

SHANGHAI

## Du même auteur

*Shanghai*, Paris, Institut français d'architecture, 2000.

FRANÇOISE GED



# SHANGHAI

L'ordinaire et l'exceptionnel

DOCUMENT

BUCHET ● CHASTEL

© Libella, Paris, 2014  
ISBN 978-2-283-02757-8

## Pont et *tong* (通)

Comment parler aujourd'hui de Shanghai, de sa position en Chine et dans le monde, de son histoire bien sûr, de son urbanisme, de sa sociologie, de ce qui fait de cette ville, dit-on, un mythe ?

Un premier réflexe, la pluralité des voix et le choix d'un témoin pénétrant : la photographie. Cet été-là, nous avons parlé des photos prises dans les rues en 1993-1994 par le peintre et photographe shanghaien Yang Hui, Bahai (8hai) de son nom d'artiste. En les regardant à nouveau, elles frappent par leur pertinence et ce qu'elles disent du décalage des modes de vie au tournant de deux siècles, au changement de millénaire. Elles parlent des « petites gens », des « invisibles », ce sont des milliers de vues prises au centre-ville, rue du Sichuan, rue Yan'an, rue Henan, maintenant numérisées et visibles sur sa galerie virtuelle<sup>1</sup>. Prendre des photos pour un architecte, c'est comme un carnet de notes, un carnet à dessin, un réservoir d'images. Un jour où j'étais en mission à Shanghai, Bahai m'avait proposé son aide pour mon travail. Je n'avais pas bien compris en quoi cela pourrait consister mais j'avais accepté

---

1. <http://www.flickr.com/photos/8hai>

avec joie. Nous étions partis armés de nos appareils photo, à décentrement pour moi et l'objectif de 50 mm qu'il affectionne pour ses portraits, qui lui permet la juste distance avec ses personnages dont il recherche le piquant, avec leur assentiment légitime. Le résultat était cocasse : j'avais les rues, les édifices, les détails d'architecture, il avait les gens, et pourtant nous nous étions arrêtés aux mêmes endroits. Si nos travaux avaient été associés alors, cela aurait été à la façon du film *Rashomon* où les points de vue des témoins d'une même scène se combinent, se recoupent, s'éclairent mutuellement. Vingt ans après, c'est ce qui se fait ici. Les photos que nous avons choisies avec sa femme, c'est en premier lieu celles que nous aimons, pour les récits qu'elles déploient et pour le cadre qui est montré. La sélection des trois photos intérieures correspond aux trois temps chronologiques de l'ouvrage, pour en goûter l'essence, la tonalité majeure. L'une rappelle l'ordinaire d'une époque vraiment révolue, la seconde évoque l'incroyable chantier mis en œuvre à l'échelle de la ville, la troisième remémore la nouveauté apparue dans la transition, et sa vitesse de disparition.

En Chine, on utilise l'expression *zhongguo tong* (中国通, Chine/transmettre) pour parler de quelqu'un qui sait établir un pont entre culture chinoise et culture occidentale, qui sait trouver ce qui est commun, général aux deux, les rendant accessible l'une à l'autre, et qui sait en comprendre et en transmettre les différences. J'étais toujours étonnée par l'usage chinois du terme de « pont » pour décrire cette capacité, jusqu'à la rencontre avec cette jolie définition du pont par Paul Virilio : « On disait par le passé que quand on jette un pont sur un fleuve ce n'est jamais pour relier les deux rives mais pour relier les deux horizons. [...] Les véritables utilisateurs du pont ne sont pas les riverains, ils

viennent de beaucoup plus loin. Le pont est en réalité une suture entre les horizons<sup>1</sup>. »

C'est aussi ce caractère *tong* (通) qu'Eileen Chang (1920-1995), écrivain originaire de Shanghai, cite pour caractériser les habitants de la ville. Un mot qui signifie communiquer, transporter, transmettre, relier.

Voilà la tentative de cet ouvrage, rendre accessibles et compréhensibles les mutations sans pareilles de la ville, qui se renouvellent cycliquement au cours de son histoire. C'est déjà là une marque identitaire de Shanghai, propice à la constitution des mythes. J'ai la conviction que ses mutations ont des ancrages dans son histoire et dans son territoire, c'est-à-dire dans l'analyse des potentialités liées aux situations présentes, auxquelles la population participe au premier chef. Il s'agit de chercher les continuités et d'identifier les ruptures, d'établir les liens entre les réalisations physiques visibles et leurs racines, en associant histoire, territoire et population.

Fruit de recherches et d'analyses accumulées, de vues empruntées, de récits, de lectures et de rencontres, c'est aussi un travail collectif, redevable à tous ceux qui ont écouté, commenté et questionné les articles, les conférences, les cours, à tous ceux qui ont permis les nombreux voyages et les discussions de travail, aux professeurs, aux collègues, aux amis, aux partenaires des deux pays et à ma famille. Je les remercie chaleureusement et au premier chef le commanditaire à la curiosité agile et la critique bienveillante.

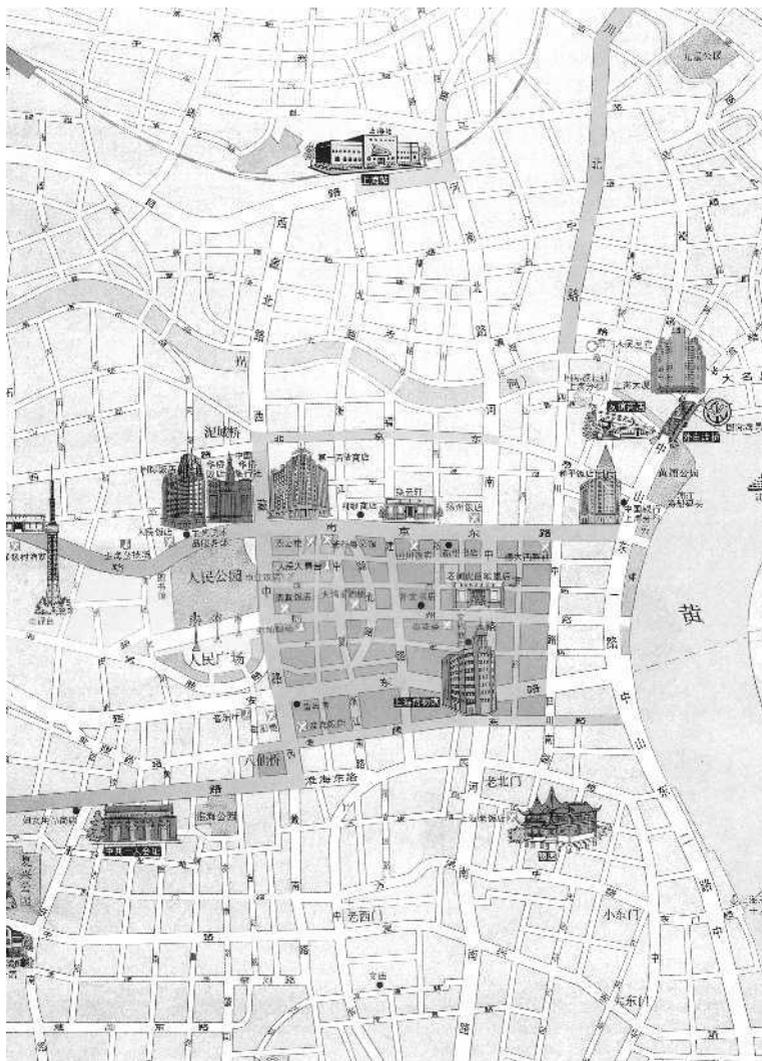
---

1. *La Vitesse de libération*, Paris, Galilée, 1995.





© Yang Hui Bahai



Plan de Shanghai, 1981.

## Les années 1980

### *L'ordinaire et l'exceptionnel*

Je partis pour Shanghai (上海) un 1<sup>er</sup> avril. La date me plaisait et cela m'amusait que les amis de l'école d'architecture pensent à une plaisanterie de ma part lorsque je leur annonçai la nouvelle. Je pris la compagnie thaïlandaise Thai Airways, pour les offres avantageuses réservées à un séjour de durée bâtarde, pas celle d'un touriste et pas non plus celle d'un expatrié. Nous fêtions toutes les deux nos vingt-cinq ans cette année-là et cela m'enchantait de le découvrir dans des vols aux itinéraires erratiques au regard du voyageur d'aujourd'hui, allant de Paris à Helsinki pour se poser ensuite à Bangkok, et changer pour un petit porteur vers Hong Kong. Ne dit-on pas dans l'apprentissage des arts martiaux que pour atteindre son objectif, il est bon d'amorcer le mouvement en sens opposé ? Frôler les froidures d'Europe du Nord avant d'atterrir dans les touffeurs de l'Asie, les lunettes qui s'embuent au premier pas sur la passerelle, comme à l'ouverture du four lorsqu'on vérifie la cuisson du rôti ; drôle d'arrivée que celle dépourvue de vision...

Je partais avec une invitation comme lecteur de français dans le cadre des échanges de nos universités, celle où

j'apprenais la langue et la culture chinoise, et celle où j'allais devenir, pour quelques mois, enseignante. C'était déjà la Chine « hors des sentiers battus », comme l'annonçait un des meilleurs guides anglophones d'alors : un pays où les réponses coïncidaient parfois aux questions posées mais qui, la plupart du temps, apportaient leur lot de questionnements nouveaux.

Il y avait peu de candidats pour ces postes de lecteur à la diffusion restreinte ; j'en avais eu connaissance grâce à l'oral du partiel d'histoire-géographie, lors duquel le professeur m'avait chaudement recommandé de me présenter. Mon diplôme d'architecte faisait l'affaire pour ces emplois destinés à des étudiants de maîtrise, même si je n'étais qu'en premier cycle d'études chinoises. Les administrations ne virent pas les choses du même œil. Je n'obtins jamais la lettre d'invitation chinoise officielle qui devait me faciliter l'obtention du visa, et personne ne me demanda ni le jour ni l'heure de mon arrivée pour venir me chercher, comme c'était l'usage. Me voilà officiellement dans un programme d'échanges universitaires où j'apparaissais sans être invitée. Au service des visas de l'ambassade de Chine, je crus ruser en montrant le papier à en-tête où figuraient mon nom et l'accord mentionné ; que nenni, l'officier de service ne voulut rien entendre. À la faculté, on me disait d'attendre, de patienter, et d'attendre encore... qu'il ne fallait pas risquer de fâcher leur précieux partenaire. Je mis en pratique ce que l'on enseignait dans les cours de langue et civilisation, usage ordinaire et moyen de survie que les textes chinois contemporains nous avaient appris : « Passer par la porte de derrière. » À quelques jours du départ, alors que j'étais déjà résolue à acheter un visa à Hong Kong, une amie m'indiqua le nom d'une connaissance qui pourrait sûrement m'aider. J'obtins mon visa. Il me fallut plus d'une aventure de ce genre pour comprendre

combien l'allégorie de l'eau, qui contourne le rocher pour se frayer un passage vers sa destination plutôt que de heurter indéfiniment l'obstacle, fait partie des modes de pensée chinoise. Il me fallut bien plus de temps encore pour comprendre que l'université chinoise, en n'envoyant pas de courrier d'invitation, « montrait » ainsi son désaccord, ou du moins son absence d'accord, sans prendre le risque de l'afficher ouvertement. Pourquoi aurait-elle mis en danger un programme d'échanges qui se déroulait en sa faveur, permettant à plus d'enseignants chinois de venir en France que l'inverse ?

Les premières fois permettent rarement de savoir extraire l'extraordinaire de l'ordinaire, d'identifier ce qui relève du quotidien et ce qui tient de l'exception. Arrivée à Hong Kong, j'avais opté pour le train version lente, avec le passage de la frontière à pied, moins onéreux que l'avion, et autre manière d'appréhender en douceur le pays, ou plutôt de m'imprégner progressivement des paysages et de ses habitants. À la frontière à Lowu, l'étonnement commence : il y avait là une foule bien plus chargée que moi, qui ne l'était pourtant pas qu'un peu avec ma valise en carton remplie de Lagarde et Michard pour mes futurs cours, de pellicules diapos et de matériel Polaroid pour les développer, d'un pied photographique, d'un sac à dos, d'un bagage à main... Que faisaient-ils tous ces Chinois, attendant comme moi le passage, en longues files scindées par les barrières de sécurité, sous le chaud soleil d'avril ? Un grand-père éternel, comme les montrent les brochures de voyage ou le *Lotus bleu*, rides creusées, sourire malicieux et longue barbe blanche étroite, vint me demander dans un anglais irréprochable ce que je venais faire là, et ajouta, sans attendre de réponse, qu'il n'avait jamais rien vu d'aussi drôle de sa vie. Il ne me paraissait pourtant pas tout jeune, mais il ne voulut rien ajouter de plus. La

## SHANGHAI

journée fut longue à traîner mes bagages de files en couloirs sans fin, d'une douane à l'autre. Heureusement, un couple de Canadiens qui errait comme moi dans ces processions interminables, me porta galamment ma petite valise pleine de livres. Et nous fîmes route ensemble jusqu'à Shenzhen, où le train nous arrêta en pleine ville, puis enfin jusqu'à Canton. Cela nous avait pris toute la journée pour faire ce trajet.

Obtenir des billets de train à Canton était une gageure ; tous les guides l'annonçaient, et la réputation de la ville se confirmait. De haute lutte, après trois jours sur place avec mes amis canadiens, nous achetions à l'arraché trois billets en place assise pour Shanghai, quelques minutes avant le départ du train. Le voyage durait près de deux jours, nous avions le temps de discuter.

Ils avaient pris une année sabbatique pour venir enseigner à Hong Kong et profitaient d'une semaine de vacances pour faire un tour en Chine dont ils apprenaient la langue, à défaut de l'utiliser à Hong Kong où le cantonais et l'anglais étaient d'usage. J'avais un léger avantage sur eux : je formulais des phrases en mandarin, je savais poser des questions utiles pour nous trois – « où est la gare ? » – et prendre l'option de changer de sujet de conversation à chaque phrase, à défaut de comprendre véritablement les réponses, pour continuer à pratiquer la langue. Les amis canadiens m'avaient donné un indice en disant qu'ils étaient en congé, mais je n'étais pas suffisamment familière de l'environnement quotidien pour interpréter cette incroyable ruée vers la Chine que nous avons vécue à Lowu. J'avais en tête les migrations inverses, parcours individuels et dangereux de ceux qui partaient à la nage rejoindre Hong Kong pour fuir la Chine maoïste, dont nous entendions parler dans les séminaires de recherche de l'EHESS. Comment interpréter cette fuite à rebours,

et qui plus est avec de tels fardeaux et provisions sur le dos ? La réponse m'apparut des mois plus tard, quand je sus que c'était la période de *Qingming jie*, « fête de la pure clarté », l'équivalent de notre Toussaint, où l'on se rend en famille sur les tombes, aux alentours du 4 avril. Les gros paquets étaient des cadeaux pour les familles restées sur le continent, avides de biens de consommation dont Hong Kong était le plus proche fournisseur. J'étais arrivée à un moment très particulier, et j'avais une interprétation plausible de l'éclat de rire du grand-père voyant une étrangère désorientée et chargée comme les autres : à quels ancêtres lointains venait-elle rendre hommage ?

Monter dans le train et trouver nos places ne fut pas une mince affaire. Nous étions en seconde, en « assis-dur » : un wagon avec des banquettes et des sièges en bois adossés les uns aux autres sans compartimentage, des filets à bagages courant au-dessus de larges fenêtres aux ouvertures coulissantes, une allée centrale où tentait de circuler l'employé(e) du wagon, chargé(e) d'éteindre et d'allumer les lumières soir et matin, de distribuer l'eau chaude bouillie, de passer une serpillière de temps en temps. Je compris vite pourquoi tant de voyageurs se déplaçaient avec de petits tabourets de bois ou de plastique dimensionnés, à nos yeux, pour des enfants. En effet, les places que nous avions réservées étaient déjà occupées, et une fois libérées, les passagers prirent leurs petits sièges portatifs pour s'installer dans l'allée ou tout espace libre qui restait. L'accès aux toilettes en bout de wagon devenait périlleux. Les bagages vivaient, gloussaient, piaillaient : poules et singes étaient attachés aux barreaudages, dans les filets ou sous les banquettes. Au-dessus, des hommes, des femmes, des enfants en bien plus grand nombre que les places attribuées. Nous avons beau avoir des places à part entière, la curiosité des autres voyageurs, la fatigue et la lenteur du train – 60 km/h en

## SHANGHAI

moyenne, les trains se croisant dans les gares – eurent raison de notre patience. Les tickets étaient alors valables pour une durée de cinq jours, avec des arrêts autorisés pendant le parcours. La réservation de la place entraînait une facturation supplémentaire peu coûteuse, et plusieurs trains par jour circulaient entre Hangzhou et Shanghai.

Nous décidâmes de nous arrêter à Hangzhou, qui était alors à cinq heures de train ordinaire de Shanghai, pour moins de deux cents kilomètres. « Au ciel il y a le paradis, et sur terre il y a Hangzhou et Suzhou » dit le proverbe ; voilà ce qui nous avait conduit à quitter le train infernal pour cette ville tellement appréciée des lettrés. Ancienne capitale, ville-paysage accolée à un lac artificiel traversé de digues et de jardins sur des îles percées, représentations fractales d'un infini rêvé, avec en toile de fond des monts recouverts de théiers. Un paysage classique associant eau et montagne, source d'inspiration pour les jardins impériaux de Pékin. Nous étions ravis de cette idée, et l'absence de date d'arrivée attendue à Shanghai me facilitait les choses. Pour les touristes étrangers, l'hébergement était strictement contrôlé : des hôtels étoilés, où le prix à payer était élevé pour des services encore modestes, et des dortoirs pour les étudiants séjournant en Chine ; aucun mélange toléré avec les visiteurs chinois qui disposaient d'un réseau spécifique d'auberges et d'hôtels de différentes catégories. Or voilà que la ville était pleine de touristes très particuliers : des femmes menues, vêtues du même classique habit bleu des paysans, des petites serviettes nouées sur la tête, un simple baluchon à l'épaule. Elles allaient par petits groupes, appuyées sur leur bâton de pèlerin, d'un temple à l'autre, avec une ferveur religieuse étonnante, ornant leur petit sac orangé des marques rouges des sceaux des temples où elles étaient passées. À un séminaire de l'EHESS, un exposé passionnant nous avait appris le renouveau timide

de la religion au début des années 1980 : pas tant du bouddhisme, mais surtout du protestantisme, et l'on évoquait le soutien financier des universités américaines dans les échanges menés avec le sud du pays. On parlait aussi de l'Église catholique officielle et de l'Église cachée qui reconnaît le pape, alors que la Chine ne peut accepter de représentant suprême autre que son président. Comment imaginer les scènes que nous avons sous nos yeux à Hangzhou : une ville pleine de pèlerins, venus de loin, repérables aux habits de coton bleu simplement coupés des paysans, rehaussés d'une pièce de tissu ou d'un sac couleur safran. Rien de commun donc avec un timide renouveau permis en catimini, mais plutôt la piété visible d'une religion populaire qui avait pris possession de la ville, s'égrenant de temple en temple. J'appris, quelque temps plus tard, que nous étions arrivés au cœur d'une grande fête bouddhiste à Hangzhou, lieu de culte célèbre où venaient en nombre les populations paysannes des alentours. Quatre ans plus tard, me rendant à la basilique construite par les jésuites à Sheshan, à l'ouest de Shanghai, le premier dimanche de mai, le mois de Marie, à qui la basilique est dédiée, j'ai vu la même affluence et la même ferveur à la première messe du matin. La basilique se remplissait, sous la surveillance de la police, d'une population rurale qui était venue en barque ou en sampan, usant des canaux de navigation qui étaient encore le moyen le plus courant de se déplacer.

L'arrivée en Chine se déroulait en accumulant des situations exceptionnelles dont je ne savais pas encore qu'elles n'étaient pas des scènes quotidiennes ou ordinaires, ne sachant pas les décrypter ou leur attribuer une coloration, une valeur, notant juste le décalage avec les lectures et les enseignements que j'avais eus à Paris.

## SHANGHAI

### *Les plans de la ville*

D'une certaine manière, Shanghai m'était familière alors que j'y mettais les pieds pour la première fois. Je savais le trajet depuis la gare pour rejoindre l'hôtel où nous allions nous séparer avec mes amis du Canada. Je connaissais la ville en deux dimensions, par ses plans et ses façades, grâce aux ouvrages que j'avais épluchés : les immeubles du Bund, façade sur le fleuve Huangpu de la ville du début du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle avec banques, clubs et entreprises rivalisant de majesté, la ville dite « chinoise », marquée par l'ancien tracé ovoïde des remparts et son jardin Yu, les emprises coloniales successives, des usines aux étonnants profils, des villas Art déco, les fameux *lilong* – ces lotissements d'habitations et boutiques en bordure de rue, desservis par des ruelles couvrant la ville par nappes –, l'Hôtel International face à l'ancien champ de courses, les commerces de la rue de Nankin... J'avais lu les problèmes de la ville identifiés alors : pollution industrielle et manque d'espaces verts, saturation de la circulation et faiblesse des moyens de transports, concentration des activités portuaires le long du fleuve, extension urbaine sur l'autre rive bloquée, autonomie limitée de la ville soumise aux arbitrages de Pékin. Tout un bagage cultivé au cours des unités de valeur consacrées aux études comparées sur les plans des villes orientales, UV avec lesquelles se comptabilisaient les acquis universitaires, enrichis des conférences et rencontres entre chercheurs. Comment apprendre et décrypter des milieux qui nous sont si éloignés ? J'avais choisi Shanghai, mal aimée, réputée être une ville si peu chinoise, comparée aux capitales Pékin, Nankin ou Xi'an. À mes yeux, l'attrait de la ville méconnue se doublait de cet incroyable ratio découvert en comparant les chiffres

qui la plaçaient en première position : au regard de la population mondiale, deux personnes sur mille habitaient Shanghai ; vivant dans un village qui n'atteignait pas les deux mille habitants, ce ratio abstrait revêtait une tonalité étonnamment concrète.

Dans la Chine communiste des années 1980, les cartes et les plans des villes étaient encore des documents stratégiques. La représentation graphique du territoire a toujours représenté un enjeu : Kim Chôngho (1804 ?-1866 ?), qui aurait dressé la carte la plus exacte de son temps pour la Corée, n'a-t-il pas payé de sa vie ses patients relevés des monts et des cours d'eau pour divulgation de secrets d'État<sup>1</sup> ? Qui n'a pas rêvé dans les campagnes chinoises de disposer de cartes Michelin ou IGN, fidèles accompagnatrices des voyageurs qui suivent d'un œil indécis ou rêveur les plis de la topographie, se réjouissent des appellations des lieux-dits, déambulent le long des fines courbes de niveaux serpentant sous l'autorité plus grasse d'une circonvolution marquant un chiffre rond ? On envie la multiplicité des échelles disponibles, les indications pour le piéton et pour l'automobiliste, la variété des routes communales et des chemins de terre. Une liberté de déambulation que les vues satellite, accompagnées d'images numériques et des onglets « itinéraire », n'offrent guère dans les pays sans cartographie.

À Paris, les fonds cartographiques des bibliothèques spécialisées butaient sur les absences contemporaines. Les

---

1. La carte indique les montagnes et les cours d'eau, les îles, les bureaux administratifs, les étangs et les fortifications, les forts militaires, les relais de poste, les dépôts, les feux d'alarme, les tombes, les localités anciennes... Elle complète une carte réalisée antérieurement par le même auteur, le Ch'ônggudo (靑丘圖, 1834). Le travail aurait été réalisé « sans influence de la cartographie occidentale ». Il aurait été le plus exact à son époque en Corée.

revues chinoises d'architecture ou d'urbanisme étaient peu prolixes. À dire vrai, n'était-ce pas une aubaine, un vaste champ d'étude pour qui aime les écritures des cartes et des plans, les investigations et les suppositions qu'elles suscitent, que corroborent ou réduisent à néant comparaisons et mises en perspective ? La représentation en plan de Shanghai m'était familière, avec des incertitudes, des insuffisances fondamentales, car les cartes imprimées pour le tourisme, qu'elles soient en chinois ou en anglais, n'indiquaient pas d'échelle, malgré le très officiel éditeur de cartes et plans (*ditu chubanshe*, 地图出版社). Revenant de Pyongyang à l'automne 2013, le parallélisme me frappe : même modèle de carte, mêmes codes graphiques et mêmes manques d'informations, même crainte de dévoiler des modes de vie, des organisations sociales, des territoires où le regard d'un étranger n'est pas admis, pas attendu.

Curieusement, un plan de transport et de tourisme de 1982, tout en chinois, affiche des symboles emblématiques du temps de la ville des concessions. C'est une vue serrée du Bund qui occupe le recto de la carte pliée en format de poche, centrée sur l'Hôtel de la Paix, *Sassoon House*, du nom de son propriétaire Sir Victor Sassoon, construit en 1929 par l'agence Palmer & Turner, rivalisant de hauteur avec la Banque de Chine voisine, bel édifice aux lignes Art déco achevé en 1937 par la même agence, avec l'architecte Lu Qianshou. Une fois dépliée, les choix de représentation sont similaires : les parties haute et basse de la carte sont consacrées à la représentation détaillée des deux rues principales des anciennes concessions, la rue Huaihai et la rue de Nankin depuis le Bund, avec l'énumération et la localisation, par numéro sur la rue, des commerces les plus fameux de l'époque – grand magasin, restaurant, tailleur, soies et tissus, pharmacie, alimentation, restaurant, photo, etc. Le secteur entourant le jardin Yu et l'ancien

temple du dieu de la ville, *lao chenghuang miao*, bénéficie du même repérage précis.

Au verso, une frise publicitaire pour les téléviseurs *Kaige* – labellisés « les meilleurs du pays en 1981 », et dont les photos nous les montrent déjà terriblement rétro avec leur design de transistor pourvu d'un écran et d'une antenne en « V » – qui sert de soubassement à trois cartes séparées par une liste de caractères serrés indiquant des renseignements de toutes natures : téléphone et adresse de chaque mairie, liste des cars de banlieue, présentation des sites touristiques à voir à Shanghai et dans les alentours, répertoire des onze lignes de bus et des dix lignes de trolleys en centre-ville. En termes de transport, trois fois rien pour une ville de six millions d'habitants. Une page renseigne sur la vie de la Municipalité, une aire urbaine dont la population officielle aurait été de douze millions d'habitants, et dont le plan occupe à peine un tiers de la page sur un fond uniformément violet, sillonné des traits fins rouges pour les bus de banlieue, du double tracé en épais pointillés pour les voies ferrées, et des lignes bleues pour les canaux et les rivières.

Deux plans lui font face, de même taille, révélateurs des échanges entre les villes chinoises à cette époque. Au-dessus de celui du zoo de Shanghai, détaillé, une représentation, avec des lignes de trois couleurs, montre toutes les liaisons existantes en avion, train et bateau entre Shanghai et les autres villes chinoises, de Harbin à Canton, du nord au sud, et jusqu'à Wulumuqi à l'ouest. Shanghai, la ville et son territoire urbain et rural, ses liaisons avec le reste du pays, tenaient alors en une grande feuille recto verso, y compris une liste d'informations basiques pour un territoire un peu plus grand (6 300 km<sup>2</sup>) que la moitié de l'Île-de-France (12 012 km<sup>2</sup>).

La carte de 1983, rééditée à trois reprises depuis août 1981, est destinée aux touristes étrangers et comporte en

couverture la transcription en *pinyin* des caractères chinois. Le rabat affiche cette fois le pavillon du pont aux neuf zigzags qui mène au jardin Yu, avec ce titre prometteur : « Carte des villes de tourisme majeures en Chine ». Elles sont au nombre de vingt pour tout le pays, dont aucune à l'ouest. Pour pallier les écritures chinoises omniprésentes, Shanghai est miniaturisée par ses architectures, avec les édifices et les sites célèbres joliment dessinés en couleurs pastel. L'ensemble des petites images remplit la carte, comme dans les livres pour les enfants qui découvrent la lecture, dissimulant un contenu informatif succinct. Les tracés de rues sont grossiers : traits blancs épais, avec un aplat rouge rosé pour indiquer les rues de commerces, jaune pâlot pour les axes de circulation entourant d'uniformes blocs gris d'urbanité indifférenciée. Quelques pastilles rouges avec une croix blanche indiquent les hôpitaux ; parcimonieux, des ronds bleus avec le caractère « *wen* » (文) symbolisent des universités, différant des restaurants où le *wen* est remplacé par couteau et fourchette – drôle d'idée, pourquoi pas des baguettes ?

Le tracé des rues est arrêté net aux limites administratives des arrondissements de la ville, et les banlieues, en vert, laisseraient imaginer des terres rurales cultivées. La carte, marqueur de la suprématie du statut urbain sur le rural, lisse par ailleurs les hiérarchies sociales et spatiales. Elle n'indique qu'une petite part de la vie de la ville, ne laisse pas deviner son tissu urbain, ses ruelles et ses masses bâties, ne révèle rien de ses activités résidentielles, portuaires, industrielles ou entrepreneuriales. On circule entre blocs gris d'où émergent quelques sites choisis, représentés à une échelle proportionnelle à la valeur qui leur est attribuée : une demi-douzaine d'hôtels, emblématiques des années 1930 par leur architecture remarquable, le zoo, le lieu de la première réunion du PCC, un stade, le Palais

des expositions construit avec les Soviétiques... et pour les marins accostant à Shanghai, une ancre dans un cercle bleuté pour indiquer le club qui leur est réservé, proche du port, dans l'ancien consulat russe fermé après la rupture sino-soviétique de 1961.

Trois cartes détaillées complètent le tout, avec la même imagerie au tracé naïf et précis : le zoo où sont précisés les enclos de la girafe, de l'éléphant, du zèbre, du lion et de l'otarie ; le jardin Yu, avec le nom de tous les pavillons à simple, double ou triple toit bordant étangs et rocailles, ainsi que celui des boutiques de souvenirs ; entre les deux, celle du parc Hongkou. Non qu'il soit le seul de la ville, mais il abrite un musée et une statue de Lu Xun<sup>1</sup> (1881-1936), l'auteur du *Journal d'un fou*, que Mao Zedong imposa comme référence littéraire à des millions d'écoliers et collégiens, au risque de les en dégoûter. À la réflexion, quel étonnant condensé de la ville telle qu'elle était donnée à voir aux touristes, chinois ou étrangers !

Un atlas des transports publics de la ville de format poche, publié en 1983 par les éditions culturelles (*Shanghai wenhua chubanshe*, 上海文化出版社), complète le répertoire des représentations de la ville. La carte de Shanghai est celle des lignes de trolleys, de bus urbains et longue distance, des tracés linéaires en couleurs, tels des méridiens d'acupuncture : la ville comme un grand corps énergétique. Les deux arrondissements dits « urbains », bien qu'ils soient éloignés de la ville, y figurent : le secteur portuaire de Wusong et le quartier industriel de Minhang. Au verso, le port de voyageurs à Shiliupu, sur le Bund, et la gare ferroviaire voisinent avec le plan de la Municipalité de

---

1. Lu Xun, *Le Journal d'un fou*, Paris, Stock, 1996. Voir aussi Yu Hua, *La Chine en dix mots : essai*, cf. entrée Lu Xun, Arles, Actes Sud, 2013.

## SHANGHAI

Shanghai, desservie au total par une trentaine de lignes de bus. Un feuillet recto verso résume les moyens de déplacement d'une population au chiffre fixé par les plans quinquennaux : douze millions pour l'ensemble du territoire, selon les objectifs de la Commission du Plan, quasi deux millions de plus que la population recensée en Île-de-France en 1982. En couverture, une petite carte en couleurs fait ressortir trois rues, reprenant les deux voies principales des anciennes concessions française et internationale. La contradiction fascine : pourquoi la ville qui taisait une histoire récente, perçue comme honteuse, la plaçait ainsi en évidence ?

Les cartes, signes d'appropriation d'un territoire, révélatrices des identités et des marqueurs symboliques de la ville, collectées au gré de mes venues, ne cessent de varier au cours des années. Les rabats des couvertures sont d'étonnants étalonnages des emblèmes revendiqués par la Municipalité selon les périodes : architecture chinoise ou édifice occidental du début du  $xx^e$  siècle, pont ou nœud autoroutier des années 1990, façade urbaine du Bund côté Pudong ou côté Puxi, dernière tour construite, chinoise et/ou occidentale, mélange graphique de tous ces éléments... Comme sur les rabats des cartes touristiques, l'histoire de la ville présentée dans ses musées n'a cessé d'évoluer.

En fait, on me le précisa gentiment si souvent, il n'y avait rien à voir à Shanghai. Une relative unité de ton régnait à Paris comme à Shanghai, du côté des professeurs et des spécialistes comme de celui des Shanghaïens suffisamment en confiance pour donner leur point de vue dans cette ville qui s'ouvrait à peine au début des années 1980. L'un, pour qui la ville n'était vraiment pas chinoise, concluait l'entretien en cherchant le magasin vidéo le plus proche au cœur du Quartier latin. Pour un autre, urbaniste en chef de Shanghai, c'était une ville à reconstruire, empêtrée

qu'elle était dans les trop-pleins qu'elle suscitait : trop de transports en commun saturés, trop peu de logements pour la population, trop de pollution industrielle. Quelle histoire mettre en avant dans une ville qui se relevait avec peine d'avoir été le siège de la sinistre Bande des Quatre pendant la Révolution culturelle, et que l'on présentait toujours comme un village de pêcheurs dont l'essor aurait débuté avec l'ouverture du port au commerce étranger, par le traité de Nankin en 1842 ?

« Dessiner pour faire apparaître. » J'aime cette phrase d'Yves Bonnefoy<sup>1</sup> ; elle s'applique aux pays communistes qui montraient si peu leurs modes de vie et leurs systèmes. C'est en dessinant des fonds de plan, d'après deux cartes américaines de 1980 et de 1982 (*Central Shanghai*, 1980 et *Shanghai*, 1982, Washington, CIA) qu'un élément essentiel de Shanghai m'est devenu visible. Je savais la géographie extraordinaire du Huangpu, avec ses cinq cents mètres de large au centre-ville et cet angle droit brutal au sud, accompagné d'un rétrécissement de moitié de sa largeur une fois quittée l'agglomération. Le patient dessin des rues, des routes et des voies d'eau m'a permis de retrouver cette géographie cachée de la ville : des mailles s'élargissant vers l'ouest, homothétiques des cours d'eau, une ville issue des canaux et des rivières qui ont été retracés, remodelés du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle. Le Huangpu, un cours d'eau créé de main d'homme, permit à la fois de rabouter deux rivières est ouest et de canaliser le lit trop facilement inondable de la rivière Wusong, dont le cours est aujourd'hui celui de la rivière Suzhou. La ville lumière du début du XX<sup>e</sup>, celle que l'on disait village de pêcheurs, devenue brusquement métropole à l'ouverture des ports au commerce avec l'Occident au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, n'avait-elle pas un passé

---

1. Yves Bonnefoy, *La Vie errante*, Paris, Gallimard, 1997.

plus proluxe ? Savoir diriger les eaux, élément majeur de la mythologie chinoise, fait également écho à des projets d'une amplitude singulière, comme le système hydraulique de Dujiangyan au Sichuan, construit au III<sup>e</sup> siècle avant notre ère, qui associe barrage et canal d'irrigation, ou le Grand Canal qui relie Pékin et Hangzhou sur 1 800 kilomètres, utilisé dès la dynastie des Sui au VII<sup>e</sup> siècle, sans parler des tronçons antérieurs. Comment croire que les travaux hydrauliques qui ont permis l'aménagement du Huangpu aient eu pour visée le bien-être d'une population qui n'aurait été constituée que de pêcheurs ?

L'intuition pouvait-elle être juste ? Le territoire le laissait croire, pour peu qu'on puisse le scruter dans l'histoire. Les monographies locales chinoises des dynasties Ming (1368-1644) et Qing (1644-1911) la confortaient, avec leurs représentations privilégiant une prééminence inouïe des voies d'eau au détriment des voies terrestres. Les tracés souples de boucles, comme une représentation cellulaire au prisme d'un microscope, les images réticulaires n'évoquaient pas les hiérarchies des villes capitales aux enceintes emboîtées et aux tracés quadrangulaires, mais plutôt une omniprésence aquatique et organique. Pourquoi une telle continuité dans le territoire, dans le paysage, inscrite dans plusieurs siècles d'histoire, s'était à ce point absentée des mentalités et des représentations de la ville ?

*Des repères autres, comme une géométrie  
non euclidienne*

Shanghai oscillait entre la déconsidération que lui valaient une apparence si peu chinoise et une histoire contemporaine vilipendée : ville capitaliste ouverte au commerce