Louisiana	États-Unis	233,7
12	Houston	États-Unis	227
13	Nagoya	Japon	218,1
14	Shenzhen	Chine	211,2
15	Gwangyang	Corée du Sud	200 au sud péninsule
16	Anvers	Belgique	189,5
17	Dalian	Chine	185,2 nord Chine
18	Los Angeles	États-Unis	170
19	Chiba	Japon	170 Tokyo
20	Rizhao	Chine	151 au sud de Qingdao

Source : Port of Rotterdam

Tableau 2 - Les 20 premiers ports à conteneurs mondiaux en 2008 (trafic en millions d'équivalent-20-pieds)

Classement	Port	Pays	Millions d'EVP
1	Singapour	Singapour	29,918
2	Shanghai	Chine	28,010
3	Hong Kong	Chine	24,494
4	Shenzhen	Chine	21,420
5	Busan	Corée du Sud	13,425
6	Dubai Ports	Emirats Arabes Unis	11,827
7	Guangzhou (Canton)	Chine	11,200
8	Ningbo-Zhoushan	Chine	10,920 au sud de Shanghai
9	Rotterdam	Pays-Bas	10,784
10	Qingdao	Chine	10,020 entre Tianjin et Shanghai
11	Hambourg	Allemagne	9,737
12	Kaohsiung	Taïwan	9,677 sud ouest de Taïwan
13	Anvers	Belgique	8,663
14	Tianjin	Chine	8,500 port de Pékin
15	Los Angeles	États-Unis	8,081
16	Port Klang	Malaisie	7,970 au cœur du détroit de Malacca
17	Long Beach	États-Unis	6,488 (LA)
18	Tanjung Pelepas	Malaisie	5,600 au Nord-puest de Singapour
19	Brême	Allemagne	5,529
20	New York/New Jersey	États-Unis	5,236

Source : Port of Rotterdam

<http://www.americas-fr.com/tourisme/informations/les-sites-les-plus-visites-au-monde-1418.html>

Poly 6 : les sites touristiques les plus visités au monde (2009).

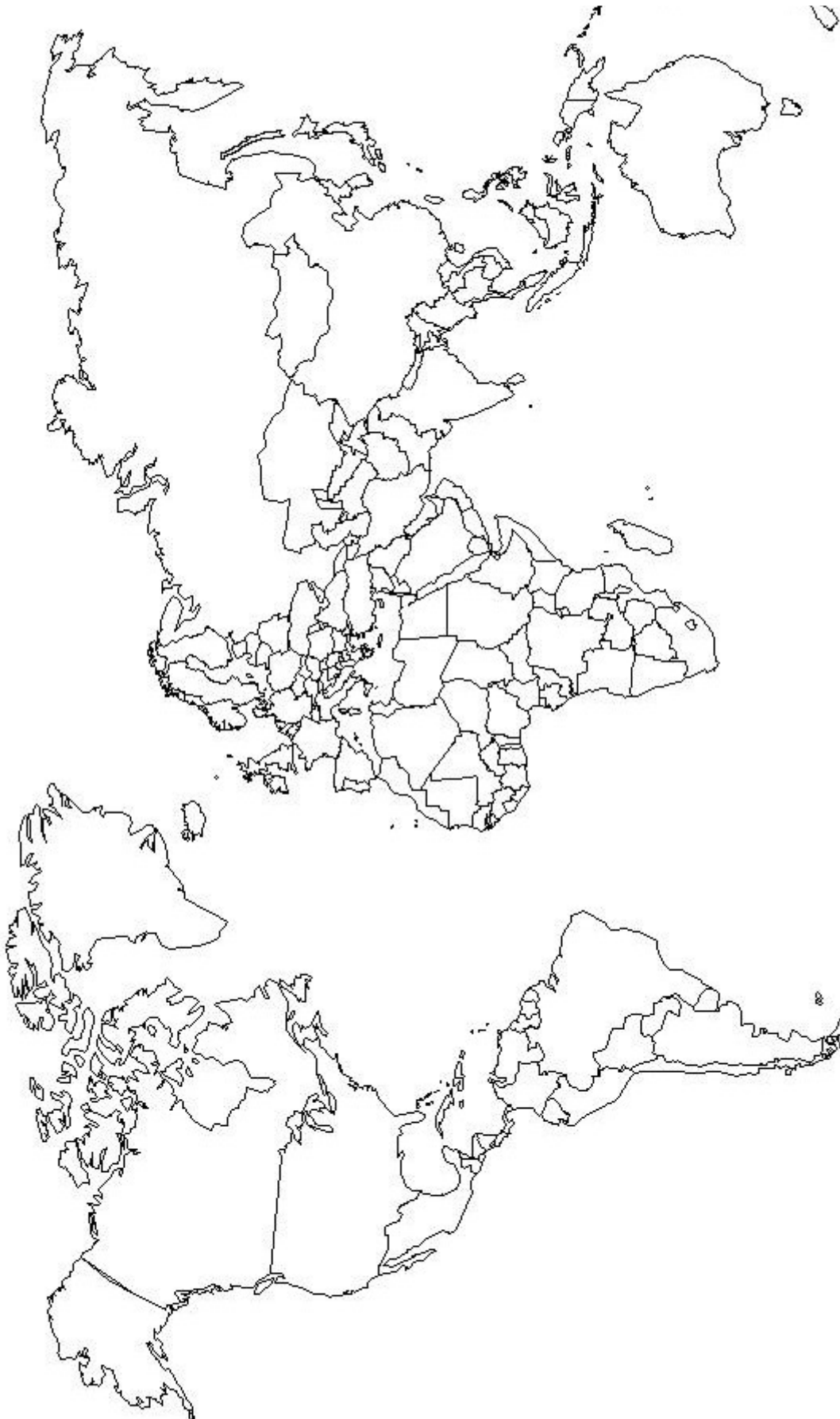
Place	Site	Ville	Pays	Visiteurs
1	Times Square	New York	USA	35 millions
2	Memorial Parks	Washington	USA	25 millions
3	Disney World's	Lake Buena Vista	USA	16,6 millions
4	Trafalgar Square	Londres	GB	15 millions
5	Disneyland Park	Anaheim	USA	14,7 millions
6	Chutes du Niagara	Ontario et New York	USA	14 millions
7	Golden Gate National	San Francisco	USA	13 millions
8	Tokyo Disneyland	Tokyo	Japon	12,9 millions
9	Notre Dame de Paris	Paris	France	12 millions
10	Disneyland Paris	Marne la Vallée	France	10,6 millions
11	Grande Muraille de Chine	Chine	Chine	10 millions
12	The Great Smoky Mountain	Tennessee/Caroline du N	USA	9,2 millions
13	Universal Studios Japan	Osaka	Japon	8,5 millions
14	Sacré-Coeur Montmartre	Paris	France	8 millions
15	Musée du Louvre	Paris	France	7,5 millions
16	Everland	Kyonggi-Do	Corée du Sud	7,5 millions
17	Cité Interdite	Pékin	Chine	7 millions
18	Tour Eiffel	Paris	France	6,7 millions
19	Universal Studios	Orlando	USA	6 millions
20	SeaWorld Florida	Orlando	USA	5,740 millions
21	Pleasure Beach	Blackpool	GB	5,7 millions
22	Lotte World	Seoul	Corée du Sud	5,5 millions
23	Hakkeijima Sea Paradise	Yokohama	Japon	5,4 millions
24	Hong Kong Disneyland	Hong Kong	Chine	5,2 millions
25	Centre Pompidou	Paris	France	5,1 millions
26	Tate Modern Museum	Londres	GB	4,9 millions
27	British Museum	Londres	GB	4,8 millions
28	Universal Studios	Los Angeles	USA	4,7 millions
29	National Gallery	Londres	GB	4,6 millions
30	Metropolitan Museum	New York	USA	4,5 millions
31	Grand Canyon	Arizona	USA	4,4 millions
32	Jardins de Tivoli	Copenhague	Danemark	4,4 millions
33	Ocean Park	Hong Kong	Chine	4,38 millions
34	Busch Gardens	Tampa Bay	USA	4,36 millions
35	SeaWorld California	San Diego	USA	4,26 millions
36	Statue de la Liberté	New York	USA	4,24 millions
37	Cité du vatican	Rome	Italie	4,2 millions
38	Sydney Opera House	Sydney	Australie	4,1 millions
39	Colisée de Rome	Rome	Italie	4 millions
40	American Museum of Natural History	New York	USA	4 millions
41	Grauman's Chinese Theater	Hollywood	USA	4 millions
42	Empire State Building	New York	USA	4 millions
43	Natural History Museum	Londres	GB	3,7 millions
44	The London Eye	Londres	GB	3,5 millions
45	Château de Versailles	Versailles	France	3,45 millions
46	Yosemite National Park	Californie	USA	3,44 millions
47	Pyramides de Gizeh	Le Caire	Egypte	3 millions
48	Ruines de Pompéï	Naples	Italie	2,5 millions
49	Musée de l'Hermitage	St-Peterbourg	Russie	2,5 millions
50	Taj Mahal	Agra	Inde	2,4 million

Poly 7 : les principaux ports en tonnage (rouge) et les principaux ports à conteneurs.



Tracez la limite Nord-Sud et la liste des PMA

Poly 8 : Les principaux sites touristiques mondiaux



Tracez la limite Nord-Sud et la liste des Brics et autres puissances émergentes

**Poly 9 : Schéma de synthèse – Shanghai, une ville mondiale de
« l'atelier du monde ».**



Poly 9 : Légende du schéma de synthèse – Shanghai, une ville mondiale de « l'atelier du monde ».

2) => Pour les localisation, utilisez le croquis **page 143**

I – Une métropole ouverte sur le continent et le monde.

A) Une véritable tête de pont de la puissance économique chinoise.

1er port de conteneur au monde.

Autre zone portuaire

Aéroport international

Principale route maritime mondiale.

B) Aux débouchés d'un immense Hinterland.

Route fluviale (« l'autoroute fluviale du Yangzi »)

Réseau autoroutier

CHONGQING mégapole de l'intérieur de la Chine

II – Des équipements d'une ville mondiale, véritable hub régional et mondial.

Gare TGV

LGV

CBD

Bourse de rang mondial

Université de renommée internationale

Parc Disneyland

Technopole

ZES

III - Une forte attractivité et une forte extension spatiale.

Exode rural

Processus de gentrification du centre historique.

Création de villes nouvelles, nouveaux pôles urbains (edge cities)

Périurbanisation aux dépens d'espaces ruraux.

Espace urbanisé

Edge city est un terme américain qui désigne un espace urbanisé périphérique qui concentre des entreprises, des services, des centres commerciaux et de loisirs. On traduit l'expression en français par « ville-lisière ». L'apparition des edge cities est relativement récente dans les métropoles des pays du Nord (années 1960-1970) et rend compte de la polynucléarisation des centres en géographie urbaine.

Poly 10 : Shanghai, premier port mondial

Extrait d'une conférence du géographe **Yves Boquet**

http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/boquet/article.html

Shanghai est devenu en 2005 le **premier port mondial**, dépassant les précédents leaders du trafic maritime international qu'ont été Rotterdam puis Singapour, et éclipsant de plus en plus Hong Kong, premier port chinois jusqu'à la rétrocession de Hong Kong à la Chine en 1997.

Shanghai est aujourd'hui un **ensemble de plusieurs ports** au débouché de l'« autoroute fluviale » du Yangzi, dont le rôle va s'accroître avec le barrage des Trois Gorges qui devrait permettre l'accès au cœur de la Chine (Wuhan, Chongqing) à des navires de plus gros gabarit.

La première agglomération chinoise, capitale économique de la Chine, a vu ses infrastructures portuaires évoluer en 5 phases principales.

1 - Depuis l'implantation britannique en 1845, le cœur du port de Shanghai était le cours du **Huangpu**, dernier affluent - en rive droite - du Yangzi, où venaient mouiller des navires de haute mer et des bateaux circulant sur le Yangzi ou les cours d'eau de la région.

2 – Peu à peu, avec la taille grandissante des navires, **le port a eu tendance**, selon une logique comparable à maints organismes portuaires, **à se décaler vers l'aval**, au bord même du Yangzi, entre autres avec l'implantation de la grande aciérie sur l'eau de Baoshan, la plus importante de Chine, en 1977, à l'Ouest du confluent Huangpu-Yangzi. Juste à l'Est du Huangpu se trouvent des chantiers navals et le terminal à conteneurs de Waigaoqiao, au sein de la ZES de Pudong.

3 – Des infrastructures portuaires en prise directe avec l'Océan Pacifique ont été édifiées dans les années 1990 sur la côte est de Shanghai-Pudong.

4 – Dans les années 2000, la croissance du port de Shanghai s'est poursuivie avec la construction du terminal maritime en eau profonde de Yangshan, sur des terre-pleins artificiels s'appuyant sur deux îles inhabitées au large, et relié à Shanghai par un pont de plus de 33 km en mer. A l'achèvement des travaux (2020), c'est un port de la capacité totale ... de Singapour qui aura été bâti en 20 ans.

5 – Aujourd'hui, l'activité maritime du bas-Yangzi déborde le cadre de la municipalité-province de Shanghai et particulièrement vers le Zhejiang, au Sud, où Ningbo, qui a fusionné avec Zhoushan, est actuellement le grand port mondial connaissant la plus forte croissance de trafic.

Comme au Japon et en Corée, les anciens quais de Shanghai, au bord du Huangpu, sont aujourd'hui l'objet d'une reconquête urbaine, avec la mise en valeur de la promenade du **Bund**, en rive gauche, et du quartier d'affaires de **Liujazui** en rive droite. Une mise en scène volontariste de l'espace urbain contribue à développer une image de « **ville mondiale** » qui remplace les usines polluantes et malodorantes qui jalonnaient les berges il y a moins de vingt ans. La tenue de l'Exposition Universelle en 2010 va renforcer ces efforts de transformation des anciens espaces portuaires désormais obsolètes au vu des évolutions du trafic maritime international.

Le nouvel âge d'or du Yangzi

Poly 10 (bis) : Le premier port du monde

« Imaginez que les côtes de la mer du Nord, de Rotterdam à Dunkerque, ne soient qu'une succession de quais, de darses et de docks! Dites-vous qu'en plus de cette façade maritime il y a un port fluvial aussi gigantesque, et vous avez une idée de la réalité du **port de Shanghai**. Avec un trafic en hausse de 30% chaque année, il sera, fin 2005, le premier port du monde. Ce qui est un exploit si on songe que le premier portique à conteneurs n'a été dressé qu'en 1985, avec vingt ans de retard sur le reste du monde.

Depuis, Shanghai rattrape le temps perdu à toute vapeur. En 1982, son port se traînait et ne recevait qu'une flotte de 100 millions de tonnes. Depuis, le tonnage a presque quadruplé. Et le nombre de conteneurs a bondi de 1 million à 45 millions. Bon, il y a la croissance chinoise. Mais pourquoi Shanghai en profite-t-il tellement? «A cause de la géographie: il n'y a pas d'endroit plus favorable au monde», explique Shi Chaojian, président de l'université maritime de Shanghai. Les Britanniques avaient l'œil pour dénicher les bons havres. Si au milieu du xix^e siècle ils établissent la concession internationale sur les berges boueuses du Huangpu, c'est que l'endroit est idéal pour les marins. Le petit fleuve aux eaux limoneuses débouche sur l'estuaire du Yangzi, lequel – troisième plus grand fleuve du monde – peut être remonté sans péril jusqu'à Chongqing, au cœur de la Chine. Quant à l'estuaire lui-même, large et protégé des mauvais vents par une longue péninsule, il est à équidistance de Tokyo, Manille et Singapour. Dès le début du siècle, Shanghai devient le centre du commerce maritime de l'Asie.



juin 2005 : Derniers travaux sur les fondations et les fixations du pont central, qui permet le passage -avec sa hauteur de 40 mètres sous tablier- des plus gros navires depuis la baie de Hangzhou vers la mer de Chine orientale. Les tours culminent à 159 mètres, tandis que la largeur de passage est de 420 mètres

Dans quelques jours sera inauguré à l'embouchure le port en eaux profondes, bâti autour des îlots Yangshan. Les rocs ont été arasés, la surface émergée agrandie par des polders où pourront s'amarrer les porte-conteneurs de 8 000 TU, les plus gros existants. Pour relier ces îles à la terre ferme, les Chinois achèvent un **pont** qui sera le plus long du monde. Cet ouvrage de 31 kilomètres débouche à Luchao, une zone hors douane où entrepôts et usines d'assemblage sont en construction. Luchao sera relié par voie ferrée et par autoroute. Ces travaux sont menés dans l'urgence. «C'est une course contre la montre pour fournir des capacités au trafic en continuelle croissance», reconnaît Tu Deming, président de l'Association des Ports chinois.

De Luchao à Shanghai, il y a 70 kilomètres. La côte n'est pas abandonnée aux mouettes. Partout les bétonnières tournent et les cheminées d'usine fument. De nouveaux terminaux sont créés. Celui de Baoshan, premier complexe sidérurgique du pays, poursuit dans la tradition des «aciéries sur l'eau» copiées sur les Japonais. Plus au sud, un complexe chimique est en train de naître autour d'un terminal pétrolier. A quoi s'ajoute une zone pour le gaz liquéfié dont la Chine est gourmande. Puis des chantiers navals, qui devraient rapidement compter parmi les premiers du monde. Enfin il y a les services: affrètement, shipchangers, douanes, écoles d'officiers, sociétés de transport... Shanghai héberge déjà la première compagnie maritime du pays: China Shipping Group, fondée en 1997. Retenez le nom. Ce jeune armateur a déjà 400 navires. »

Bruno Birolli

Le Nouvel Observateur - Semaine du jeudi 14 avril 2005

Question : Présentez le port de Shanghai (localisation, activités économiques, importance, description de la ville...) et expliquez son extension en eaux profondes.

Voir le port de Shanghai : utiliser google earth – le port est au sud-est de la ville.

Sources iconographiques : http://www.stephanecompont.com/11_465.html

Sources complémentaires : wikipédia + http://mcsinfo.u-strasbg.fr/article.php?cPath=17_43&article_id=6034



NOV. 2005 : Sur cette dalle de béton de 720000 mètres carrés supportée par 2819 piliers pour 1600 mètres de quai, les quinze portiques de la première tranche des travaux du port en eaux profondes de Yang Shang -dont cinq prêts à accueillir les navires porte-conteneurs du monde entier dès le 1er décembre 2005-. L'ensemble de ces postes sera équipé d'un système de reconnaissance individuel du container par radio-fréquence, accélérant encore la manipulation des « boîtes » : il ne faudra pas plus d'une minute et demie pour effectuer le mouvement complet de prise-dépose avec ces grues de dernière génération, qui pourront embarquer simultanément deux containers pour un poids total de 65 tonnes sur un rayon de 60 mètres. En arrière plan à gauche, la tour de contrôle (bâtiment de verre).

Poly 11 : Shanghai l'autre capitale du monde

A lire pour réviser – repérez tous les lieux nommés, les expressions pour qualifier cette ville.

« Il y a un siècle, on l'appelait «le Paris de l'Extrême-Orient». Aujourd'hui, Shanghai est en passe de devenir le New York de l'Asie. La capitale d'une nouvelle hyperpuissance. Quels sont les secrets de sa fulgurante ascension? Qu'est-ce qui attire là les multinationales de toute la planète et les miséreux de la Chine oubliée.

Reportages et enquêtes de Bruno Birolli, Ursula Gauthier et Claude Weill

Le choc! Toujours aussi violent, qu'on vienne pour la première ou la dixième fois. Celui qu'éprouva Céline en découvrant New York: impression physique de voir surgir un nouveau monde. Il faut se tenir à l'entrée du Bund, près du petit phare de carte postale bretonne qui guidait jadis les vapeurs chargés de cotonnades. A gauche, le long de la courbe parfaite du Huangpu, le majestueux alignement des banques et bâtiments officiels légués par le vieux siècle, temples néoclassiques où se célébrait le culte du capital. A droite, au-delà du fleuve, déchirant la brume, les orgueilleuses tours du quartier d'affaires de Lujiazui et, derrière, la ville nouvelle de Pudong et son million et demi d'habitants. Ici, il y a quinze ans, il n'y avait rien. Des entrepôts lépreux et des terrains inondables. Pas même un pont pour traverser.

Deux siècles qui se regardent, deux mondes face à face. Mais complémentaires. Puxi plus Pudong, c'est Shanghai. La nouvelle capitale d'un nouveau monde. C'est bien cela, l'ambition de Shanghai: devenir le New York de l'Asie. L'autre capitale du monde. De New York, d'ailleurs, Shanghai partage beaucoup de traits: la structure verticale et tentaculaire; l'esthétique début de siècle. Le caractère métissé, la tradition d'accueil: comme la statue de la Liberté attira tous les damnés d'Europe, Shanghai fut un havre pour les Russes blancs, les juifs allemands et tous les chevaliers de fortune de la terre. De même que l'Amérique profonde ne se reconnaît pas dans New York la cosmopolite, de même, pour l'Empire du Milieu, Shanghai sera toujours un peu étranger.

Et pourtant, ils font corps. Derrière Shanghai, il y a toute la Chine intérieure et le bassin du Yangzi. Les fantastiques potentialités d'un continent en plein essor. Autant que le dynamisme de ses élites ou son génie particulier pour assimiler la modernité (c'est à Shanghai, dans les années 1930, que le mot modeng fit son apparition dans le vocabulaire chinois), c'est la clé géographique de son succès: Shanghai, au centre de l'Asie, est la tête du dragon. Les mêmes raisons qui ont amené les Britanniques à y fixer leur tête de pont au milieu du XIXe siècle ont convaincu les maîtres de la Chine post-Mao de choisir Shanghai comme porte d'entrée dans l'économie globalisée.

«Shanghai, dit un diplomate français, c'est le papier attrape-mouches chargé d'attirer les capitaux internationaux.» Vitrine d'autant plus alléchante qu'elle se pare des fastes d'un passé rutilant: après un demi-siècle d'éclipse, elle reste synonyme de fêtes brillantes et de fortunes rapides. Toutes les sociétés du monde s'y ruent: il faut être présent sur le marché du siècle. Toute entreprise ambitieuse doit avoir dans son compte d'exploitation une ligne «implantation à Shanghai». Une soixantaine de multinationales ont choisi d'installer là leur siège d'Asie. Les industriels viennent y chercher une main-d'œuvre nombreuse, disciplinée, qualifiée et bon marché. Les commerçants lorgnent sur un réservoir de 1,4 milliard de consommateurs. Sans compter des conditions fiscales très attrayantes (un taux d'impôt sur les sociétés parmi les plus bas, l'exemption de TVA sur les marchandises réexportées) et la sous-évaluation de la monnaie nationale, le yuan (aujourd'hui, moins d'un dixième d'euro ou de dollar). Le jour où le gouvernement sera contraint de réévaluer, les spéculateurs toucheront le jackpot.

Mais qu'on ne s'y trompe pas. On n'assiste pas à un remake des années 1930. A un retour des concessions. Les lions de bronze qui gardent l'entrée de l'ancienne Banque de Shanghai et Hongkong ont changé de maîtres. Et beaucoup d'investisseurs étrangers qui croyaient s'enrichir vite et sans peine ont dû déchanter. Car la Chine a tiré les enseignements de l'histoire. Dans ses nouvelles noces avec l'Occident, c'est elle qui mène le bal. [...] »

Le Nouvel Observateur - Semaine du jeudi 14 avril 2005.