

# Le port de Shanghai

## comme modèle de développement dans la Belt and Road Initiative

Ce présent travail est essentiellement basé sur la thèse *Le port de Shanghai, la porte maritime de la Chine, 1843 -1912*.

Dans un célèbre discours prononcé par l'actuel Président chinois Xi Jinping à l'Université Nazarbayev du Kazakhstan en 2013<sup>1</sup>, l'idée de l'initiative chinoise, la Ceinture économique de la Route de la soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle, plus connue sous le nom de l'Initiative de la Ceinture et la Route (ICR) ou, en anglais, *the Belt and Road*<sup>2</sup>, a été dévoilée pour la première fois au monde entier. Depuis lors, la mise en place de cette initiative est devenue une priorité de la politique extérieure de la Chine.<sup>3</sup> En général, pour la Chine, cette initiative « vise à promouvoir la synergie des politiques de développement, le développement des infrastructures, la facilitation des échanges, la coopération financière et les liens entre les peuples, afin de fournir de nouveaux moteurs de croissance mondiale, d'offrir de nouvelles voies et espaces pour la coopération économique internationale et de créer de nouvelles opportunités pour un développement commun et une prospérité partagée.»<sup>4</sup>

Cette nouvelle route de la soie a surtout pour ambition de construire de nouvelles infrastructures allant du Pacifique jusqu'à la mer Baltique, principalement financées par Pékin. La Chine promet ainsi « Un nouveau modèle de croissance ».<sup>5</sup> Parmi les infrastructures visées, les grands ports de commerce maritimes sont particulièrement pris en compte par le gouvernement chinois. En dehors des aides financières accordées

---

<sup>1</sup> Xi Jinping, *Xi Jinping tan "yidai yilu"*, « Une ceinture une route » selon Xi Jinping, Beijing, 2018, Zhongyang wenxian chubanshe, pp. 1-5.

<sup>2</sup> Plusieurs termes en Anglais sont utilisés dans les médias pour traduire l'initiative ICR : l'OBOR (*One Belt One Road*) ou bien *Belt and Road*. Voir [Nouvelle Route de la soie : franc succès du sommet de Beijing \(solidariteetprogres.fr\)](#) ; *The Belt and Road Initiative : Impacts on Global Maritime Trade Flows*, Discussion Paper, International Transport Forum, 178 Roundtable. [belt-road-initiative-maritime-trade-flows\\_1.pdf \(itf-oecd.org\)](#) ; Y. Wang, *The Belt and Road Initiative: What will China offer the World in its Rise*, New World Press, Beijing, 2016.

<sup>3</sup> Dominique Barjot, « L'ascension économique de l'Asie : quels facteurs ? quels modèles ? », *Entreprises et Histories*, 2018/1 (n°90), pp. 6-24.

<sup>4</sup> *High-Quality Belt and Road Cooperation: Partnership on Connectivity*, Report on the Findings and Recommendations from the Meetings of the Advisory Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation in 2019 and 2020, [P020211222325476959329.pdf \(mfa.gov.cn\)](#)

<sup>5</sup> *Ibid.*

directement à des pays partenaires, l'expansion internationale des grandes entreprises chinoises<sup>6</sup> fait aussi partie du plan de développement de l'influence chinoise à l'étranger.<sup>7</sup> L'entreprise chinoise COSCO Shipping Ports Limited constitue le meilleur exemple de cette expansion chinoise<sup>8</sup>. Elle a massivement investi dans différents ports en Europe et en Moyen Orient<sup>9</sup>. Après l'acquisition du port du Pirée en 2016, COSCO possède désormais des actions dans 14 ports étrangers, y compris le terminal CSP de Zeebrugge en Belgique, le port d'Anvers, le terminal CSP du port de Rotterdam, le terminal CSP du port d'Abou Dhabi ... etc.<sup>10</sup>

Les contrats de concession que l'entreprise signe avec les autorités concédantes font penser à l'histoire vécue par la Chine à une période particulière de son histoire, celle de la Chine semi-colonisée par les pays Occidentaux depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Dans un contexte d'ouverture et de croissance de la puissance des entreprises chinoises, qui suscite des inquiétudes vis-à-vis de certains pays étrangers, il est intéressant de réétudier le cas des investissements des entreprises occidentales en Chine. Tout particulièrement dans le domaine des infrastructures portuaires, qui fait écho à l'actuel investissement du gouvernement chinois envers les pays qui participant au projet de l'OBOR, puis ICR. Sur ce sujet, le parcours de développement du port de Shanghai est un excellent exemple. Le modèle et les raisons de l'investissement des étrangers dans ses ports et sa construction urbaine pendant la période concessionnaire peuvent rappeler les investissements de la Chine actuelle dans d'autres pays participants de l'ICR.

Le succès de la ville de Shanghai a été pour une grande partie grâce aux présences étrangères durant la période 1843 à 1941, correspondant à l'ouverture du port de Shanghai à celle du début de l'occupation japonaise. Avant 1843, le port de Shanghai était un port situé à l'intérieur de la ville, avec une influence limitée sur le commerce

---

<sup>6</sup> Françoise Lemoine, « Les investissements internationaux de la Chine : stratégie ou pragmatisme ? », *Revue d'économie financière*, 2011/2 (n°102), pp. 133 – 150 ; Dominique Barjot, « Les multinationales chinoises : à la recherche d'un leadership sous l'égide de l'État ? », *Mondes et Cultures*, Tome LXXX (1-2-3-4), Paris, CNRS, 2020, pp. 412-429.

<sup>7</sup> Mathieu Duchâtel, « Investissements portuaires, entre commerce et intérêts de puissance », *China Trends*, juin 2019, introduction, source en ligne, <https://www.institutmontaigne.org/documents/china-trends/China-trends-2-FR-web.pdf>, consulté le 05/02/2023 ; Dominique Barjot, « L'économie de la Chine aujourd'hui. Quelques éléments de réflexion », Paris, Académie des sciences d'Outre-Mer, Séance du 6 novembre 2020.

<sup>8</sup> Zheng Yu, Chris Smith, "New voyages in search of treasure: China Ocean Shipping Company (COSCO) in Europe" Drahoukoupil (edi.) *Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations*, Bussels, ETUI, 2017, pp. 231-250.

<sup>9</sup> Kasic, Christopher (2012). Hill, Karen (ed.). "China Ocean Shipping (Group) Company". *International Directory of Company History*. Michigan, Gale, p. 128.

<sup>10</sup> Interim Report 2022, COSCO SHIPPING Ports Limited, p. 7, <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/interim/2022/intrep.pdf>

en Chine et avec quelques pays de l'Asie du Sud-Est.<sup>11</sup> En 2021, il se classait en tête de liste des plus grands ports à conteneurs et se situait au deuxième rang sur celle des plus grands ports du monde.<sup>12</sup> En tant que de création récente, le port de Shanghai a connu un développement qui peut être qualifié de rapide. Bien que sa situation géographique constitue un élément clé de son succès mondial, cependant, elle n'était pas le seul bénéficiant de cet avantage parmi toutes les autres villes portuaires de la Chine. Par exemple, le port de Ningbo et celui de Zhoushan, tous les deux bénéficient même un meilleur emplacement géographique en termes de port en eau profonde que celui de Shanghai, cependant, ces derniers n'ont pas connu de même parcours du développement que celui du port de Shanghai. Le développement de Shanghai a été avant tout un choix humain, celui des Anglais à vouloir y établir pour faire du commerce avec la Chine. Une rapide présentation des premières installations étrangères à Shanghai est indispensable pour comprendre en quoi le modèle du développement du port de Shanghai peut servir de référence à l'initiative de la Ceinture et de la Route. Par la suite, les compétitions internationales ont permis au port de Shanghai de s'élargir, de s'agrandir et de se développer rapidement et de manière continue. Cela présente des similitudes avec les investissements chinois actuels dans les pays participants au projet de l'ICR.

## **I. Le port de Shanghai, la porte maritime de la Chine 1843-1912**

En 1842, lors de la première guerre de l'opium, l'Empire chinois a été défait par la Grande-Bretagne. Suite à la signature du traité de paix inégal de Nankin, la Chine a été contrainte d'ouvrir cinq ports au commerce étranger, choisis par les Britanniques. Shanghai était l'un de ces cinq ports, aux côtés de Canton, Fuzhou, Xiamen et Ningbo. Bien avant 1843, un rapport rédigé par Karl Gützlaff (1803-1851) et Hugh Hamilton Lindsay (1802-1881) pour la Compagnie des Indes orientales (EIC) en 1832 avait déjà souligné l'avantage géographique de la ville de Shanghai ainsi que ses conditions de vie idéales. Contrairement à Canton, où les habitants étaient peu amicaux et les étrangers mal accueillis par les autorités locales et la population, Shanghai était une ville accueillante, réunissant toutes les qualités nécessaires pour devenir le plus grand port de Chine. C'est ainsi que les Britanniques se sont établis à Shanghai en créant une concession autonome en 1845. Les Français ont suivi en établissant la concession française de Shanghai en 1849, et plus tard, les Américains ont formé une concession

---

<sup>11</sup> Voir Figure 1, *Le port de Shanghai en 1918*.

<sup>12</sup> Voir Figure 2, les grands ports commerciaux en 2005 et 2021. Sur ce point, voir Yann Alix et Frédéric Carluer, « Méga-ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », dans *Questions internationales* n°70, novembre-décembre 2014, pp. 33-46.

plus grande en collaboration avec les Britanniques, appelée la concession internationale de Shanghai en 1863.

Chaque concession était gérée de manière indépendante avec ses propres institutions. La concession internationale était gérée par le Municipal Council et la concession française par le Conseil municipal français. Cependant, en raison de leur frontière commune, ces deux institutions collaboraient étroitement, ainsi qu'avec les autorités locales chinoises. Dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants et de faciliter les échanges commerciaux, les autorités étrangères des concessions se sont engagées à investir dans les infrastructures publiques, la sécurité, la santé, l'éducation et les loisirs. Parmi ces infrastructures publiques, les installations portuaires telles que le port, les ponts, les jetées, les quais et les routes, étaient des priorités majeures. En raison de la destruction de l'ancienne douane de Shanghai lors des révoltes internes chinoises, une nouvelle douane fut établie dans la concession anglaise en 1854. Cette nouvelle douane chinoise était gérée à la fois par le daotai de Shanghai et par une commission de Foreign Inspectorat qui jouait un rôle de supervision. Initialement, les douaniers du Foreign Inspectorat étaient composés d'un Français, d'un Anglais et d'un Américain. Cela reflétait un équilibre de pouvoir entre les trois présences étrangères à Shanghai, cependant, cet équilibre a disparu dès 1858.

À la suite de la défaite de la Chine lors de la seconde guerre de l'opium en 1858, onze autres ports chinois ont été forcés à ouvrir leurs portes au commerce étranger. Les Britanniques ont alors poussé le gouvernement chinois à établir une douane chinoise centralisée, plutôt que divisée entre les trois puissances étrangères. Ainsi, en 1859, l'Office des Imperial Maritime Customs a été créé à Shanghai (déménagé à Pékin à partir de 1861), avec un seul Inspecteur-Général étranger à sa tête. De 1859 à 1943, le poste d'Inspecteur-Général de la douane chinoise a été occupé en permanence par des Britanniques. En collaboration avec les autorités locales de Shanghai, y compris le Municipal Council de la concession internationale et le Conseil municipal de la concession française, la douane impériale chinoise a activement participé à la construction des infrastructures portuaires de Shanghai. La période de 1843 à 1912 a été une période tumultueuse pour l'Empire chinois, mais en même temps, relativement stable pour la ville de Shanghai. C'est pendant cette période que le port de Shanghai a connu un développement rapide, jetant les bases d'une société moderne inspirée du modèle occidental dans cette ville.

La similitude à laquelle je fais référence entre la construction du port de Shanghai par les étrangers pendant la période des concessions et les investissements chinois dans les pays de l'ICR est que le gouvernement chinois a compris que c'était un processus

mutuellement bénéfique. En mettant de côté les facteurs politiques, en investissant dans les infrastructures d'un pays, les deux parties, c'est-à-dire l'investisseur et le pays bénéficiaire de l'investissement, en tirent profit tous les deux. Le processus de développement de Shanghai illustre parfaitement ce point.

Tout d'abord, l'investissement public intervient dans la ville, suivi rapidement par les investissements privés. À Shanghai, lorsque les infrastructures de base telles que les routes, les quais, les ports, les ponts et les transports commencent à fonctionner normalement, de plus en plus d'entreprises commencent à établir leur présence ou leurs succursales à Shanghai. Parmi elles, les premières entreprises à apparaître sont principalement celles liées au transport et à la construction portuaire, puis diverses banques, compagnies d'assurance et entreprises industrielles apparaissent progressivement, faisant de Shanghai le centre commercial et financier de la Chine et même de toute l'Asie.

## **II. La compétition internationale pousse le développement du port de Shanghai**

À l'ouverture de Shanghai, en 1844, il n'y existe initialement que 11 entreprises étrangères installées dans cette ville, dont la plupart sont des succursales des entreprises britanniques et américaines établies à l'origine à Canton.<sup>13</sup> Les sociétés comme Jardine Matheson & Co. et Russell & Co. ont naturellement bénéficié de l'expérience bancaire et financière qu'elles ont accumulée à Canton. Dès leur arrivée à Shanghai, elles ont ouvert leur propre agence bancaire. Ces agences proposent des services financiers tels que la gestion de devises, l'achat et la vente des billets et la conversion des dollars et des livres en argent.

Le secteur de l'assurance, tout comme les secteurs bancaires et de transport maritime, est un secteur indispensable au commerce international pour toutes les entreprises étrangères. À l'ouverture de Shanghai, le secteur de l'assurance a suivi la même courbe d'évolution que celui des banques : les grandes maisons de commerce britanniques ou américaines ont ouvert des agences bancaires à Shanghai, à l'exemple de la société Butterfield & Swire<sup>14</sup> avec son London and Lancashire Fire Insurance

---

<sup>13</sup> Lo Chih-ping, *American Private Investments in China Before Sino-Japanese War, 1818-1937*, Academia Historica, Taipei, 1996, p.33.

<sup>14</sup> Ronald Harris, *A history of the Swire Group: Swire Pacific Limited and its subsidiaries*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2001.

Co.,<sup>15</sup> ainsi que le Royal Exchange Fire Assurance of London<sup>16</sup>; la société Jardine Matheson & Co. et son Allianz Fire Insurance Company<sup>17</sup>, etc. Ces maisons de commerce sont impliquées presque dans tous les domaines importants de commerce, tels que les échanges commerciaux, le transport maritime, la banque et l'assurance. Les deux premières compagnies d'assurance britanniques ouvertes à Canton, la Canton Insurance Office<sup>18</sup> et l'Union Insurance Society of Canton<sup>19</sup>, ont aussi ouvert leur agence à Shanghai consécutivement en 1857 et en 1868<sup>20</sup>. Le secteur de l'assurance a connu de très fort développement à Shanghai, vers 1879, il existe déjà « 11 compagnies étrangères fondées en Chine, spécialisées contre les risques de mer ; 2 contre l'incendie ; une cinquantaine d'agences de Compagnies étrangères maritimes ; une trentaine contre l'incendie et sur la vie ». <sup>21</sup> À côté des maisons de commerce étrangères, les Chinois ont aussi ouvert de nombreuses agences d'assurance locales.

Outre que le secteur de la banque et de l'assurance, il existe aussi une concurrence très forte dans le secteur de transport maritime. C'est également à cette période que la concurrence dans l'industrie du transport portuaire à Shanghai est le plus intense. La China Merchant Ports Holdings Co. Ltd, l'un des principaux actionnaires de Shanghai International Port Group (SIPG), a aussi été créée à cette période. Depuis l'ouverture des ports commerciaux chinois par les traités inégaux à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le commerce étranger chinois étaient gérés par les entreprises de commerce étrangers. Le transport de marchandises est l'un des aspects les plus centraux des échanges commerciaux. Jusqu'à l'apparition de la China Merchant Steam Navigation Company en 1872, il n'existait pas de compagnie maritime purement chinoise. Cette dernière était devenue un symbole du redressement de l'Empire chinois face à l'expansionnisme occidentale, la CMSNC avait réussi à gagner une place dans ce marché auparavant dominé par les entreprises européennes.

L'impact du développement de l'industrie portuaire est considérablement et à long terme pour la ville de Shanghai. Si les grands arsenaux créés sous l'initiative de l'État étaient réservés qu'aux grands hommes d'affaires et politique chinois, les petits

---

<sup>15</sup> J. R. Nicholson, *The London and Lancashire Fire Insurance Company: A retrospect*, The London and Lancashire Fire Insurance Co. Ltd., 1910.

<sup>16</sup> *The Insurance year book: Fire and marine*, Volume 23, Soectator Company, 1895, p. 88.

<sup>17</sup> Robin Pearson, *The Development of International Insurance*, Routledge, London, 2010.

<sup>18</sup> Alain Le Pichon, *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*, Oxford University Press, Oxford, 2005, p. 78.

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> Zhao Shoubing, *Huashuo Wanqing Baoxian Shi*, Beijing, Zhongguo Jinrong chubanshe, 2017, p.14. 赵守兵著, *L'histoire des assurances de la dynasties qing*, 《画说晚晴保险史》, 北京, 中国金融出版社, 2017.

<sup>21</sup> *Ibid.*, pp. 67-68.

patrons, avaient aussi leur domaine d'investissement. L'industrie portuaires était le secteur dont les petits et moyens hommes d'affaires chinois investissaient en premier. L'industrie moderne des machines en Chine a commencé par la construction navale<sup>22</sup>. Lorsque les capitaux étrangers ont commencé à créer des entreprises de construction navale à Shanghai et à Canton, les Chinois ont vu l'opportunité de créer ce type d'entreprise eux-mêmes<sup>23</sup>. Ils sont passés de la petite à la grande échelle. Nombre d'entre elles sont parties de petits ateliers artisanaux pour devenir progressivement de grandes entreprises chinoises capables de concurrencer les sociétés étrangères. Initié par les étrangers, porté par l'économie et le commerce, Shanghai apparaît comme un modèle donnant l'espoir à toute la Chine, qui s'impatiente de se révolutionner pour atteindre un monde meilleur.

L'exemple de Shanghai démontre clairement les avantages de l'investissement dans les infrastructures publiques pour le développement d'une ville. Cela stimule le développement de tous les autres secteurs de la ville et peut avoir des impacts considérables sur les villes environnantes. Étant donné que la Nouvelle route de la Soie est un projet axé sur les échanges maritimes, les investissements dans les infrastructures portuaires deviennent essentiels pour la réussite de ce projet. Cela nous permet de comprendre la politique d'investissement de la Chine envers les pays participants à l'Initiative de la Ceinture et la Route.<sup>24</sup>

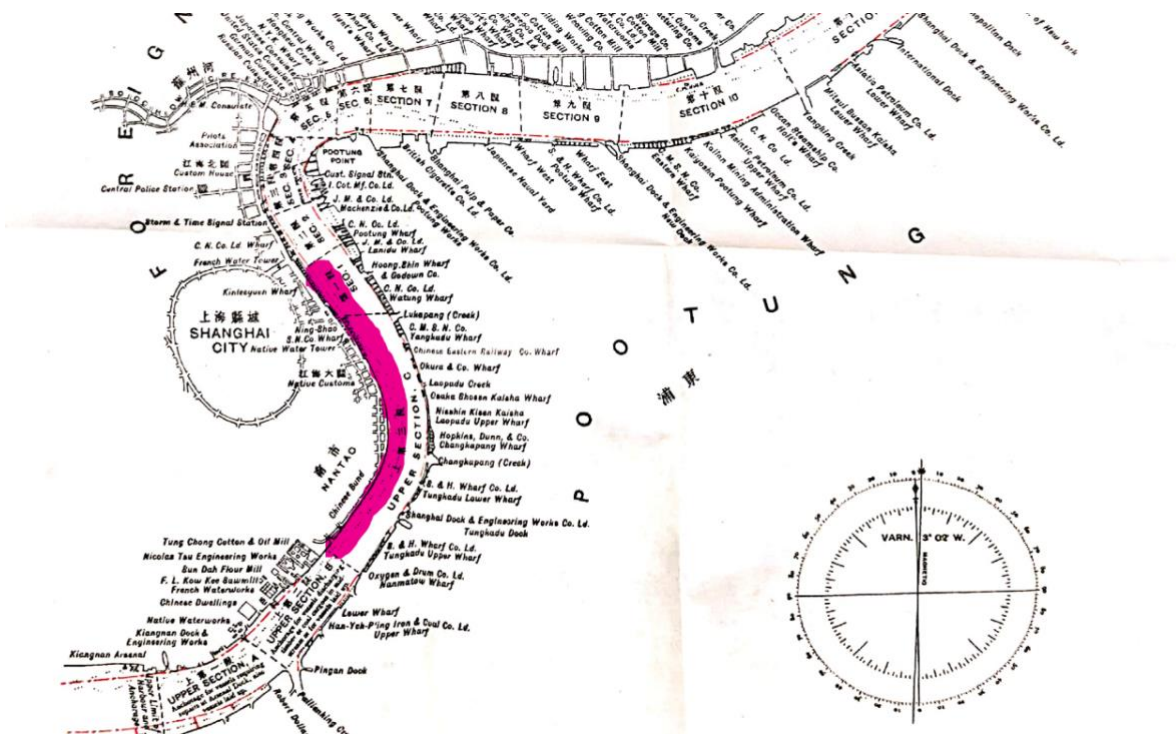
---

<sup>22</sup> Christine CORNET, *Le chantier naval de Jiangnan : 1865-1937 : les pouvoirs publics et la gestion d'une grande entreprise shanghaienne* sous dir. de Marie-Claire Bergère, EHESS, Paris, 1990.

<sup>23</sup> Albert FEUERWERKER, *China's Early Industrialization; Sheng Hsuan-Huai (1844-1916) and Mandarin Enterprise*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1958.

<sup>24</sup> Pour approfondir, voir Wang Weimin, « *Yidai yilu* » *Yan xian haiwai gangkou jianshe diaoyan baogao (Le rapport de recherche sur la construction des ports étrangers le long de l'Initiative la Ceinture et la Route)*, Shanghai, Shanghai shehui kexueyuan chubanshe, 2019.

Figure I- Plan du port de Shanghai, 1918

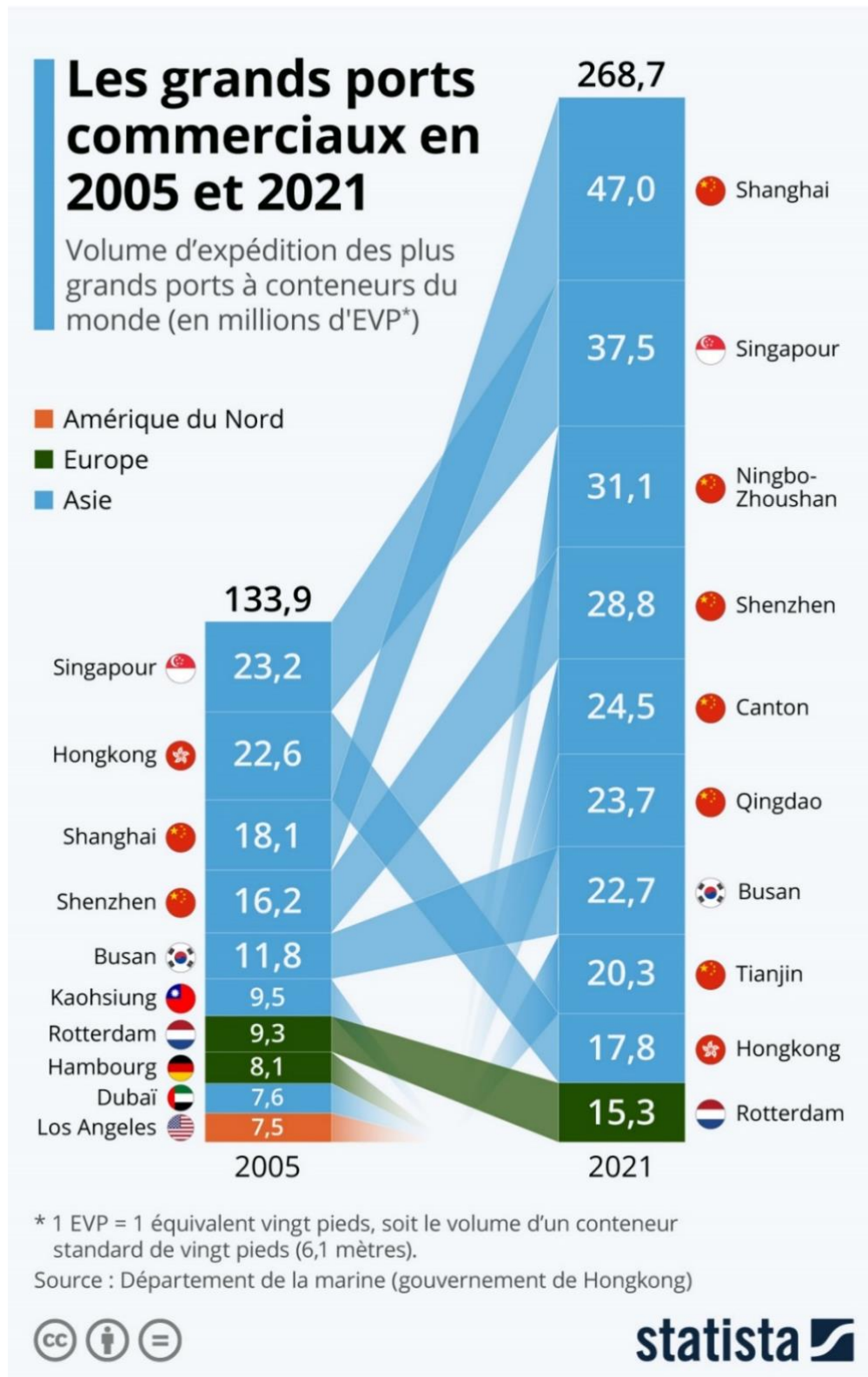


L'ancien douane de Shanghai

Source: The Maritime Customs, *Handbook of Customs Procedure At Shanghai*, Kelly Walsh Limited, 1921.



Figure 0.1 - Les grands ports commerciaux en 2005 et 2021



Source : Statista, <https://fr.statista.com/infographie/27344/classement-plus-grands-ports-commerciaux-dans-le-monde-selon-le-volume-de-fret/>