La Chine. Recompositions spatiales : urbanisation, littoralisation, mutations des espaces ruraux

Fiche

La croissance économique et l'affirmation de la Chine comme grande puissance ont des traductions spectaculaires du point de vue géographique. Toutes les transitions que connaît le pays, du point de vue urbain, environnemental ou énergétique ont des conséquences démographiques et spatiales. Au cœur de ces mutations, les espaces urbains, les espaces ruraux et les littoraux occupent une place particulière. Le développement de la Chine, devenue la deuxième économie mondiale, forte de son taux de croissance de 7 % en 2017, de sa population de 1,386 milliard d'habitants, transforme profondément les espaces de la Chine, qui s'ouvre vers le monde, tout en conservant son ancrage continental.

I. La littoralisation de la Chine

1. Le fruit d'une politique volontariste

• Le premier point marquant de l'évolution des espaces chinois réside dans la **littoralisation de la population et de ses activités**. Ceci est le fruit d'une **politique volontariste**. Au cours de son histoire, la Chine a souvent hésité entre ouverture maritime et ancrage continental. Au XVe siècle, l'État impérial chinois fait le choix de la fermeture, par crainte d'une expansion trop hasardeuse.

• Au XIXe siècle, l'ouverture de la Chine passe par la mise en place de traités inégaux avec les Européens : ceux-ci installent des comptoirs sur les côtes chinoises, comme Macao pour le Portugal ou Hong Kong pour le Royaume-Uni. Cette ouverture prend ainsi l'aspect d'une soumission à l'Occident. Ainsi, en 1949, l'arrivée au pouvoir du parti communiste chinois conduit à adopter la doctrine maoïste du développement autocentré : la Chine refuse le commerce avec l'Occident et se développe de façon autocentrée, négligeant ses littoraux. Les principales interfaces littorales restent les territoires échappant au pouvoir communiste : Hong Kong, Macao, ou encore Taïwan, siège de la République de Chine, nationaliste.

• Depuis 1978, après la mort de Mao en 1976, la politique de la Chine face à son ouverture change à nouveau. Deng Xiao Ping lance la création de **zones économiques spéciales** (ZES) où peut s'appliquer l'économie libérale. Elles se sont multipliées jusqu'à nos jours et se trouvent principalement sur le littoral, d'autant que le pays profite de nouveaux atouts avec le retour de Hong Kong, en 1997, puis de Macao en 1999, dans la souveraineté chinoise.

2. La constitution d'une interface majeure de l'espace mondial

• **Le poids du littoral chinois, qui est devenu la principale interface avec l'espace mondial, s'est accru** et s'inscrit dans la zone de croissance de l'Asie orientale. L'émergence de la production industrielle chinoise, le pays étant devenu le premier exportateur mondial de produits manufacturés, s'accompagne d'une importation croissante de matières premières énergétiques.

• Ainsi, **la littoralisation a conduit à l'émergence d'immenses complexes industriels et portuaires**, liés à des **ports à conteneurs** de très grand gabarit. L'implantation des entreprises dans ces zones stratégiques contribue à faire des littoraux chinois un des espaces qui, dans le monde, profite le plus de la DIPP. Aujourd'hui, la Chine littorale, soit 14 % du territoire, représente 60 % du PIB et 43 % de sa population.

3. Un littoral urbanisé

• Les grandes villes sont ainsi nombreuses sur les littoraux : Shanghai, avec 24 millions d'habitants, s'affirme comme la grande mégapole du littoral, dans le delta du Yang Tsé.

• Dans le delta de la rivière des Perles, le voisinage de Hong Kong, Shenzhen, Macao et Guangzhou, ainsi que d'autres métropoles, conduit à l'émergence d'une conurbation de 65 millions d'habitants, avec un taux de croissance du PIB qui a été, dans les années 2000, le double de celui que connaît en moyenne le pays.

• Le troisième grand pôle du littoral chinois est le golfe du Bohai, qui correspond à la zone littorale la plus proche de Pékin.

Exercice n°1

Exercice n°2

II. L'urbanisation de la Chine

1. La Chine : une puissance urbaine séculaire

• La dynamique de l'urbanisation en Chine est ancienne. Les villes sont traditionnellement des lieux de pouvoir et de siège de l'administration centralisée du pays. Pendant la période maoïste, les villes chinoises voient ce rôle se réaffirmer.

• Avant la fin des années 1970, l'industrialisation est menée dans certaines villes de l'intérieur, par exemple en Mandchourie, dans de grands combinats associant extraction des matières premières et industries de base. Le régime tend à empêcher la croissance urbaine et à maintenir la population dans les campagnes, pour favoriser l'autosuffisance alimentaire du pays.

2. Des villes au cœur de la croissance

• Depuis les années 1980 et la mise en place du **socialisme de marché**, on note désormais une volonté d'affirmer la croissance des villes qui sont considérées comme les lieux où pourra s'affirmer la nouvelle puissance du pays. Depuis les années 1990, **l'exode rural s'est accéléré**, notamment par l'installation en ville de migrants de l'intérieur, appelés *mingongs*. **Depuis 2012, la population chinoise est majoritairement urbaine**, avec un taux de 57 % en 2018. On compte aujourd'hui plus de cent villes possédant plus d'un million d'habitants.

• Les principales **conurbations** littorales ont été évoquées plus haut, mais il faut souligner l'importance des grandes villes de l'intérieur, à leurs fonctions d'encadrement et à la puissance industrielle et tertiaire réaffirmées. En premier lieu, on trouve Pékin ou encore Chongking qui comptent plus de 15 millions d'habitants. Les réseaux urbains sont donc de deux types : polarisés sur une ville du littoral le long d'une vallée fluviale ou centrée sur une ville de l'intérieur. En revanche, les importantes distances entre les trois principaux pôles urbains littoraux empêchent encore de parler de mégalopole littorale en Chine.

• On constate une **intensification spectaculaire des moyens de transport** reliant les grandes villes, avec une émergence du transport aérien et la construction d'un réseau de trains à grande vitesse, employant les technologies les plus avancées et comptant déjà plus de 25 000 km. Dans les grandes métropoles chinoises, on note une transformation des espaces centraux marqués par le gigantisme des projets architecturaux, comme dans le quartier de Pudong, à Shanghai, avec la construction d'édifices emblématiques, comme la tour de la télévision appelée la Perle de l'Orient, et de gratte-ciel de grande hauteur. Le *skyline* des villes chinoises s'inscrit donc dans la course à la hauteur des métropoles émergentes, comme à Dubaï ou Kuala Lumpur. Cela signe la volonté d'inscrire les métropoles chinoises dans l'archipel métropolitain mondial.

3. De nouveaux rapports entre espaces ruraux et espaces urbains

• **Les espaces ruraux sont aujourd'hui inégalement préparés à la DIPP**. La Chine du blé, au nord, et la Chine du riz, au sud, sont autosuffisantes, mais l'agriculture reste fragmentée en petites parcelles. Le poids du parti communiste constitue encore une inertie qui rend difficile l'émergence d'un secteur agroalimentaire compétitif.

• Les campagnes sont par ailleurs marquées par l'urbanisation croissante et l'emprise des réseaux et infrastructures, comme les grands barrages, qui engloutissent des terres agricoles fertiles. Des espaces sont encore enclavés, dans lesquels l'industrialisation ou la tertiarisation sont peu présentes et pour lesquels le marché touristique ne présente guère de potentiel.

Exercice n°3

Exercice n°4

III. Le maintien d'un ancrage continental

1. L'enjeu du désenclavement

• La Chine de l'intérieur connaît elle aussi un nombre important de mutations. Ces villes de l'intérieur sont des lieux de pouvoirs. On oppose ainsi souvent, en Chine, l'esprit de Shanghai, libéral, ouvert vers le commerce, et l'esprit de Pékin, plutôt dirigiste et administratif.

• Le grand défi actuel est d'arriver à intégrer dans la croissance les espaces les plus intérieurs de la Chine. Ceux qui sont proches des littoraux bénéficient déjà du déploiement de l'espace industriel. L'État s'est impliqué pour le développement des zones enclavées.

• Leur **désenclavement** passe par la réalisation d'infrastructures de transport, routières et ferroviaires, par le développement industriel et agricole lié à la réalisation de grands barrages, comme celui des Trois Gorges, permettant à la fois la production d'électricité et l'agriculture irriguée, suivant les cas. Le plan de développement des provinces intérieures lancé en l'an 2000 a coordonné une partie de ces initiatives.

2. Le potentiel de l'Ouest

• Les provinces les plus à l'ouest de la Chine, peu densément peuplées, posent d'autres questions. **Elles recèlent des richesses naturelles, dont les terres rares**. Le Tibet et le Xinjiang comptent parmi leur population d'importantes minorités nationales. L'enjeu

est donc d'exploiter les richesses tout en limitant les revendications autonomistes des Tibétains et des Ouïgours.

• Les nouvelles infrastructures ont donc aussi pour but de favoriser l'installation dans ces régions de populations hans (majoritaires à l'est de la Chine), tout en le désenclavant.

3. Des ambitions lointaines

• Face à des horizons plus lointains, les provinces de l'Ouest sont également décisives. La politique des « **nouvelles routes de la soie** » consiste à développer des infrastructures routières et ferroviaires reliant la Chine avec l'Eurasie par voie terrestre, comme cela était le cas au Moyen Âge.

• L'enjeu est **d'exporter les productions industrielles du pays et de garantir son approvisionnement en matières premières**. Ce dispositif entre par ailleurs en cohérence avec le développement de la façade maritime, car les « nouvelles routes de la soie » comportent également des lignes maritimes, à destination de l'Afrique, du Moyen-Orient ou de l'Europe.

• Ainsi, les recompositions spatiales de la Chine répondent tout à la fois à des enjeux liés à la mondialisation libérale dans le cadre de la DIPP et à des enjeux stratégiques, relevant de la politique et visant à affirmer la puissance par le biais de l'économie et la maîtrise des espaces.

Exercice n°5

© 2000-2024, rue des écoles