



HAL
open science

Les petites villes, de nouveaux centres pour le développement territorial chinois : l'exemple de la province du Zhejiang

Stéphane Milhaud

► **To cite this version:**

Stéphane Milhaud. Les petites villes, de nouveaux centres pour le développement territorial chinois : l'exemple de la province du Zhejiang. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2013. Français. NNT : 2013PA010672 . tel-01242148

HAL Id: tel-01242148

<https://theses.hal.science/tel-01242148>

Submitted on 11 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE PARIS 1 PANTHEON-SORBONNE

U.F.R. DE GEOGRAPHIE
ÉCOLE DOCTORALE DE GEOGRAPHIE DE PARIS : *ESPACES, SOCIETES, AMENAGEMENT*
U.M.R. 8586 PRODIG

**LES PETITES VILLES, DE NOUVEAUX CENTRES
POUR LE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL CHINOIS**
L'exemple de la province du Zhejiang



Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie
Présentée et soutenue publiquement le 5 décembre 2013

Stéphane MILHAUD

Sous la direction du Professeur Thierry SANJUAN
Tuteur scientifique : Marc POPESCO

Membres du jury :

M. Jean-François HUCHET, Professeur, Institut national des langues et civilisations orientales
M. Marc POPESCO, Architecte-urbaniste, Groupe Huit
M. Yann RICHARD, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
M. Thierry SANJUAN, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
M. ZHUO Jian, Docteur en urbanisme et aménagement, Université Tongji (Shanghai)

À mon grand-père Pierre et à Francesca

Remerciements

Ce manuscrit conclut quatre années de travail réalisées dans le cadre d'une convention industrielle de formation par la recherche entre l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et la société Groupe Huit. Je tiens en premier lieu à exprimer ma profonde gratitude au Professeur Thierry Sanjuan, directeur du laboratoire Prodig, et à Marc Popesco, architecte-urbaniste du Groupe Huit, respectivement directeur et tuteur scientifique de la thèse. Tout au long du marathon, ils ont donné de leur temps, apporté leurs conseils et partagé leur analyse. Avec rigueur, ils ont cerné et précisé des concepts que je ne parvenais qu'à entrevoir. Nos réunions de travail rue Valette me manqueront.

En Chine, je remercie Wang Yinlong, directeur du département Environnement de l'entreprise Ecdi. Partenaire du Groupe Huit au cours du projet urbain à l'origine de cette thèse, il a toujours été présent, tant professionnellement qu'humainement. Il m'a ouvert de nombreuses portes et donné bien des clés de lecture du monde chinois.

Mes remerciements vont également à Zhuo Jian, professeur à l'Université Tongji (Shanghai), pour sa disponibilité. Nos discussions m'ont permis de mieux orienter l'analyse de mes observations de terrain. Je remercie aussi l'ensemble des institutions chinoises qui m'ont reçu : l'Institut d'urbanisme de Shanghai, le Bureau de la construction du Zhejiang, l'Institut de la planification provinciale et de la recherche du Zhejiang, l'Institut de la protection environnementale du Zhejiang, ainsi que les autorités locales des villes de Zhuji, Jinhua, Jiande, Quzhou, Pan'an, Jianshan, Longyou, Tonglu et Youbu.

À Arthur, Gabriel, Norya et Neo, avec qui j'ai eu la joie de partager l'expérience de la Chine. Ils ont, chacun à leur manière, été essentiels à la réalisation de ce travail.

Au Groupe Huit, je voudrais remercier l'ensemble de mes collègues pour leurs encouragements, leur aide ainsi que pour la confiance qu'ils m'ont témoignée en me laissant une grande liberté. Je pense en particulier aux deux directeurs, Guillaume Josse et Eduardo Brisson, qui m'ont permis de réaliser ce travail en toute sérénité.

Au laboratoire Prodig, à mes compagnons de route shanghaiens, Carine, Manu et Étienne.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont bien voulu prendre part à ce travail, en particulier à Li Xue pour sa traduction, à Serge pour son accueil, à Renée pour sa relecture, aux inconnus des rues, des parcs résidentiels, des usines et des champs qui ont bien voulu répondre à mes questions.

Je pense également à Félix Damette et Lucien Godin. Merci pour vos regards pleins d'expérience. À Arnaud pour avoir fait germer l'idée, et à Chi pour sa conviction.

Merci à ma famille pour leur présence et leurs encouragements.

Enfin, merci à toi pour ta confiance, ton soutien indéfectible, ta bienveillance. Sans toi, ce travail n'existerait pas...

Sommaire

Remerciements	5
Sommaire.....	7
Introduction générale.....	9
Première partie : Une armature urbaine plus équilibrée	39
Chapitre 1 : Le Zhejiang et l’empreinte deltaïque.....	43
Chapitre 2 : L’intégration de la ville dans le système territorial	71
Chapitre 3 : L’émergence des petites villes.....	89
Conclusion de la première partie	127
Deuxième partie : Des centres en pleine mutation.....	129
Chapitre 4 : Une stratégie volontariste	131
Chapitre 5 : Un mode d’urbanisation normalisé.....	159
Chapitre 6 : Une restructuration clivante.....	191
Conclusion de la deuxième partie.....	214
Troisième partie : Les petites villes recomposent les territoires.....	217
Chapitre 7 : Le développement « hors la ville », avenir de la Chine urbaine ?.....	219
Chapitre 8 : La sélection des espaces de croissance.....	247
Chapitre 9 : Une hiérarchisation en cours	279
Conclusion de la troisième partie	321
Conclusion générale	323
Annexe : Comptes rendus des entretiens et visites de terrain.....	333
Bibliographie	345
Table des illustrations.....	355
Table des matières	361
Résumé	366

Introduction générale

La question de l'armature urbaine chinoise

Un nouveau Shanghai chaque année

Depuis trente ans en Chine, l'urbanisation se poursuit à un rythme soutenu. La progression du taux d'urbanisation est exceptionnelle : de 17,9 % en 1978, soit alors moins de la moitié du taux d'urbanisation de la planète, à 49,9 % en 2010¹, date à laquelle il rejoint sensiblement la moyenne mondiale. La moitié de la population chinoise est aujourd'hui urbaine. Sur cette période, elle a pratiquement quadruplé, passant de 172 à 670 millions, ce qui représente environ 16 millions de nouveaux citadins chaque année, un accroissement qui devrait encore perdurer pendant une ou deux décades.

En effet, l'ampleur du processus relève d'une surpopulation rurale encore loin d'être résorbée. Le développement économique des territoires du littoral a enclenché un exode des populations du centre et de l'Ouest, processus migratoire qui se poursuivra tant que ne sera pas atteint l'équilibre entre le potentiel économique des campagnes et la population agricole résidante.

La Chine a vu se développer très tôt sur son territoire une population rurale très dense qui reste donc largement majoritaire jusqu'à la fin du siècle dernier. La population double au XVIII^e siècle puis sa croissance ralentit : elle atteint 583 millions d'habitants en 1953, 691 millions en 1964, 1 milliard en 1982, date à partir de laquelle l'impact de la politique de contrôle des naissances se fait sentir : 1,13 milliard en 1990, 1,27 milliard en 2000, 1,31 milliard d'habitants fin 2005². Cependant, la production agricole n'a pas été en mesure de suivre la croissance démographique enregistrée dans les campagnes. En 2003, la densité de la population rurale était de 765 hab./km² de surface cultivable en Chine, pour 77 en France³. La Chine se trouve dans une situation de surpopulation rurale généralisée, exerçant une pression excessive sur le potentiel des terres et plus généralement sur l'économie locale. Malgré l'accroissement de la population active, le développement de

¹ *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], 2011, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, p. 4-5.

² SANJUAN Thierry, 2007, *Atlas de la Chine. Les mutations accélérées*, Paris, Autrement, p. 20.

³ http://www.nationmaster.com/graph/geo_rur_pop_den_rur_pop_per_sq_km_of_ara_lan-per-sq-km-arable-land : données statistiques de la Banque mondiale.

l'économie rurale stagne⁴ : on est dans un contexte d'autoconsommation⁵ avec une part de la production revendue sur le marché insuffisante pour assurer la subsistance de la population rurale. Seules l'ouverture économique du pays à la fin du XX^e siècle et l'expansion des grands centres urbains offrent à cette population les moyens de sa survie : dès lors, la surpopulation rurale alimente les flux migratoires vers les zones urbaines, principalement vers celles du littoral.

Le dernier recensement de la population, effectué en 2010, indique que la population totale de 1 340 millions d'habitants se répartit en 669 millions d'urbains et 671 millions de ruraux⁶ dont 531 millions seraient en âge de travailler⁷. Une enquête réalisée par le ministère de la Gestion des terres et des ressources, en coordination avec le ministère de l'Agriculture⁸, a estimé en 2009 la surface de terre arable en Chine à 122 millions d'hectares. Ce qui correspond donc à environ 0,22 hectare par actif agricole, un ratio très modeste, même si l'agriculture chinoise a de tout temps nécessité une main-d'œuvre abondante, notamment à cause du recours massif à l'irrigation⁹. Pour arriver à une situation agricole viable en économie de marché¹⁰, la population rurale devrait dans le contexte actuel descendre en dessous du seuil de 400 millions de personnes¹¹. Il en résulte un potentiel migratoire pour les années à venir d'environ 300 millions de personnes.

⁴ Une telle situation est caractéristique de l'impossibilité de toute évolution technique permettant d'augmenter le rendement par travailleur agricole : plus l'intensité du travail est importante, en terme de nombre de travailleurs par hectare, plus le rendement est faible. C'est l'équivalent d'un gel du développement socio-économique rendant impossible toute évolution de la qualité de la production.

⁵ AUBERT Claude, 2005, « Le Devenir de l'Économie Paysanne en Chine », *Revue Tiers-Monde*, Paris, n° 183, juil./sept., p. 499.

⁶ *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 4-5.

⁷ Résultats du dernier recensement national agricole en 2008, publié par le Bureau national de la statistique http://www.npfpc.gov.cn/publications/presources/zazhi1/201202/t20120220_381860.html

⁸ http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2010-03/10/content_9569181.htm

⁹ La nécessité de cette agriculture intensive (forte productivité par unité foncière) vient de la faiblesse du pourcentage de terre arable en Chine, 10,1 % de sa surface soit 0,08 ha/hab., alors que ce pourcentage est 27,8 % en Europe avec 0,26 ha/hab. et 52,7 % en France avec 0,46 ha/hab. (valeurs pour 1996). MADISON Angus, 2007, *L'Économie chinoise. Une perspective historique*, Paris, OCDE, 2^e ed., p. 212.

¹⁰ AUBERT Claude, 2005, « Le devenir de l'économie paysanne en Chine », *op. cit.*, p. 491-515. Claude Aubert estime que les rendements agricoles en Chine sont de l'ordre de 6 t/ha et par récolte pour le riz (paddy, qui est le riz non décortiqué), ce qui est relativement élevé. De même, la productivité avoisine selon lui les 4 t/ha pour le blé, et les 5 t/ha pour le maïs. Avec ces niveaux de production élevés grâce à une agriculture intensive issue de la Révolution verte, l'agriculture chinoise serait donc déjà relativement performante. Il ne s'agirait pas de produire plus sur un même lopin de terre, mais de produire la même chose avec moins de personnes, afin d'augmenter les revenus ruraux. Aujourd'hui, la grande majorité des exploitations rurales familiales ne survivent que grâce à l'apport de revenus externes, et le fossé entre revenus ruraux et urbains ne cesse de se creuser. En référence à une étude du Groupe Huit en 2005 à Chongqing (*Chongqing Small Cities Urban and Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 135), il faudrait une baisse des effectifs agricoles de 45 % pour arriver à une situation économique stable.

¹¹ On retrouve les prévisions de Han Jun, directeur du département de la recherche sur l'économie rurale au Conseil des affaires d'État, dont les études estiment que la population rurale sera de 400 millions d'ici trente ans : <http://french.peopledaily.com.cn/Economie/6902379.html>, 25 février 2010.

Les prévisions démographiques émanant des institutions internationales confirment ces chiffres. Les Nations unies¹² prévoient un taux d'urbanisation de 53 % en 2020 pour une population de 1,42 milliard d'habitants, 60 % en 2030 pour 1,46 milliard d'habitants, puis 70 % en 2040 pour près de 1,5 milliard d'habitants. Ces prévisions rendent compte de l'ampleur du phénomène qui se chiffre ainsi : en cumulant migration rurale et accroissement naturel, 400 millions de nouveaux urbains sont attendus dans les deux à trois prochaines décennies, soit, pour les villes chinoises, 15 à 20 millions de nouveaux arrivants à absorber chaque année, l'équivalent d'une ville comme Shanghai.

Dès lors, cette urbanisation est synonyme d'une importante redistribution de la population à l'intérieur du pays au cours des vingt prochaines années. La répartition de ces flux est capitale pour les autorités chinoises, qui doivent investir massivement dans les infrastructures urbaines et doter les villes des institutions capables de gérer de tels projets. Il s'agit d'anticiper l'évolution de l'armature urbaine et de maîtriser les processus de transformation spatiale qui en sont à l'origine.

Les prémices des grandes métropoles

L'exode des populations du centre et de l'Ouest vers les terres du littoral a donc été déclenché par les réformes économiques lancées par Deng Xiaoping à partir de 1978, à l'origine d'une croissance qui s'est d'abord manifestée dans les provinces du littoral. À cette date charnière, la Chine hérite d'une armature urbaine marquée d'abord par la formation de villes-régions au cours de la période impériale¹³, puis façonnée par les concessions étrangères et, à partir de la proclamation de la République populaire de Chine en 1949, orientée dans un premier temps vers les petites et moyennes villes puis diminuée par deux décennies de recul urbain suite à l'échec du Grand Bond en avant et à des politiques davantage orientées vers les campagnes.

À la fin du XIX^e siècle, l'armature urbaine se compose d'un réseau de villes dont l'importance relève de critères tant économiques qu'administratifs. La Chine compte alors 39 000 centres économiques, dont 1 546 ont également des fonctions administratives¹⁴. La fin de l'Empire enregistre une période de déclin pour les très grandes villes – Pékin, Nankin, Suzhou, Canton, Wuhan, Hangzhou –, qui regroupent une part moins importante

¹² <http://www.unhabitat.org/stats/Default.aspx> : données statistiques en ligne de UN Habitat.

¹³ SKINNER Georges William, 1977, *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, p. 3-32.

¹⁴ SKINNER Georges William, 1977, *The City in Late Imperial China*, *op. cit.*, p. 275.

de la population urbaine que les villes chefs-lieux de préfectures et de districts¹⁵. Les réformes de l'administration territoriale, remarquables avant tout lors des changements de dynasties, ponctuent les évolutions de l'armature urbaine. La Chine est un pays aux très fortes densités rurales, où George William Skinner identifie huit régions caractérisées par une urbanisation en marche¹⁶. Ces régions présentent toutefois des spécificités dans leur armature urbaine¹⁷. C'est l'expression d'un développement régional différencié qui, à l'échelle du pays, relève de l'intensité des échanges, de la ramification des réseaux et de la densité de la population.

À partir de 1842, date de la signature du traité de Nankin suite à la première guerre de l'Opium, ce sont les concessions étrangères qui vont redessiner la forme de l'armature urbaine. Elles sont à l'origine du développement des ports et de grandes villes – comme Shanghai, Wuhan ou Tianjin –, dont l'économie fleurit grâce au commerce et aux échanges avec les pays étrangers. La période entre la fin de l'Empire et la proclamation de la République populaire de Chine en 1949, bien que marquée par une succession de guerres internes et par l'invasion japonaise, n'atténue pas l'importance de ces concessions étrangères au sein de l'armature urbaine¹⁸.

En 1949, la Chine est malgré tout un pays encore agricole. La population urbaine ne représente que 10,6 % de la population totale (57,65 millions dans les villes et les bourgs)¹⁹, soit le tiers du taux d'urbanisation à l'échelle mondiale. Après des années de conflits, la Chine s'engage alors dans la voie d'une industrialisation intensive selon le modèle soviétique. Lancé en 1953, le I^{er} Plan quinquennal jette les bases d'un vaste secteur industriel à l'échelon national et prévoit la création de petites et moyennes villes industrielles à l'intérieur de la Chine et le développement de villes-satellites industrielles

¹⁵ SKINNER Georges William, 1977, *The City in Late Imperial China*, op. cit., p. 28.

¹⁶ Le Bas-Yangzi, le Moyen-Yangzi, le Haut-Yangzi, la Chine du Nord-Ouest, la Chine du Nord, le Lingnan, le Yun-gui et la côte sud-est. Trois régions sont significativement plus urbanisées : le Bas-Yangzi, le Lingnan et la côte sud-est. Ensuite viennent le Chine du Nord-Ouest et le Moyen-Yangzi, juste en dessous de la moyenne nationale, puis la Chine du Nord, le Haut-Yangzi et le Yun-gui sont les régions les moins urbanisées.

¹⁷ Par exemple dans le Bas-Yangzi, la population urbaine est concentrée pour les deux-tiers dans des grandes villes de plus de 16 000 habitants et, dans la région de Chine du Nord, la proportion correspondante atteint juste la moitié. Les différences dans l'armature urbaine de ces régions sont plus significatives encore si l'on compare la taille des villes : 70 % des chefs lieux de district avaient une population supérieure à 4 000 habitants dans la région du Bas-Yangzi pour seulement 32 % dans la région de Chine du Nord.

¹⁸ SANJUAN Thierry, 2000, *La Chine. Territoire et société*, Paris, Hachette, p. 19-22.

¹⁹ CHAN Kam Wing, 1994, *Cities with invisible walls: reinterpreting urbanization in post-1949 China*, Oxford, Oxford University Press, p. 24-25.

autour des grandes métropoles. Ainsi le nombre de villes augmente-t-il de 166 en 1953 à 208 en 1961. En 1960 le taux d'urbanisation a pratiquement doublé et atteint 19,7 %²⁰.

En 1958 est lancée la politique du Grand Bond en avant, confortée par la réussite du I^{er} Plan quinquennal. Son objectif est de rattraper le niveau des pays industrialisés en cinq ans. L'ambition démesurée de cette nouvelle politique industrielle conduit à un bouleversement de l'équilibre économique que viennent aggraver plusieurs désastres naturels entre 1959 et 1961. L'économie chinoise connaît alors une situation critique et, entre 1961 et 1964, le nombre de villes décroît de 208 à 169, et le nombre d'habitants des villes et des bourgs chute de 130,7 millions en 1960 à 116,5 millions en 1963²¹, faisant perdre trois points au taux d'urbanisation.

Enfin, les vingt dernières années du pouvoir maoïste sont marquées par deux nouvelles politiques à tendance anti-urbaine. La première est un programme lancé en 1964 appelé la « troisième ligne » (*sanxian*), consistant à relocaliser les industries du pays des zones côtières considérées comme vulnérables vers les régions du centre. La deuxième est la Révolution culturelle, qui à partir de 1966 et au cours de la décennie suivante, va envoyer de 14 à 18 millions de jeunes urbains dans les zones rurales du centre et de l'Ouest du pays.

Au cours de cette dernière période, la vocation économique des grandes villes côtières, qui avaient auparavant accueillies les concessions étrangères, reste en sommeil, dans l'attente d'une renaissance qui coïncidera avec les réformes de 1978.

Vers un équilibre de l'armature urbaine

L'urbanisation ne revient dans l'agenda politique qu'après le début des réformes économiques et le début de la décollectivisation des terres agricoles en 1978. De 1978 à 2010, le taux d'urbanisation a pratiquement triplé pour atteindre près de 50 %²². Un des objectifs prioritaire du gouvernement central est alors d'éviter la formation de trop grandes métropoles, notamment dans un objectif de maîtrise de leur croissance urbaine, mais aussi, référence historique, dans celui de garder le contrôle de l'ensemble du territoire.

Cette urbanisation se caractérise tout d'abord par un développement circonscrit en dehors des villes, à l'intérieur de zones économiques spéciales. Quatre sont créées en 1980

²⁰ CHAN Kam Wing, *Cities with invisible walls: reinterpreting urbanization in post-1949 China*, op. cit., p. 24-27.

²¹ CHAN Kam Wing, *Cities with invisible walls: reinterpreting urbanization in post-1949 China*, op. cit., p. 24-27.

²² *Zhongguo tongji nianjian* 2011, op. cit., p. 4-5.

et ouvertes aux investissements étrangers, trois dans la province du Guangdong et une dans celle du Fujian. À la suite de ces expérimentations réussies, quatorze villes côtières, dont Canton, Wenzhou et Shanghai, sont autorisées en 1984 à créer leur propre zone de développement économique et technique bénéficiant d'avantages identiques. La même année, le gouvernement central confirme la place centrale de la ville dans l'économie de marché et décide de transposer les réformes vers les centres urbains. En 1985 sont ouverts les trois principales régions du littoral (le delta de la rivière des Perles, le Fujian méridional et le delta du Yangzi) et en 1988 toutes les villes côtières, ainsi que les péninsules du Shandong et du Liaodong. Dès lors, les migrations s'accroissent vers ces pôles économiques qui offrent aux populations rurales des emplois et de meilleures conditions salariales.

L'industrialisation rurale est alors le moteur du développement. En 1989, le gouvernement promeut une politique nationale de développement des petites villes²³ dont le slogan est « quitter la terre mais pas le village, entrer dans les usines mais pas dans les villes ». Cette politique s'articule autour de trois piliers : « contenir les grandes villes, modérer le développement des villes moyennes et encourager le développement des petites villes »²⁴. C'est la stratégie urbaine qui prévaudra lors de la décennie suivante, et que l'on trouve dans le VIII^e Plan quinquennal (1991-1995) puis dans le IX^e Plan quinquennal (1996-2000) avec une légère nuance : « contenir strictement les grandes villes, développer raisonnablement les villes moyennes et les petites villes ».

Au début des années 2000, le X^e Plan quinquennal (2001-2005) souligne la place des petites villes au cœur du processus d'urbanisation et, à partir de 2001, autorise les petites villes et les bourgs à permettre aux migrants pouvant justifier d'un emploi permanent et d'un logement le changement de *hukou*²⁵. Ainsi le gouvernement central promeut-il une réforme administrative du *hukou*, dans le but d'orienter les migrations vers les petites villes.

²³ Au niveau national, les statistiques classent les villes en 6 catégories suivant la taille de la population dans les arrondissements urbains : les très grandes villes dont la population est supérieure à 4 millions, les grandes villes avec une population entre 2 et 4 millions, suit une troisième catégorie entre 1 et 2 millions, puis les villes moyennes entre 500 000 et 1 million, et enfin les petites villes entre 200 000 et 500 000 et les bourgs avec une population inférieure à 200 000 habitants.

²⁴ <http://www.china.org.cn/english/environment/34354.htm> (consulté en juin 2013) : loi nationale sur le développement urbain de 1989.

²⁵ Le *hukou* est un système administratif d'enregistrement des populations instauré en 1958, dont l'objectif est, du moins au départ, de contrôler strictement les migrations. Les citoyens chinois se voient attribuer un statut résidentiel et économique à la naissance, principalement héréditaire. En fonction de ce statut, pratiquement intangible, ils ne bénéficient des aides d'État que sur leur lieu de résidence, et selon leur activité. Tout changement conduit à une suspension de ces aides publiques et confine le citoyen dans des situations discriminatoires.

Puis, le gouvernement reconnaît le rôle majeur des grandes villes dans le développement économique du pays et dans la croissance durable de la Chine mais à la condition d'intégrer les petites villes considérées comme stratégiques dans les économies métropolitaines. C'est sous cet angle que le XI^e Plan quinquennal (2006-2010) aborde la question du développement de régions métropolitaines, à travers un « développement désormais équilibré » des villes sans considération de leur taille²⁶. Cet objectif se manifeste notamment au travers du développement de petites villes suburbaines dans des régions métropolitaines – on peut citer les exemples de Shanghai, de Pékin et de Chongqing, qui mettent en œuvre des stratégies de développement de villes-satellites ayant de fortes connections avec leur centre métropolitain –, ainsi qu'au travers des stratégies de développement rural, comme la politique de la « nouvelle campagne socialiste »²⁷.

La reconnaissance du rôle clé des régions métropolitaines dans la croissance du pays marque la prise en compte par les autorités de tendances déjà manifestes au début de l'ouverture économique, et elle réhabilite la description de l'armature urbaine en villes-régions faite par Georges William Skinner pour la période impériale.

La forme du développement régional en question

L'approche par régions métropolitaines redéfinit la vision du début des années 1990, celle d'une Chine divisée en bandes longitudinales, entre le littoral, le centre et l'Ouest, en cohérence avec le degré et le type de développement économique. Depuis, les géographes ont tour à tour adapté ce schéma aux évolutions en cours, par un découpage de l'espace intégrant les dynamiques urbaines et régionales tout en mettant en évidence la prééminence des trois espaces métropolitains autour de Pékin, de Shanghai et de Canton. Ainsi Thierry Sanjuan proposait-il au début des années 2000 une approche actualisée du développement de l'espace chinois²⁸, en réhabilitant une armature urbaine à l'échelle du pays en équilibre avec la métropolisation du littoral et son aire de rayonnement. Cette armature urbaine dessine alors l'émergence de larges agglomérations, dont le développement est soutenu par

²⁶ LANGER Frédéric, 2011, *Pratiques d'aménagement du territoire en Chine*, Paris, DATAR Travaux n° 13, La documentation Française, p. 18-19.

²⁷ Politique qui a pour objectif l'amélioration des services et des infrastructures de base dans les zones rurales, comme l'éducation et les soins médicaux, l'accès à l'eau potable, à l'électricité, au gaz, la collecte et le traitement des eaux usées et des déchets. La stratégie consiste à regrouper les populations rurales en rénovant les infrastructures pour que progressivement les villages se transforment en petites villes.

²⁸ SANJUAN Thierry, 2007, « Approcher les dynamiques régionales en Chine », Paris, *Hérodote*, n° 125, p. 157-185.

les investissements des institutions internationales²⁹, qui parlent de *geographic cluster* ou de *regional urban system*, avec en toile de fond un retour de la géographie économique dans les politiques de développement³⁰.

Cette tendance de l'analyse territoriale rejoint les conclusions de Terry McGee qui, au début des années 1990, a modélisé le processus de métropolisation tel qu'il l'observait dans certains territoires d'Asie du Sud-Est. Il a appelé ces espaces des *desakota*³¹, espaces de fortes densités rurales, organisés autour de centres urbains de différentes tailles où les activités non agricoles ne sont pas concentrées uniquement dans un cercle d'influence périurbain, mais également le long des axes de communication. Le terme de *desakota* est un néologisme³² désignant le brassage d'activités agricoles et non agricoles. En Chine, le delta de la rivière des Perles et le delta du Yangzi, entre autres, connaissent cette forme de développement : structurés autour d'une métropole, ces espaces gardent des caractéristiques rurales fortes avec des densités humaines constantes et confortent les relations entre bourgs, villes périphériques et métropoles³³. Le territoire métropolitain est alors une imbrication du rural et de l'urbain, constitué d'une ville principale et de centres secondaires, reliés par des corridors d'urbanisation à très forte densité de population. Cette mixité spatiale entre activités agricoles et principalement industrielles échappe à une formulation précise et témoigne de la diversité de situations que l'on trouve à l'échelle du pays. Il existe cependant une notion transversale dans le développement de ces espaces métropolitains ainsi décrits, la notion de polycentrisme à l'échelle métropolitaine : la métropolisation apparaît comme le résultat d'un processus alliant les réseaux et les dynamiques de centralité. Mais, dans cette recomposition des espaces, peut-on parler d'une centralité unique ou de centralités hiérarchisées ?

En effet, au sein du *desakota*, la relation entre le rôle, le rayonnement et la taille des entités urbaines est en question. Le territoire est-il entièrement structuré autour de la métropole, ou est-il le résultat plus complexe d'un jeu d'échelles entre les bourgs, les villes de différentes tailles et la métropole ? Walter Christaller a ainsi proposé dès les années 1930 une théorie de répartition et de hiérarchisation des lieux centraux³⁴. Ce modèle repose

²⁹ En particulier la Banque mondiale et la Banque asiatique de développement.

³⁰ Banque mondiale, 2009, *Rapport sur le développement dans le monde 2009. Repenser la géographie économique*, Washington, 383 pages.

³¹ McGEE, Terry, 1991, « The emergence of *desakota* regions in Asia: expanding an hypothesis », dans GINSBURG Norton *et al.* (dir.), *The Extended Metropolis. Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawai Press, p. 3-25.

³² Ce néologisme est d'origine indonésienne : *desa* signifie village et *kota* ville.

³³ SANJUAN Thierry, 2000, *La Chine. Territoire et société*, *op. cit.*, p. 142-146

³⁴ CHRISTALLER Walter, 1933, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena, Gustav Fischer, 331 pages.

sur l'hypothèse que des lois déterminent leur taille, leur nombre et leur distribution. Il tente d'expliquer l'existence d'une hiérarchie des centres urbains en fonction des services et des commerces qui s'y trouvent. Cette hiérarchie découle des champs de force spatiaux, suivant une interprétation du modèle de la gravitation universelle. L'existence des lieux centraux est liée aux déplacements que les consommateurs sont amenés à faire pour satisfaire leurs besoins. Dans le choix du lieu où ils se rendent, ils cherchent à minimiser leurs dépenses, notamment celles de transport. Ainsi, plus les biens et services proposés sont exceptionnels, plus grandes sont les distances franchies. Plus récemment, dans les années 1990, Pierre Veltz donne une nouvelle interprétation de cette notion de centralité, appliquée à la mondialisation. Il montre que l'essor des réseaux de communication ne se traduit pas par une dissémination des entreprises sur l'ensemble des territoires, et que l'on assiste au contraire à une accentuation de leur concentration dans ou à proximité des grandes métropoles³⁵. Il appelle ce modèle une économie d'archipel, où les grandes villes génèrent des économies d'échelle qui polarisent la croissance.

Si la dynamique d'une métropolisation des territoires est indiscutable, celle d'une concentration ou d'une dissémination spatiale des facteurs de production apparaît bien plus complexe à appréhender en Chine. En 2009, une étude du McKinsey Global Institute³⁶ expose quatre scénarios quant à la future évolution de l'armature urbaine chinoise. Le premier correspond à l'émergence d'un petit nombre de *megacities* de plus de vingt millions d'habitants, le second à la formation de *clusters* concentrant des villes de petite et moyenne tailles se développant autour des plus grandes, le troisième à la croissance d'un grand nombre de villes de taille moyenne disséminées sur le territoire, et le quatrième à une croissance également disséminée d'une majorité de petites villes³⁷. L'étude souligne que les tendances actuelles soutiennent le troisième scénario, celui d'une croissance disséminée de villes moyennes. La même année, une recherche collective publiée par l'OCDE³⁸ mettait en évidence 28 systèmes urbains régionaux³⁹, soutenant le deuxième scénario de formation de *clusters* (cf. carte 1). Ce sont des espaces qui, d'une perspective

³⁵ VELTZ Pierre, 1996, *Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel*, Paris, PUF, 288 pages.

³⁶ McKinsey Global Institute, 2009, *Preparing for China's urban billion*, New York, 539 pages.

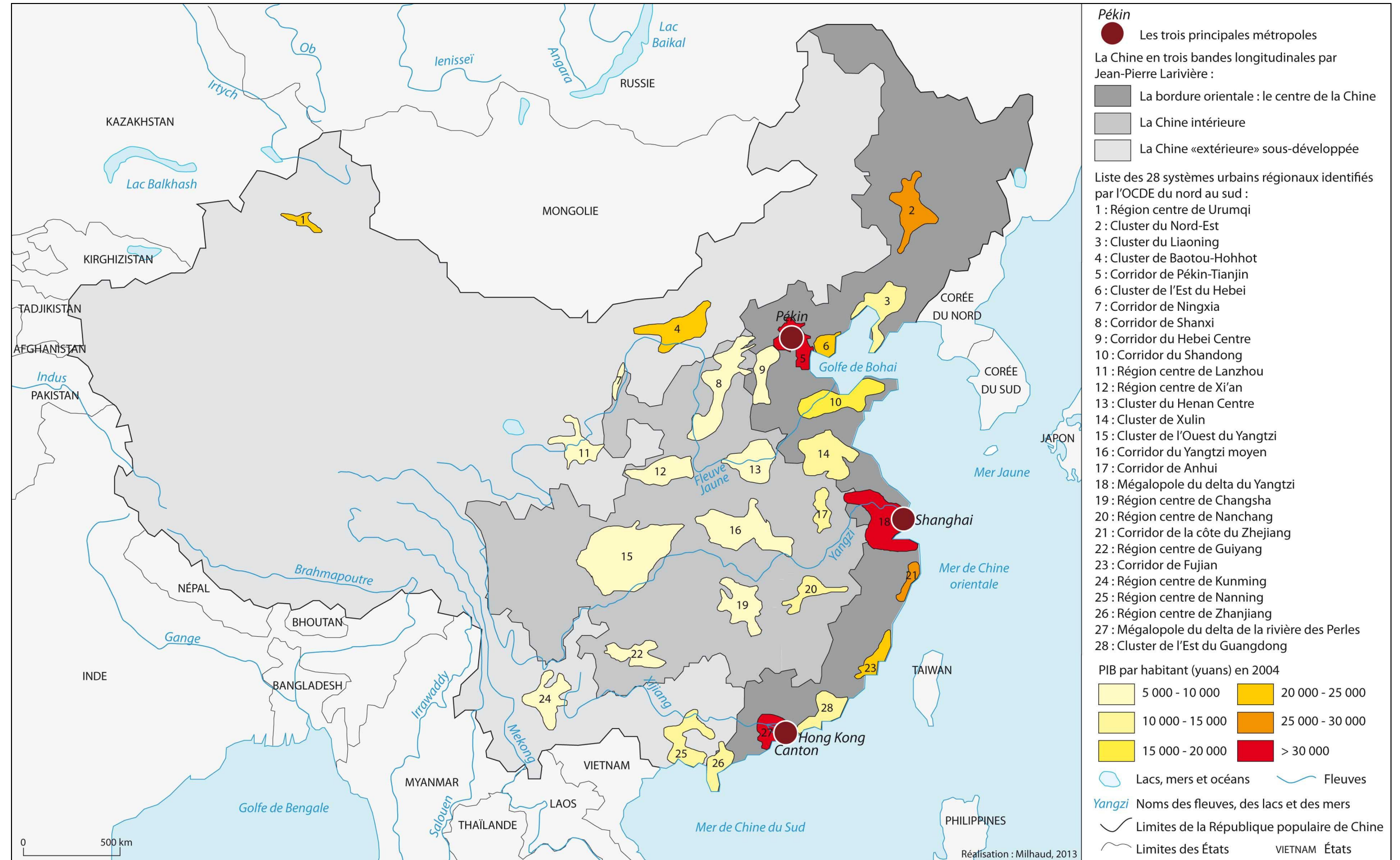
³⁷ McKinsey Global Institute propose de classer les villes suivant les catégories suivantes : les *megacities* ont plus de 10 millions d'habitants ; les grandes villes entre 5 et 10 millions ; les villes moyennes entre 1,5 et 5 millions ; les petites villes entre 500 000 et 1,5 million ; et les gros bourgs moins de 500 000.

³⁸ KAMAL-CHAOUI Lamia, LEMAN Edward et RUFELI Zhang, 2009, *Urban Trends and Policy in China*, Paris, OCDE, p. 26-30.

³⁹ Les systèmes urbains régionaux y sont identifiés suivant les critères suivants : densité de population, volume du trafic journalier moyen sur le réseau autoroutier, densité du réseau autoroutier existant et planifié, densité du réseau ferroviaire existant et planifié.

fonctionnelle, établissent un lien entre des centres urbains de différentes tailles dispersés sur un territoire et un centre métropolitain : le développement territorial est marqué par un changement d'échelle, de l'échelle urbaine à l'échelle métropolitaine. Le développement économique et la population se polarisent à l'intérieur d'espaces délimités par une quasi-continuité urbaine, qui dépassent les limites administratives des provinces. Le territoire chinois se librait désormais au travers d'un développement régional caractérisé par sa densité de réseaux, son urbanisation, sa concentration économique et démographique.

Carte 1. La forme du développement régional en question en Chine



Sources : LARIVIÈRE Jean-Pierre et MARCHAND, 1999, *Géographie de la Chine*, Colin, Paris, p. 91-180 ; pour les données de 2004 : KAMAL-CHAOUÏ Lamia, LEMAN Edward et RUFÉI Zhang, 2009, *Urban Trends and Policy in China*, Paris, OCDE, p. 28 ; pour les données de 2010 : *Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], 2011, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, p. 44, 57 et 95.

L'émergence des petites villes

Dans tous les cas, le développement des petites villes apparaît comme une constante singulière de l'urbanisation chinoise⁴⁰. Depuis 1990, l'armature urbaine est tout d'abord passée d'une situation déséquilibrée en faveur des grandes villes (48 agglomérations de plus d'un millions d'habitants concentrent alors 36 % de la population urbaine) à une forte croissance des petites villes et des bourgs⁴¹. Puis entre 2000 et 2010, la tendance s'inverse pour les petites villes, dont le nombre diminue⁴². Cependant, ces chiffres peuvent être la conséquence d'une classification administrative du territoire ne reflétant pas toujours la réalité physique de l'armature urbaine. Une étude de la Banque mondiale, datant de 2008, montre qu'après une période de forte augmentation numérique des petites villes, près d'un tiers perd une population qui se concentre dans les plus importantes d'entre elles⁴³. Il y aurait un processus en cours de rationalisation de l'armature urbaine en fonction des capacités économiques des centres urbains. Plus récemment, en 2012, cette étude actualisée⁴⁴ souligne qu'il y aurait un retournement des tendances, qui se traduirait par un flux migratoire des villes vers les bourgs ruraux. Ce phénomène est aussi mentionné par la Banque asiatique de développement, qui y voit deux processus complémentaires en cours : la formation de régions métropolitaines (*metropolitan area-based urbanization*), et l'urbanisation des bourgs (*town-based urbanization*)⁴⁵. Le développement des centres moins peuplés, observé en particulier à l'intérieur des aires métropolitaines et des corridors de développement, aurait pour origine plusieurs avantages : la proximité entre lieu de travail et lieu de résidence ; la préservation culturelle et sociale des modes de vie ruraux ;

⁴⁰ Banque mondiale, 2008, *Small towns in China : A Strategic Approach to Rationalizing the Urban Hierarchy*, Washington, p. 2. Cette étude démontre l'importante proportion dans la population urbaine et la croissance des bourgs ayant une population supérieure à 25 000 habitants.

⁴¹ À partir des années 1990, nombre de districts ruraux ont donné naissance à des villes chefs-lieux de district suite une politique de décentralisation visant à donner aux municipalités les moyens de conduire le développement économique. Bien que le nombre de ces nouvelles villes soit surtout du à des réformes administratives, il est aussi le reflet du dynamisme de l'urbanisation, et en particulier de l'urbanisation de territoires jusque-là ruraux et donc de la multiplication des petites villes. En 1994, sur 413 villes chefs-lieux de district que comptaient la Chine, 355 étaient encore des districts ruraux au début des années 1980, soit 86 %. De même pour les villes chefs-lieux de préfecture, qui entre 1978 et 1996 sont passées de 191 à 663. CHUNG Jae Ho, 1999, « Recipes for development in post-Mao Chinese cities: themes and variations », dans *Cities in China: Recipes for Economic Development in the Reform Area*, New York, Routledge, p. 1-17.

⁴² Diminution de 400 à 370 : les villes chefs-lieux de districts sont soit absorbées par des villes chefs-lieux de préfecture et sont devenues des arrondissements urbains, soit elles se rassemblent pour former une ville chef-lieu de préfecture. Par conséquent, le nombre de villes chefs-lieux de préfectures augmente de 259 à 283 pour un nombre de préfectures de 333 qui reste inchangé. *Zhongguo tongji nianjian*, 2001, *op. cit.*, p. 3.

⁴³ Banque mondiale, 2008, *Small towns in China : A Strategic Approach to Rationalizing the Urban Hierarchy*, *op. cit.*, 30 pages.

⁴⁴ Banque mondiale, 2012, *China Small and Medium Towns Overview*, Washington, p. 3.

⁴⁵ Banque asiatique de développement, 2005, *Town-Based Urbanization for Balanced Development of Urban System*, Manille, 44 pages.

un coût de la vie abordable. Du point de vue des autorités, il atténuerait également les inégalités entre urbains et ruraux.

Aujourd'hui, la situation des petites villes au sein de l'armature urbaine se joue entre une sélection économique qui pourrait en condamner le tiers, et un processus d'urbanisation des centres les moins peuplés qui privilégierait la croissance vers les bourgs, tout au moins dans les aires métropolitaines. L'urbanisation qui s'est particulièrement accélérée à partir des années 1990, modifie la configuration de l'armature urbaine. Quelles sont les dynamiques à l'œuvre ? Comment cohabitent industrialisation rurale et urbanisation ? Les petites villes sont en pleine transformation, et autour d'elles, les territoires se recomposent.

Les petites villes de la province du Zhejiang

Le projet urbain et environnemental des petites villes du Zhejiang

Cette recherche est née d'un partenariat dans le cadre d'une bourse CIFRE entre le laboratoire PRODIG de l'université Panthéon-Sorbonne et la société Groupe Huit, bureau d'études spécialisé dans le développement urbain. Pendant près de vingt ans, de 1989 à 2008, plusieurs études réalisées par la société Groupe Huit dans diverses villes et provinces chinoises ont permis d'y suivre les évolutions majeures récentes de l'armature urbaine. Ces différents projets, pour la plupart centrés sur l'équipement en infrastructures urbaines de centres dits secondaires, ont eu pour objectif la définition de nouvelles stratégies de développement, entre villes de différentes tailles mais aussi entre villes et campagnes. En 2009, une nouvelle étude dans la province du Zhejiang, allait être le point de départ de cette thèse.

Le projet urbain et environnemental des petites villes du bassin de la rivière Qiantang⁴⁶, financé par la Banque mondiale, s'inscrivait dans la lignée des projets précédents : une politique régionale volontariste visant à équilibrer l'armature urbaine de la province par la promotion du développement local, au travers d'investissements dans les infrastructures urbaines. La volonté était celle d'une maîtrise de la croissance urbaine et d'un contrôle des migrations des campagnes vers les villes. Le projet, essentiellement opérationnel, reposait toutefois en amont sur les modalités de sélection des villes

⁴⁶ Le bassin de la rivière Qiantang recouvre 36 % de la surface de la province du Zhejiang. Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 14.

bénéficiaires : quels seraient les attributaires d'un budget contraint exclusivement destiné aux infrastructures ? Ce préalable est au cœur des préoccupations des acteurs de l'aménagement du territoire quels qu'ils soient : en dehors des grands bassins d'activités reconnus, comment identifier avec pertinence, dans un contexte encore incertain, les futurs espaces de croissance ? Puis il s'agissait de concevoir les infrastructures urbaines prioritaires pour chaque ville retenue, infrastructures qui joueraient un rôle déterminant dans la composition d'une nouvelle hiérarchie au sein de l'armature urbaine régionale.

Le Zhejiang, une province remarquable

Les caractéristiques économiques et géographiques de la province du Zhejiang ont conforté l'intérêt de la poursuite d'une analyse de l'évolution de l'armature urbaine et de ses effets d'intégration. La province a une surface de 104 141 km² et une population de 54,5 millions d'habitants en 2010⁴⁷, soit 85 % de la population de la France métropolitaine sur un cinquième de sa surface. Elle couvre 1 % de la surface totale de la Chine mais regroupe 3,8 % de sa population et représente 6,8 % de son PIB. Le Zhejiang est la deuxième province la plus riche de Chine en PIB par habitant en 2010⁴⁸, quasiment à égalité avec le Jiangsu (respectivement 50 867 et 52 637 yuans par habitant en 2010), ces deux provinces se classant toutefois derrière les municipalités de Shanghai, Pékin et Tianjin (respectivement 74 635, 72 008 et 70 957 yuans par habitants en 2010)⁴⁹. Sa position sur le littoral au sud de Shanghai est son principal atout (*cf.* carte 2), et en fait un acteur de premier plan de la croissance économique et démographique du delta du Yangzi. Son taux d'urbanisation est l'un des plus élevés de Chine, près de 62 % en 2010⁵⁰, soit douze points au dessus de la moyenne nationale, qui est de 50 %⁵¹.

À l'origine région essentiellement rurale, le Zhejiang a engagé, à son échelle, le processus d'industrialisation initié sur l'ensemble du pays avec un tel dynamisme que la province se classe aujourd'hui au niveau national en première position en nombre d'entreprises dans le secteur industriel⁵². À la fin des années 1990, les trois quarts de la

⁴⁷ *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2011, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, p. 45 pour la population, p. 531 pour la superficie.

⁴⁸ Le produit intérieur brut (PIB) est un indicateur économique utilisé pour mesurer la production dans un pays donné. Il est défini comme la valeur totale de la production de richesses (valeur des biens et services créés moins valeur des biens et services détruits ou transformés durant le processus de production) au cours d'une année par les agents économiques résidant à l'intérieur du territoire concerné.

⁴⁹ *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 57 pour le PIB, p. 95 pour la population.

⁵⁰ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 6.

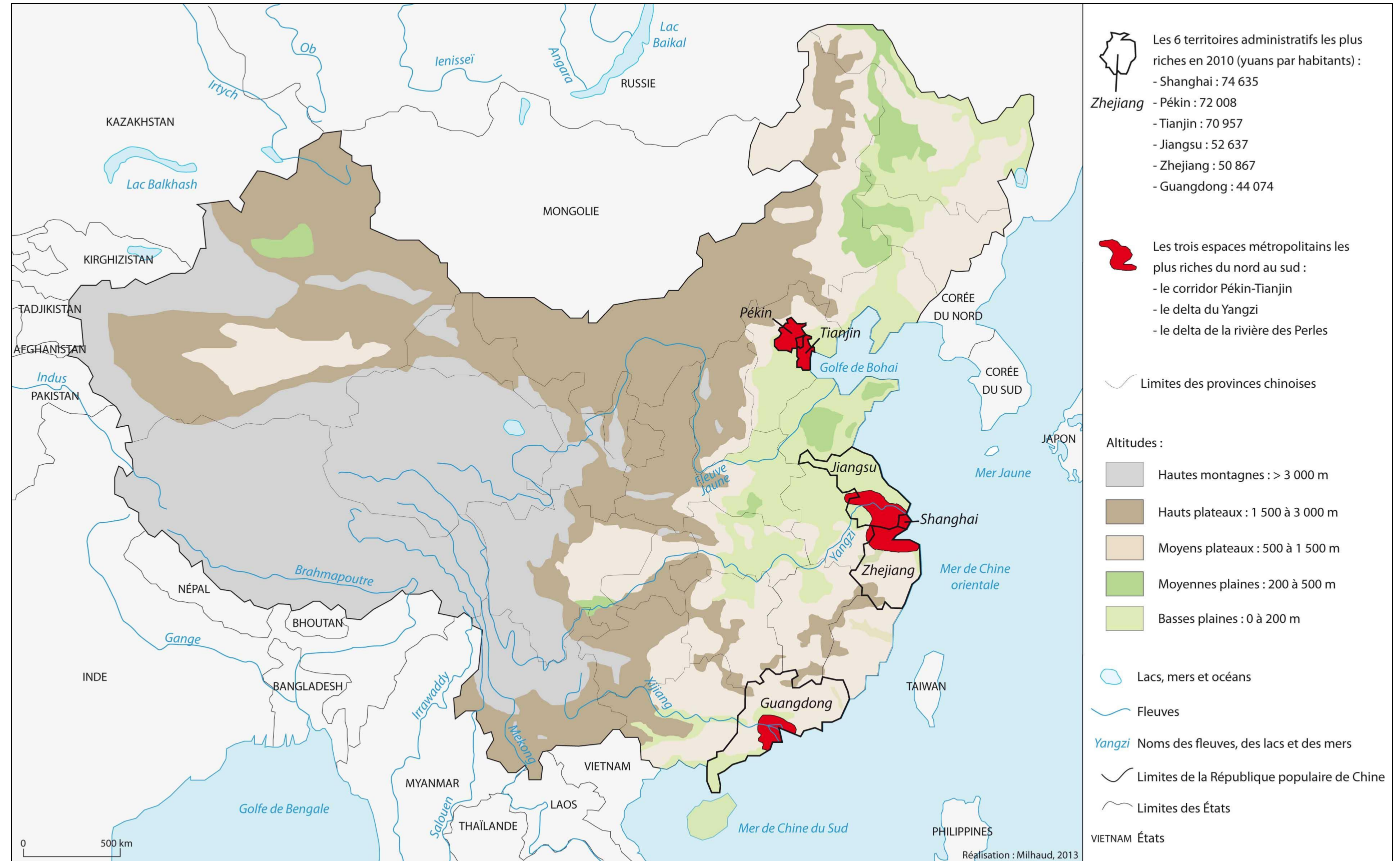
⁵¹ *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 93.

⁵² *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 506.

richesse produite par les industries viennent des campagnes, structurées autour des petites villes et des bourgs⁵³. La province du Zhejiang donne l'image d'une province riche du littoral parmi les plus développées, mais aussi, singularité du développement observé en Chine, celle d'un tissu industriel aux caractéristiques rurales.

⁵³ FORSTER Keith et YAO Xianguo, 1999, « A comparative analysis of economic reform and development in Hangzhou and Wenzhou cities », dans CHUNG Jae Ho, *Cities in China. Recipes for economic development in the reform area*, *op. cit.*, p. 33-35.

Carte 2. Les territoires les plus développés de Chine



Source : Zhongguo tongji nianjian, 2011, op. cit., p. 57 pour le PIB, p. 95 pour la population.

D'autre part, le Zhejiang propose une intéressante diversité de territoires : arrière-pays de Shanghai, le Nord du Zhejiang constitue une partie de la région métropolitaine du delta du Yangzi ; son littoral a par ailleurs vu se développer un modèle propre de développement, connu sous le nom de modèle de Wenzhou ; quant aux terres intérieures, elles offrent un champ d'analyse de l'évolution des territoires en marge des principaux pôles de développement. La carte 3 révèle l'existence de trois grands ensembles topographiques, zones d'étude spécifiques de l'armature urbaine :

- *La région deltaïque du Nord-Est* : elle recouvre le sud du delta du Yangzi et les rives de la baie de Hangzhou. Arrière-pays de Shanghai, elle fait partie d'une région métropolitaine, dont le développement s'apparente à un *desakota*, qui s'étend de Nankin dans le sud du Jiangsu à Ningbo sur le littoral du Zhejiang. Le delta du Yangzi est avec le delta de la rivière des Perles et le corridor Pékin-Tianjin, l'un des trois poumons économiques de la Chine. Ces trois territoires sont caractérisés par : un PIB par habitant atteignant le double de la moyenne chinoise⁵⁴ ; une proportion importante de la population constituée de migrants (plus de 20 %, et jusqu'à 30 % dans le delta de la rivière des Perles) ; des villes globales⁵⁵ fortement tributaires de la mondialisation et, autour de ces villes, une vaste conurbation desservie par un réseau très dense de communication. Avec une population de 156 millions d'habitants, le delta du Yangzi était en 2010 la plus peuplée de ces trois entités (le delta de la rivière des Perles regroupait alors 104 millions d'habitants et le corridor Pékin-Tianjin 33 millions)⁵⁶. À l'échelle de la province, la région deltaïque est l'ensemble dominant : d'une superficie représentant le quart du Zhejiang, elle regroupe environ la moitié de sa population avec 24 millions d'habitants et 67 % de son PIB⁵⁷.

- *Le littoral* : il se compose d'une côte extrêmement découpée de plus de 3 000 km de long. L'étroite bande continentale entre mer et montagne ne laisse que peu d'espace au

⁵⁴ *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 44, 57 et 95. Comparaison des chiffres concernant la population et le PIB pour les municipalités de Pékin et de Tianjin pour le corridor Pékin-Tianjin, la municipalité de Shanghai et les provinces du Jiangsu et du Zhejiang pour le delta du Yangzi, et la province du Guangdong pour le delta de la rivière des Perles. Pour une moyenne chinoise en fin 2010 de 29 992 yuans par habitant, le corridor Pékin-Tianjin affiche 71 567 yuans par habitant, le delta du Yangzi 55 262 yuans par habitant et le delta de la rivière des Perles 44 069 yuans par habitant.

⁵⁵ La ville globale est un terme couramment employé pour désigner une ville qui exerce des fonctions stratégiques à l'échelle mondiale. FRIEDMANN John, 1986, « The World City Hypothesis », *Development and Change* n° 17, Hoboken, p. 69-83 ; SASKIA Sassen, 1991, *The Global City : New York, London, Tokyo*, Princeton, 2^e ed., Princeton University Press, 435 pages.

⁵⁶ *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 95 en reprenant les mêmes délimitations administratives décrites ci-dessus.

⁵⁷ La plaine deltaïque recouvre les préfectures de Hangzhou, Ningbo, Jiaying, Huzhou, Shaoxing et Zhoushan ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 532.

développement des villes. Cette contrainte spatiale est la principale caractéristique d'un ensemble, qui rassemble 29 % de la population provinciale et représente 20 % de son PIB⁵⁸. Il s'affirme comme le deuxième pôle de développement de la province. Wenzhou, située au sud du littoral, est l'une des villes côtières ouvertes aux investissements étrangers en 1984. Son développement est caractérisé par un réseau très dense de petites entreprises, dont les unités de production rurales contrôlent l'ensemble de la chaîne de la fabrication à la distribution⁵⁹. Le dynamisme de ce secteur privé et la tradition entrepreneuriale des habitants de cette région sont à l'origine de son importante croissance à compter de la date des réformes économiques.

- *Les terres intérieures* : avec 21 % de la population de la province et 13 % de son PIB⁶⁰, elles constituent l'ensemble économiquement le plus en retard par rapport à la moyenne provinciale. Les terres intérieures sont composées de chaînes collinaires, de montagnes et de deux bassins, le bassin de la rivière Qiantang et le bassin du Jinqu, plaine alluviale qui concentre population et activités économiques encore récemment à dominante agricole. Au sud culmine le mont Huangmaojian à une altitude de 1 930 m, et à l'ouest, la montagne Tianmu à 1 506 m.

À l'échelle régionale, les relations entre ces différentes entités sont en pleine évolution. De nouvelles infrastructures de communication – autoroutes, train à grande vitesse, pont de la baie de Hangzhou⁶¹ – les connectent et redéfinissent les réseaux de relation. Ainsi la région de Wenzhou se rapproche-t-elle désormais davantage de la région deltaïque que de la province du Fujian, située au sud. Ningbo, également intégrée à cette région deltaïque, constitue la ville pivot entre l'espace deltaïque et le littoral. Le rôle du bassin du Jinqu se trouve également transformé : désenclavé par la nouvelle accessibilité de ses centres urbains, il connaît un afflux d'investissements industriels et une diffusion de la croissance depuis le delta et le littoral.

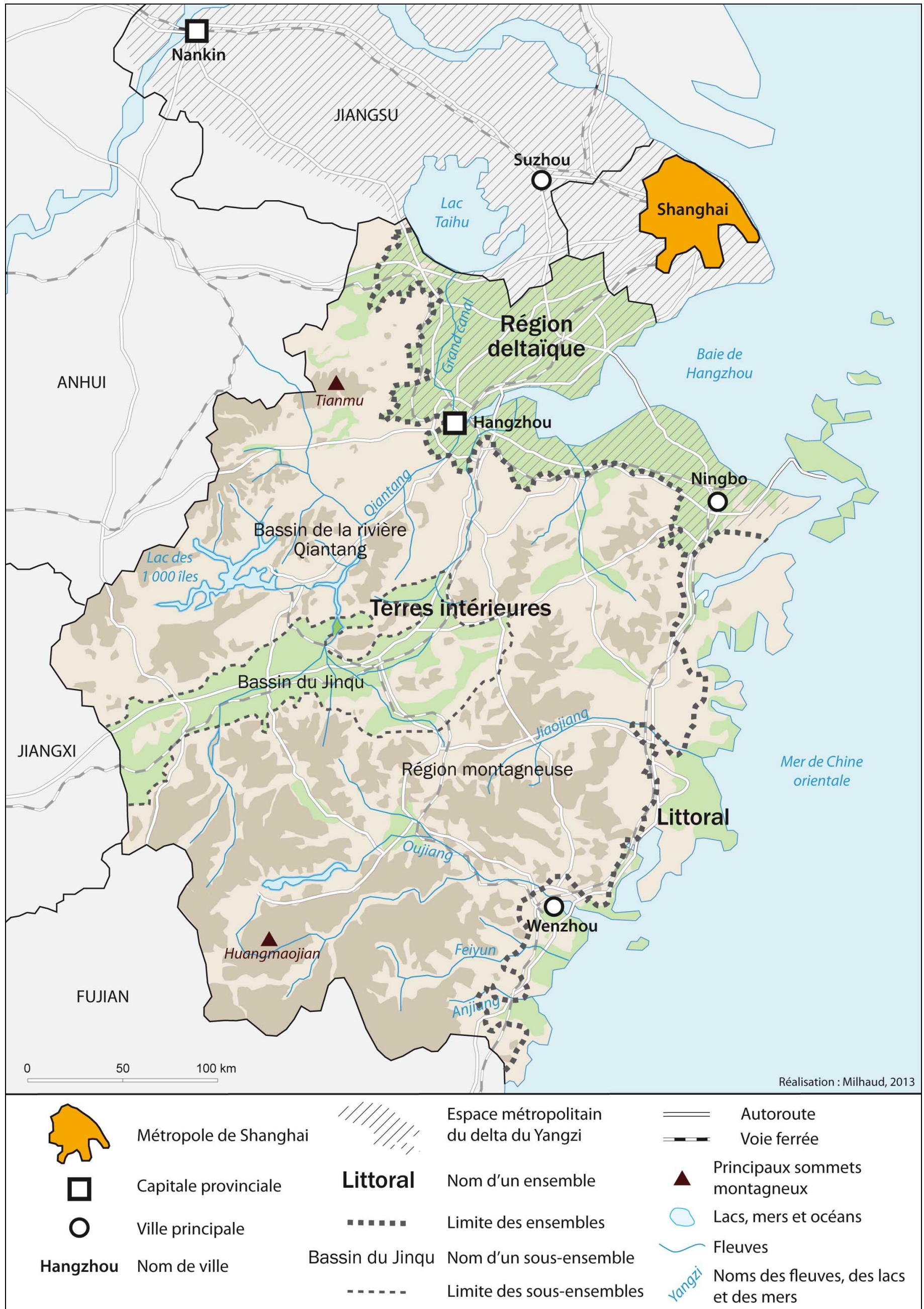
⁵⁸ Le littoral recouvre les préfectures de Wenzhou et de Taizhou ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 532.

⁵⁹ YE Xinyue et WEI Yehua, 2005, « Geospatial Analysis of Regional Development in China : The Case of Zhejiang Province and the Wenzhou Model », *Eurasian Geography and Economics*, n° 5, Birmingham, p. 342-361.

⁶⁰ Le bassin de la rivière Qiantang recouvre les préfectures de Jinhua, Quzhou et Lishui ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 532.

⁶¹ Le pont de la baie de Hangzhou est long de 36 km. Mis en service en 2009, il est le plus long pont du monde et relie directement Shanghai à Ningbo.

Carte 3. La province du Zhejiang dans son contexte régional



Source : Google Earth, 2012.

Ainsi le contexte permettait-il d'étudier, sur l'un des territoires les plus développés de Chine, l'évolution de l'armature urbaine au sein d'une région métropolitaine, l'impact territorial d'un modèle de développement unique en Chine, le modèle de Wenzhou, mais également l'incidence du déplacement progressif des facteurs de production vers les terres de l'intérieur et les mutations en cours dans ces espaces en marge des grands axes de développement.

Enfin, la province s'est par ailleurs souvent affichée comme pionnière d'expérimentations généralisées par la suite dans d'autres provinces du pays. Ainsi en est-il de l'autorité fiscale des préfectures sur les districts : dès 1982, le Zhejiang est la première province chinoise à simplifier la structure fiscale en supprimant l'échelon administratif de la préfecture, établissant une relation directe entre les districts et la province. Cette réforme avait pour but de réduire la hiérarchie administrative et de concevoir un système fiscal qui puisse donner davantage d'autonomie financière aux espaces ruraux. Elle fut généralisée en 2005 à 18 provinces et quatre municipalités de rang provincial⁶². De même, le Zhejiang est la première province à appliquer dès 2002 dans l'ensemble de ses bourgs et villes chefs-lieux de districts la réforme du *hukou*. Suivant l'orientation donnée par le gouvernement central en 2001, elle permet aux migrants pouvant acheter un logement d'une certaine taille ou d'un certain prix et à ceux justifiant d'un certain niveau d'éducation de demander un *hukou* local (selon les barèmes des gouvernements locaux)⁶³. C'est également le cas du salaire minimum, déterminé par chaque province. Le Zhejiang est la seule province à l'appliquer sur l'ensemble de son territoire, les autres provinces, comme le Guangdong, se limitant à certaines villes. Un autre exemple, qui tend à placer le Zhejiang en précurseur d'évolutions majeures, concerne la réforme financière du secteur privé. En mars 2012, le Conseil des affaires d'État annonce un projet pilote de réforme des règles d'investissements dans le secteur privé à Wenzhou. Le but est de donner un cadre réglementaire et légal au financement des activités du secteur privé en Chine, suite à la mise en place d'un système parallèle de prêts illégaux à Wenzhou ayant conduit à de nombreuses faillites⁶⁴.

Ainsi, de par sa position économique privilégiée, la province a-t-elle la capacité de mettre en œuvre des politiques régionales appelées dans le futur à se généraliser. De par

⁶² CHUNG Jae Ho et LAM Tao-Chiu, 2010, *China's local administration. Traditions and changes in the sub-national hierarchy*, Oxon, Routledge, p. 131.

⁶³ Note du Bureau du gouvernement de la province du Zhejiang relatif à la mise en œuvre par le Bureau provincial de la sécurité publique de la réforme du *hukou* [*Zhejiang sheng renmin zhengfu bangongting zhuanfa sheng gong'an tingguanyu shenhua huji guanli zhidu gaige yijian de tongzhi*], 29 mars 2002, art. 2.

⁶⁴ Article du *Wall Street Journal*, « China tests financial relaxation in Wenzhou », 28 mars 2012.

son territoire, elle est également une vitrine des évolutions socio-économiques et spatiales observées en Chine.

Processus de transformation spatiale et impacts sur l'armature urbaine

L'étude des processus de transformation spatiale à l'origine de l'évolution de l'armature urbaine impliquait tout d'abord d'établir une hiérarchie des centres. Nous avons opté pour un classement nous semblant pertinent dans le cas spécifique de la province du Zhejiang. Ce classement tient compte des chiffres du recensement de la population qui a lieu tous les dix ans et qui, contrairement à ceux du Bureau de la statistique basés sur le *hukou*, prend en compte les permis de résidence et intègre par conséquent la majeure partie des flux de migrants⁶⁵. Les catégories de villes sont ainsi définies :

- Les grandes villes ont une population supérieure à un million d'habitants ;
- Les villes moyennes ont une population comprise entre 500 000 et un million d'habitants ;
- Les petites villes ont une population comprise entre 100 000 et 500 000 habitants ;
- Les bourgs ont une population inférieure à 100 000 habitants.

Selon le dernier recensement de 2010, l'armature urbaine de la province est composée de quatre grandes villes, cinq villes moyennes et 48 petites villes. Les petites villes et les bourgs comptent alors pour 60 % de la population urbaine de la province. Le recensement de 2000 mettait en évidence quatre grandes villes, mais seulement une ville moyenne et 52 petites villes. L'ensemble petites villes et bourgs, représentait alors 67 % de la population urbaine. Le travail de recherche entre dans le détail de ces chiffres pour dégager les tendances et analyser les processus engagés au cours des trente dernières années.

Les petites villes apparaissent dès lors comme l'échelon urbain ayant connu les plus grandes mutations et par conséquent ayant eu un impact majeur sur la forme de l'armature urbaine. Les villes chinoises connaissent en effet de profonds bouleversements depuis le début des années 1990, bouleversements qui ont d'abord eu lieu dans les grandes villes pour progressivement se diffuser vers les petites villes. Il s'agit dès lors d'analyser les processus de transformation spatiale qui touchent ces centres urbains. Il apparaît que l'aménagement urbain s'inscrit dans une approche standardisée, qui tend à faire de la ville

⁶⁵ Une personne habitant et travaillant dans une ville A et disposant d'un *hukou* d'une ville B sera comptabilisée par le Bureau de la statistique dans la ville B et par le recensement dans la ville A.

un produit unique indépendant de réalités territoriales pourtant fort différentes⁶⁶. Ainsi les petites villes font-elles l'objet d'un même zonage fonctionnel, qui se traduit logiquement à terme par un jeu de substitution de classes sociales. Imposer aux populations résidentes des centres-villes de céder la place à de nouveaux immeubles de bureaux ou de logements de haut standing et de gagner les proches périphéries⁶⁷ n'est certes pas une spécificité chinoise, et le modèle serait classique sans son ampleur et son systématisme. Par ailleurs, le passage à la voiture comme mode de déplacement – et la dépendance qui en résulte – valide un étalement urbain et la desserte de zones urbanisées de densité décroissante⁶⁸. Il s'agit là de paramètres communs du développement des petites villes. Une étude récente financée par les Nations Unies⁶⁹, tout en soulignant les réalisations de l'urbanisation chinoise, répertorie certains des problèmes récurrents liés aux pratiques en cours : une détérioration de l'environnement affectant la qualité de vie des résidents urbains, un déséquilibre des finances locales mettant en danger la pérennité des villes – déficit qui va de pair avec une trop grande dépendance du développement local à la conversion des terres agricoles –, ou encore une multiplication des projets « marketing », à savoir d'infrastructures coûteuses construites non en fonction des besoins réels mais dans une logique de marketing territorial et de compétition urbaine.

L'aménagement urbain compromet, sous cette forme, la capacité des villes à intégrer tant les populations rurales périphériques que les populations migrantes venant de territoires plus éloignés. Ne pouvant s'affranchir des réalités socio-économiques des territoires, il soulève la question de l'évolution d'un milieu rural encore présent vers un milieu urbain en formation. Là encore, cette transition territoriale ne peut faire abstraction du constat de désertification de villes nouvelles ou de nouveaux quartiers, ainsi que des protestations publiques liées aux expropriations. L'intégration par le développement urbain est donc loin d'être évidente, et la difficulté est d'autant plus grande que les petites villes répliquent des modes de planification propres aux grandes métropoles sans en avoir l'attractivité. Ainsi cette thèse s'intéresse-t-elle au processus même de périurbanisation et nécessairement, en amont, à la planification qui l'accompagne.

⁶⁶ MANGIN David, 2004, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Vilette, 398 pages.

⁶⁷ SANJUAN Thierry, 2007, « La ville », dans SANJUAN Thierry (dir.), *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Paris, Armand Colin, p. 268.

⁶⁸ Banque mondiale, 2012, *China Small and Medium Towns Overview*, *op. cit.*, p. 2.

⁶⁹ SHAO Yisheng *et al.*, 2008, *Some Observations Concerning China's Urban Development*, Pékin, China Architecture and Building Press, 252 pages.

Dans le même temps, ces petites villes s'affirment comme de nouveaux pôles de développement socio-économique. Elles bénéficient de nouvelles infrastructures, qui leur confèrent un rôle essentiel au sein de l'armature urbaine en leur permettant de délivrer de nouveaux services et, suivant la théorie des lieux centraux de Walter Christaller, en augmentant leur aire d'influence. L'armature urbaine s'enrichit de nouvelles entités dont il s'agira d'évaluer la pertinence : produits d'un aménagement inadapté, elles pourraient ne représenter que des maillons vides de la chaîne urbaine. Toujours est-il que le développement des petites villes redessine un maillage qui prend en compte des contextes pouvant s'avérer fort différent à l'intérieur même de la province. Ainsi cette interaction doit-elle aboutir à des formes spécifiques de développement au sein de l'armature urbaine de la province.

Du côté des praticiens...

Cette thèse s'appuie en premier lieu sur le projet réalisé avec le Groupe Huit au cours de l'année 2010, projet qui concernait dix petites villes du bassin de la rivière Qiantang, puis sur un travail de terrain mené principalement au cours de l'année 2011.

Le projet des petites villes du bassin de la rivière Qiantang m'a tout d'abord permis d'aborder leur développement du côté des praticiens. J'ai ainsi pu me rendre compte des contraintes et des intérêts, parfois divergents, gouvernant les choix des différents acteurs du développement urbain, en l'occurrence des gouvernements locaux, du gouvernement provincial et de la Banque mondiale. Cela fut aussi l'occasion de mieux appréhender la vision de l'aménagement urbain de notre partenaire chinois, ECIDI (East China Investigation & Design Institute), une entreprise d'État d'ingénierie intervenant dans la conception et la réalisation d'infrastructures urbaines, de transport et d'énergie à travers l'ensemble du pays⁷⁰. Au cours de ce projet, j'ai notamment effectué trois visites dans chacune des petites villes en question dans le bassin de la rivière Qiantang et j'ai eu l'occasion de m'entretenir à chaque fois avec les dirigeants locaux. J'ai aussi pu rencontrer les institutions en charge des investissements et de la gestion des infrastructures et des services urbains. Suivant le type d'infrastructure, il s'agissait de la Compagnie de

⁷⁰ ECIDI a été fondé en 1954 à Shanghai et elle est une des cinq plus grandes entreprises d'ingénierie de Chine, à l'origine spécialisée dans l'hydroélectricité. L'entreprise s'est ensuite diversifiée et intervient dans tous les aspects de l'aménagement urbain, des schémas de transport aux projets immobiliers. L'entreprise dispose de 38 bureaux en Chine, et son siège est à Hangzhou. Site Internet : <http://www.ecidi.com>.

l'investissement et du développement urbain⁷¹, de la Compagnie des eaux ou de la Compagnie des déchets, fonctionnant selon un modèle de régie. Les visites de terrain et les réunions tenues lors de la validation, puis de la conception des infrastructures urbaines alimentent la rédaction d'une partie de cette thèse, consacrée à la planification et à la forme de l'aménagement urbain. Tout au long de cette période, le temps passé à travailler avec ECIDI sur la conception des projets m'a éclairé quant à l'approche de ce bureau d'études en développement urbain. D'autres discussions, menées à Hangzhou avec le Bureau provincial de la construction et la Banque mondiale, remettait le projet dans une perspective plus large, celle du développement des petites villes et du bassin de la rivière Qiantang. Enfin, à chaque étape du projet, des ateliers de travail étaient organisés réunissant les différentes parties prenantes. C'était alors l'occasion pour le Groupe Huit et ECIDI de présenter les options choisies et de donner les éléments de compréhension aux arbitrages nécessaires. C'était aussi l'occasion d'observer les négociations entre le gouvernement provincial et les gouvernements locaux, ainsi que celles entre le gouvernement provincial et la Banque mondiale.

À la suite de ce projet, j'ai entrepris de changer de focale, tout d'abord en élargissant mon champ d'étude à l'ensemble de la province (jusqu'alors, le projet m'avait permis d'observer les évolutions en cours en particulier dans bassin de la rivière Qiantang). Ensuite, il s'agissait d'aborder le sujet en partant de la vision d'une autre catégorie d'acteurs du développement urbain, en l'occurrence les opérateurs industriels et immobiliers, et enfin en considérant les réactions (générales ou ponctuelles, notamment en termes de changement de résidence) de la population, prise dans sa diversité. Au cours de l'année 2011, j'ai effectué trois missions, une dans la région deltaïque, une sur le littoral et une dans les terres intérieures, en choisissant des villes aux caractéristiques complémentaires de celles que j'avais déjà eu l'occasion d'étudier. J'ai visité 19 villes, allant du bourg à la ville moyenne, et me suis entretenu avec les habitants de différentes catégories sociales : j'ai procédé à 53 entretiens, dont les comptes rendus synthétiques des plus significatifs sont disponibles en annexe. Ces entretiens ont été menés selon une méthode semi-directive, et visaient en priorité à apprécier les logiques de choix des lieux de résidence pour la population et des lieux d'investissements pour les acteurs industriels et immobiliers. Il s'agissait d'analyser les raisons de leur présence dans tel bourg, telle petite ville ou telle ville moyenne, et de les corrélérer aux schémas de développement

⁷¹ Ces compagnies sont chargées de l'aménagement urbain d'un espace de la ville : le gouvernement municipal leur délègue la gestion des terres et elles ont la responsabilité de la construction des infrastructures.

régionaux selon les différents échelons de l'armature urbaine, centres urbains et périphéries rurales, sur les trois grands ensembles géographiques. Le choix des villes relevait certes d'une stratégie basée sur les études antérieures, mais aussi sur des observations relatives à telles ou telles particularités relevées dans les statistiques ou sur les images satellites. Opportunisme et persévérance prévalaient dans l'obtention impromptue d'entretiens. Taper aux portes des usines et des agences immobilières, visiter à pied les villages urbains, les nouveaux complexes résidentiels ou ceux datant des années 1990, rencontrer les agents immobiliers, les directeurs d'usines (il m'est arrivé de visiter notamment des usines d'industriels français), les salariés (des responsables des ressources humaines, du marketing, des chaînes de production, des ingénieurs jusqu'au ouvriers), la population locale (la population aisée des beaux quartiers tout comme la population plus pauvre des tissus urbains anciens et des villages et bourgs périphériques), et enfin rencontrer les migrants⁷² ont alimenté mes enquêtes sur la perception de chacun du développement de sa ville. Les entretiens se sont déroulés dans une double perspective : d'une part, ils constituent une source d'informations sur les stratégies de localisation mises en place par les différentes catégories d'acteurs. D'autre part, ils constituent un ensemble de parcours individuels, qui, assemblés les uns aux autres, esquissent les contours de logiques spatiales de développement et du processus de recomposition des territoires.

À l'appui de ce travail de terrain, j'ai mobilisé les ressources mises à disposition par les autorités chinoises et par l'Internet pour analyser les territoires, au premier rang desquelles les annuaires statistiques, thématiques et géographiques, ainsi que les images satellites disponibles sur Google Earth.

Ainsi la thèse s'ouvre-t-elle sur l'analyse de l'évolution de l'armature urbaine de 1990 à 2010 dans le Zhejiang. Après une mise en perspective de la province à l'intérieur de la Chine (chapitre 1), le chapitre 2 s'attache à identifier l'armature urbaine au sein du système administratif territorial. Le chapitre 3 met ensuite en évidence la croissance tout d'abord numérique puis démographique des petites villes, qui équilibrent une armature urbaine jusqu'alors essentiellement composée de très grands et très petits centres (les grandes villes et les bourgs), tout en la situant dans le contexte d'un développement régional différencié.

⁷² Habituellement, le terme migrant désigne une personne née dans une ville (où ses parents habitent) et vivant dans une autre. En Chine, il désigne surtout les « migrants industriels », les *mingong*, qui sont ces paysans ayant migré en masse vers le littoral pour travailler dans les usines. Il existe aussi d'autres migrants que nous qualifieront de « migrants urbains », qui sont des migrants ayant un certain niveau d'éducation, comme par exemple les professeurs et ceux travaillant dans le secteur tertiaire. Dans cette thèse, le terme migrant désigne les « migrants industriels », sauf lorsque nous précisons « migrants urbains ».

Dans la deuxième partie, le chapitre 4 expose les politiques ayant soutenues l'essor des petites villes. Puis le chapitre 5 aborde l'importante restructuration des centres urbains, principalement depuis le début des années 2000. Il met en perspective le développement urbain avec les divers intérêts qui le sous-tendent, et qui expliquent notamment la forme de la planification. Enfin, il aborde les principales caractéristiques de la restructuration des petites villes. Le chapitre 6 s'attache ensuite à analyser ses implications spatiales et socio-économiques, et en questionne la pertinence.

Enfin, l'échelle s'accroît ensuite progressivement dans la troisième partie pour conclure tout d'abord sur les recompositions spatiales locales, puis ensuite sur les relations de complémentarité et de compétitivité entre les petites villes. Le chapitre 7 présente la forme du développement local et la redistribution spatiale opérée par les populations et les activités économiques entre les petites villes et leurs périphéries rurales. Il souligne une dualité fonctionnelle et nécessaire entre petites villes et bourgs. Le chapitre 8 met en évidence une sélection et une diversification déjà en cours dans l'armature urbaine de la province. Pour finir, le chapitre 9 explicite les nouveaux rôles que jouent les petites villes au sein de l'armature urbaine, rôles qui se révèlent toutefois inégaux et qui débouchent sur une typologie des petites villes du Zhejiang. La forme du développement régional se nourrit de cette typologie et alimente la proposition de plusieurs scénarios quant à l'évolution de l'armature urbaine.

Première partie :
Une armature urbaine plus équilibrée

La fin du XX^e siècle a consacré la formation de grandes régions métropolitaines en Chine. Ces régions métropolitaines concentrent la croissance économique et absorbent les flux migratoires. Elles couvrent de larges territoires caractérisés par la forte densité des infrastructures de réseaux, du bâti et de la population. Le développement de ces régions métropolitaines a eu pour conséquence l'augmentation des inégalités spatiales. Aujourd'hui, il est devenu nécessaire de réduire ces inégalités, tout en soutenant la croissance de ces pôles, moteurs du développement économique.

Ainsi l'armature urbaine évolue-t-elle dans le contexte d'un nécessaire rééquilibrage territorial. Elle résulte de stratégies nationales qui dictent la restructuration des espaces régionaux, et de leur capacité à assimiler des enjeux économiques locaux. Dès lors, s'est-elle modifiée depuis le début des réformes économiques ? Dans quel sens ? Assiste-t-on à une consolidation des régions métropolitaines, à la formation de grandes métropoles polarisant le développement ? Ou à l'inverse, les plus petites villes ou les villes de taille moyenne prennent-elles place dans le processus ?

L'exemple de la province du Zhejiang permet d'analyser ces questions dans une riche province du littoral, où la puissance publique a les moyens de mettre en œuvre réformes et investissements – mise en œuvre dont il s'agira d'évaluer la pertinence –, où les bouleversements économiques et urbains sont parmi les plus intenses et où la proximité immédiate de Shanghai crée le contexte d'une région métropolitaine. Dans l'histoire de la Chine, le Zhejiang occupe une place significative depuis la dynastie des Song du Sud (1127-1279), période au cours de laquelle Hangzhou, capitale de la province et ville parmi les plus peuplées du monde, devint la capitale de l'Empire. Par la suite, l'installation des concessions étrangères a fait de Shanghai un port prospère et l'une des plus grandes métropoles du monde. L'ouverture progressive aux investissements étrangers débutée en 1978 puis la volonté du gouvernement central de favoriser l'émergence d'une métropole d'équilibre, ont confirmé la place de Shanghai comme l'un des trois principaux pôles économiques de Chine à partir des années 1990. La région du delta du Yangzi s'est progressivement structurée autour de ce centre d'échanges de rang mondial, et l'armature urbaine de la province du Zhejiang se construit notamment à partir de l'articulation avec ce pôle économique de premier plan.

Mais la croissance urbaine ne se limite pas à l'arrière-pays de Shanghai, d'autres territoires du Zhejiang sont sujets à une forte urbanisation qui s'y exprime diversement, toutefois avec pour constante le développement des petites villes. La province présente des situations locales très contrastées : une région deltaïque au nord caractérisée par ses basses

terres humides aux fortes densités de population et par sa proximité avec Shanghai ; un littoral encaissé et isolé dont les ports ont prospéré au gré de l'ouverture du pays au commerce international ; un bassin fluvial, au cœur de zones montagneuses peu peuplées, où progressivement se diffuse la croissance économique. Le chapitre 1 souligne l'importance du delta du Yangzi dans l'histoire de la province, et le développement plus récent du littoral et du bassin du Jinq. Le chapitre 2, après avoir clarifié la place de la ville au sein du territoire et de la hiérarchie administrative, explicite les seuils de trois catégories de villes : petites villes, villes moyennes et grandes villes. Le chapitre 3 décrit ensuite l'évolution de l'armature urbaine de 1990 à 2010 en fonction de cette classification, et met en évidence le développement des petites villes et leur place grandissante dans la croissance urbaine et démographique.

Chapitre 1 : Le Zhejiang et l’empreinte deltaïque

Du delta du Yangzi ...

Un centre politique, culturel et économique

La province du Zhejiang se situe sur le littoral, au niveau du delta du fleuve Yangzi. Ce delta a construit l’identité de la province au cours de son histoire. Le Yangzi, d’une longueur de 6 300 km, traverse la Chine d’est en ouest. C’est le fleuve le plus long de Chine. Il prend sa source dans les monts Tanggula au Tibet à 6 600 m d’altitude et se jette dans la mer de Chine orientale au niveau de Shanghai. Du point de vue de l’aménagement du territoire, le Yangzi constitue un axe naturel de communication entre le littoral et l’intérieur du pays.

Lorsque la dynastie Qin (221-206 av. J.-C.) unifie la Chine pour la première fois et jette les bases administratives d’un État centralisé, le delta du Yangzi est alors à l’extrémité sud-est de ce nouvel Empire. C’est à partir de la dynastie Jin que le delta va prendre son essor. Cette dynastie commence par les Jin de l’Ouest (265-316) avec pour capitale Luoyang, située plus au nord dans la vallée inférieure du fleuve Jaune. Puis les Jin de l’Est (316-420) vont déplacer la capitale à Jiankang (aujourd’hui Nankin). Le delta du Yangzi devient alors pour la première fois au IV^e siècle un centre politique, culturel et économique majeur en Chine. S’ensuit la période des dynasties du Nord et du Sud, au cours de laquelle Jiankang reste la capitale de la Chine du Sud. Jiankang et Hangzhou, toutes deux situées dans le delta du Yangzi, sont alors les principales villes de la Chine du Sud⁷³.

La dynastie des Sui (589-618) réunit ensuite la Chine et construit le Grand Canal reliant Hangzhou à la vallée inférieure du fleuve Jaune. Le Grand Canal est alors l’expression de la volonté politique de relier les deux grands bassins humains de la Chine, la vallée inférieure du fleuve Jaune et le delta du Yangzi, afin d’unifier le Nord et le Sud. Au IX^e siècle, le delta du Yangzi est la région la plus peuplée de Chine⁷⁴.

Au X^e siècle, après une nouvelle période de divisions, la dynastie des Song du Nord (960-1127) rétablit l’unité de la Chine, et la période qui suit constitue certainement l’apogée de l’influence politique et culturelle du delta du Yangzi. Durant la dynastie des

⁷³ CHANDLER Tertius, 1987, *Four thousand years of urban growth : a historical census*, New York, St. David’s University Press, p. 465.

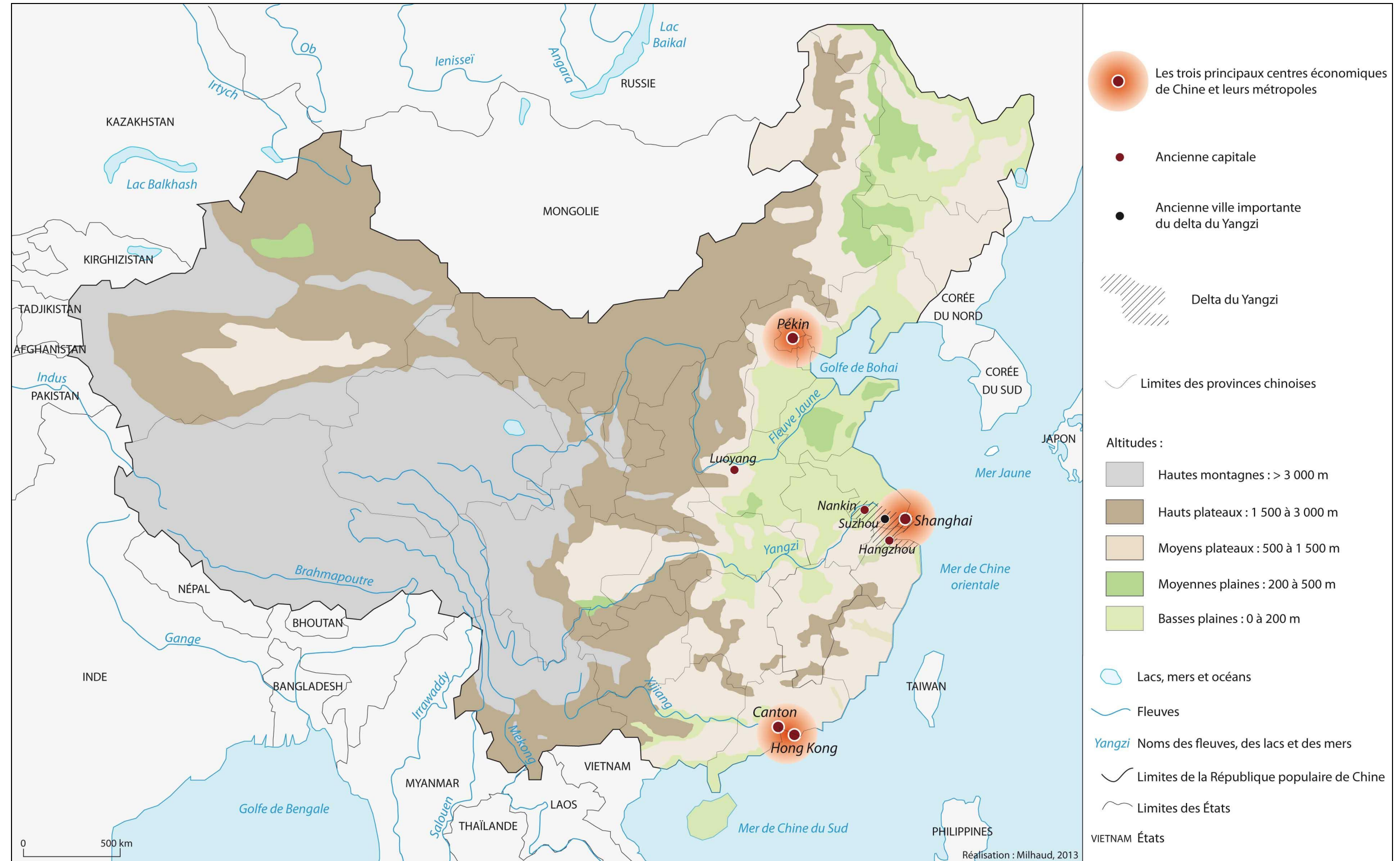
⁷⁴ MOTE Frederick, 2003, *Imperial China 900-1800*, Cambridge, Harvard University Press, 1 106 pages.

Song du Sud (1127-1279), Hangzhou devient la capitale de la Chine, et probablement, avec 1,5 million d'habitants, une des villes les plus peuplées au monde. Marco Polo, qui aurait visité Hangzhou vers la fin du XIII^e siècle, en revint émerveillé et la qualifia de « plus belle ville du monde ». Le delta est alors notamment reconnu dans le monde entier pour sa production de céramiques et plus particulièrement de porcelaines. Par la suite, durant la dynastie Yuan (1271-1368), des mots attribués au poète Chaoying traduisent l'influence qu'exerçait alors Hangzhou et Suzhou, deux villes du delta : « au ciel il y a le paradis, sur terre il y a Suzhou et Hangzhou ».

Pékin devient la capitale de la Chine au cours de la dynastie Yuan, puis c'est à nouveau Nankin au début de la dynastie Ming (1368-1644). L'empereur Yongle la déplace enfin à Pékin en 1421, d'où elle ne bougera plus si ce n'est pendant de courtes périodes de troubles intérieures. Le delta du Yangzi va à partir de ce moment là devenir un centre économique de premier plan, dont l'emblème sera plus tard la ville de Shanghai.

En raison de sa position stratégique à l'embouchure du Yangzi et de la proximité de villes aux productions artisanales réputées comme Hangzhou et Suzhou, Shanghai évolue alors en un centre d'échanges économiques important grâce au développement du commerce maritime. Suite au traité de Nankin en 1842 et à l'installation des concessions étrangères, le développement économique prend de l'envergure, faisant de Shanghai le port le plus important d'Asie. Britanniques, américains, français, russes et japonais s'y établissent et en font à la fois un havre pour les réfugiés et le lieu de culture et de plaisir, qui en fit sa réputation. Au début du XX^e siècle, Shanghai compte environ un million d'habitants, et devient le centre financier d'Asie. La ville connaît ensuite une période de déclin due à la guerre sino-japonaise puis à l'installation de la République populaire de Chine en 1949 : considérée comme le symbole du capitalisme, Shanghai est alors mise en sommeil par le pouvoir communiste, et ne se réveille qu'avec les réformes économiques en 1978. La métropole s'affirme dès lors comme l'un des pôles économiques les plus importants de Chine, et le delta du Yangzi le premier centre industriel du pays. La carte 4 situe à l'échelle de la Chine le delta du Yangzi et ses grandes villes.

Carte 4. Le delta du Yangzi et la Chine



Source : Google Maps, 2012.

Le delta du Yangzi a donc accueilli à trois reprises la capitale d'une Chine unifiée : d'abord à Nankin, entre 316 et 420, puis à Hangzhou, entre 1127 et 1279, puis de nouveau à Nankin, entre 1368 et 1421. Ses plaines fertiles en ont fait très tôt un des deux plus importants bassins démographique et économique de la Chine. De grandes villes s'y sont développées, en particulier Nankin, Suzhou et Hangzhou. Depuis le XIX^e siècle, le développement du delta du Yangzi s'assimile à l'essor de Shanghai. Shanghai, Nankin et Hangzhou sont les trois principales villes historiques de cet espace deltaïque.

Le premier bassin industriel du pays

Le delta du Yangzi est ainsi riche d'une histoire qui en a dessiné l'armature urbaine et structuré l'espace. Le Grand Canal mais aussi les centaines de canaux qui le parcourent sont millénaires, tout comme ses grandes villes, mis à part Shanghai qui, nous l'avons vu, ne s'est imposée qu'à partir du XIX^e siècle.

Même si son développement est plus récent que d'autres villes du delta, Shanghai en est aujourd'hui le centre démographique, économique, financier et culturel. Au cours des trente dernières années, le gouvernement central a soutenu son essor et y a permis de grands projets d'aménagements, à l'image du nouveau quartier de Pudong au tournant des années 1990 et, plus récemment, de l'Exposition universelle en 2010. D'autre part, les nombreuses infrastructures structurantes réalisées dans le delta du Yangzi l'ont été dans une logique de métropolisation autour de Shanghai. Ces infrastructures, en particulier les aéroports et ports internationaux, les autoroutes et les lignes ferroviaires à grande vitesse, se sont ajoutées ou substituées au réseau dense de canaux existants dans l'organisation de l'espace deltaïque. Par exemple aujourd'hui, le delta du Yangzi concentre le premier et le sixième port international en volume de marchandises : le port de Shanghai et le port de Ningbo-Zhoushan⁷⁵, dans le nord du Zhejiang. En outre, depuis 2008, le pont de la baie de Hangzhou, long de 36 km, qui relie directement Ningbo à Shanghai, est le pont le plus long du monde.

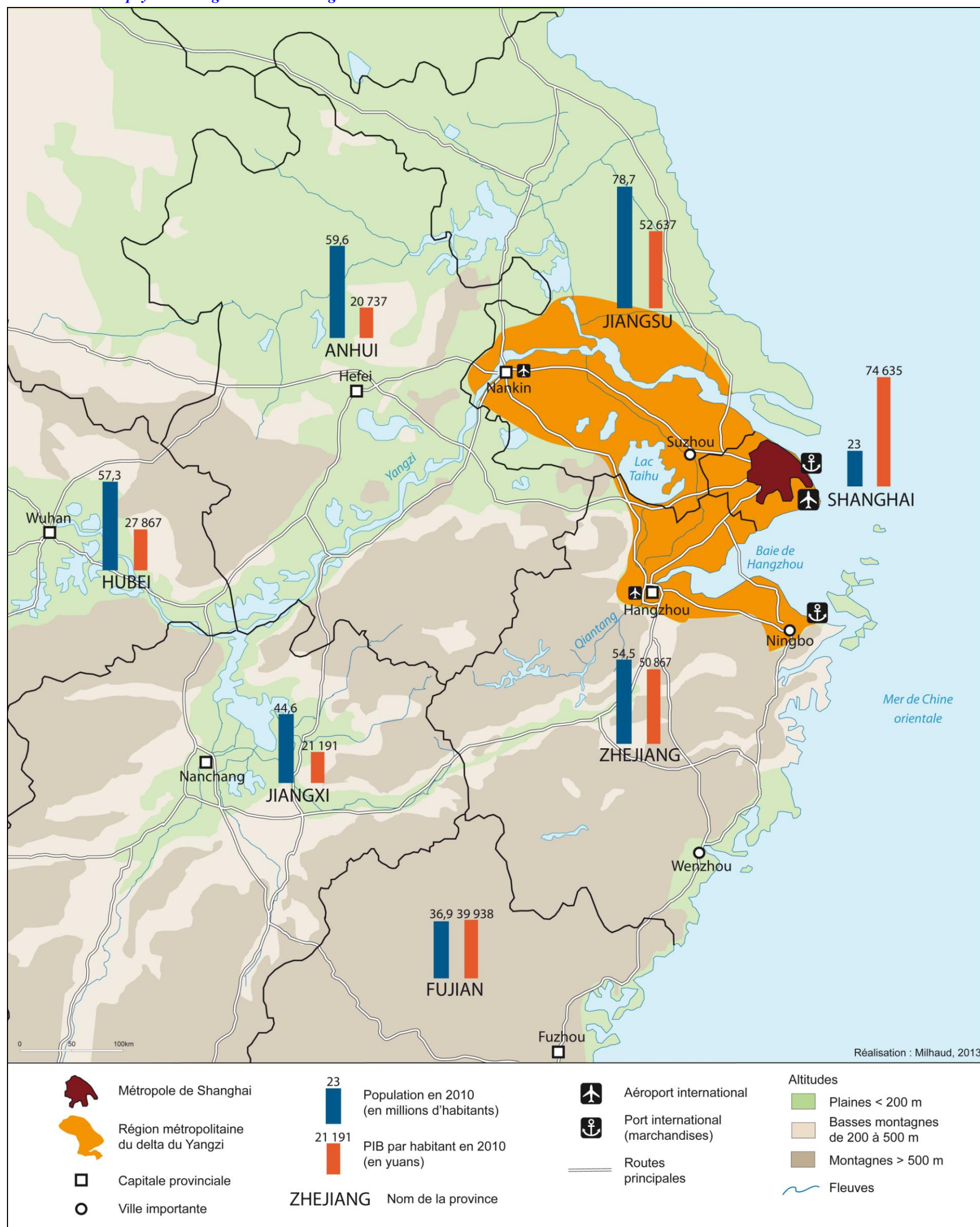
Ce maillage territorial se nourrit donc à la fois d'une armature ancienne faite de canaux construits autour de centres urbains millénaires, Nankin, Suzhou et Hangzhou, et d'une armature plus récente faite de réseaux de transport à grande vitesse structurés autour de Shanghai. Devenue métropole mondiale, Shanghai est le pôle de commandement

⁷⁵ <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, consulté le 18 mars 2013, site Internet du World Shipping Council.

économique, financier et culturel, alors que le reste du delta est devenu depuis trente ans son arrière-pays, est devenu le plus important bassin industriel de Chine.

D'un point de vue administratif, les basses terres humides du delta recouvrent le sud de la province du Jiangsu, la municipalité de Shanghai et le nord de la province du Zhejiang. Du nord au sud, le delta s'étend de Nankin à Ningbo, en passant par Suzhou, Shanghai et Hangzhou (*cf.* carte 5). Ce territoire se prolonge légèrement au-delà des limites du delta initial et englobe les rives sud de la baie de Hangzhou, qui se trouvent dans la continuité du delta. Cette juxtaposition administrative d'une municipalité et en partie de deux provinces complexifie la lecture du développement de l'espace deltaïque. Les logiques de métropolisation autour de Shanghai se font en parallèle d'autres logiques de développement propres à chacune des deux provinces qui complètent le delta.

Carte 5. L'arrière-pays de Shanghai à l'échelle régionale



Source : Zhongguo tongji nianjian, 2011, op. cit., p. 56 et 95.

La municipalité de Shanghai et les deux provinces du Jiangsu et du Zhejiang concentrent ensemble 156,19 millions d'habitants, soit 11,6 % de la population chinoise, pour un PIB de 8 631,38 milliards de yuans, soit 21,5 % du PIB chinois en 2010⁷⁶. À l'échelle de la Chine, cet ensemble régional a un impact démographique et économique majeur. Shanghai y présente le niveau de PIB par habitant le plus élevé en 2010, 74 635 yuans, alors que le Jiangsu et le Zhejiang suivent, avec respectivement 52 637 et 50 867 yuans. À sa lisière, les provinces du Jiangxi et de l'Anhui sont plus de deux fois et demie moins riches que celle du Jiangsu et du Zhejiang et près de quatre fois moins riche que la municipalité de Shanghai, avec un PIB par habitant autour de 20 000 yuans. Ces différences de niveau de développement économique sont à l'origine de flux migratoires qui soutiennent en partie la croissance urbaine des provinces du littoral et en particulier des bassins industriels tels que celui du delta du Yangzi. La province du Fujian, située sur le littoral au sud de la province du Zhejiang, est moins riche, avec 40 000 yuans, ce qui tend à confirmer l'impact économique du delta du Yangzi.

Le delta du Yangzi, aujourd'hui arrière-pays de Shanghai, est le cœur de cette espace régional. D'ailleurs, les capitales des deux provinces qui se superposent à son territoire, Nankin pour la province du Jiangsu et Hangzhou pour la province du Zhejiang, y sont situées. Ainsi, au cours de l'histoire, le delta du Yangzi a-t-il catalysé le développement de cette région et en a forgé l'identité. Pourtant, aujourd'hui, la province du Zhejiang ne se résume pas à cet espace deltaïque : d'autres espaces ont désormais émergé, en interaction avec les logiques de développement du delta.

... à la province du Zhejiang

La topographie même du Zhejiang sépare le nord de la province, fait de basses terres humides, parties du delta du Yangzi, du littoral et des terres intérieures, ensembles montagneux traversés par des plaines côtières puis fluviales. L'histoire du peuplement du Zhejiang montre l'influence que le delta du Yangzi a toujours exercé sur la province, mais met aussi en évidence, de manière encore plus caractéristique au cours des trente dernières années, le développement des espaces côtiers et de certaines villes des terres intérieures. Avant d'analyser plus en détail l'évolution de la répartition de la population dans la

⁷⁶ *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 56 et 95.

province, il convient de mieux caractériser ses territoires, qui se distinguent par leur diversité.

Une province aux multiples territoires

D'une surface totale de 101 800 km², le territoire de la province est composé en majorité de collines et montagnes pour 70,4 %, puis de plaines pour 23,2 %, alors que les rivières et lacs comptent pour 6,4 %. Le Zhejiang se décompose en trois grands ensembles : la région deltaïque située au nord de la province, le littoral et les terres intérieures, elles-mêmes subdivisées en trois parties, le bassin de la rivière Qiantang, le bassin du Jinqu et les montagnes du centre-est-sud (*cf.* carte 6).

Le premier ensemble, la région deltaïque, couvre le sud du delta du Yangzi et les rives de la baie de Hangzhou. Elle forme une plaine agricole entrecoupée de lagunes et de zones marécageuses et caractérisée par un maillage très dense de rivières et de canaux – le plus important est le Grand Canal, qui relie Hangzhou au lac Taihu, et, bien plus au nord, va jusqu'à Pékin –. Ces plaines humides sont propices aux cultures du riz, du thé, du coton et du lin, mais aussi entre autres à la pisciculture et à l'élevage du bétail⁷⁷. La région est notamment connue pour ses productions de soie et de céramiques.

La région deltaïque est suivie en son sud-est d'un littoral escarpé où les collines et les montagnes dessinent une côte très découpée, laissant par endroit la place à d'étroites plaines aux embouchures des rivières. La plus grande, au niveau de Wenzhou, se nomme la plaine agricole de Wenhuan. Bordé de plus de 3 000 îles, le littoral du Zhejiang voit ainsi se succéder de petits deltas où se sont développés des centres urbains. À chacun de ces deltas correspond un bassin fluvial qui relie le littoral à son arrière-pays montagneux. À Taizhou, c'est le bassin de la rivière Jiaojiang, qui s'étend sur 150 km vers l'intérieur. À Wenzhou le bassin de la rivière Oujiang couvre une grande partie des montagnes du sud. Au sud de Wenzhou, à Rui'an, ce sont les bassins de la rivière Feiyunjiang et de la rivière Anjiang. Le littoral est reconnu entre autres pour son thé, ses oranges, son poisson et son artisanat en bambou.

L'intérieur de la province peut être divisé en trois ensembles : le bassin de la rivière Qiantang, le bassin du Jinqu et les montagnes du centre-est-sud. Au sud de la région

⁷⁷ *Zhejiang sheng dituji* [Atlas du Zhejiang], 2008, Pékin, Zhonguo ditu chubanshe, p. 88-93 ; *Zhejiang di li* [Géographie du Zhejiang], 1978, Hangzhou, Zhejiang renmin chubanshe, 105 pages ; CHEN Qiaoyi, 1985, *Zhejiang dili jianshi* [Brève introduction de la géographie du Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang renmin chubanshe, p. 5-31.

deltaïque se trouve tout d'abord le bassin de la rivière Qiantang, qui regroupe des chaînes collinaires et des montagnes de basse altitude, inférieure à 1 000 m. Seule la montagne Tianmu, en son nord, culmine à 1 506 m. La rivière Qiantang, longue de 459 km, prend sa source dans les montagnes situées à la frontière avec les provinces de l'Anhui et du Jiangxi, et relie la zone montagneuse à la région deltaïque. Elle rencontre le Grand Canal à Hangzhou, puis se jette dans la mer de Chine orientale au niveau de la baie de Hangzhou. Au centre de cet ensemble se trouve le lac des 1 000 îles, lac formé artificiellement suite à la construction d'un barrage hydroélectrique sur la rivière Qiantang en 1959. Un affluent de la rivière Qiantang, la rivière Qujiang, lie cet ensemble montagneux au bassin du Jinqu situé en son sud. Ce dernier est une plaine agricole constituée de sols dénudés et érodés, où l'on pratique notamment la culture du riz et l'élevage du bétail. Elle est située au centre de la province et orientée suivant une direction nord-est-sud-ouest. Le nom de ce bassin est formé à partir de ceux des deux principales villes de cet espace, Jinhua et Quzhou. Enfin, au sud du bassin du Jinqu, se trouve le deuxième ensemble montagneux, plus élevé et moins peuplé que celui situé dans le bassin de la rivière Qiantang. Il commence au centre-est de la province, borde le littoral, où les montagnes Yandang et Tiantai culminent à des altitudes respectives de 1 108 et 1 138 m, et s'étend jusqu'au sud-ouest, où le mont Huangmaojian atteint 1 930 m. Toutes les montagnes de la province sont d'orientation sud-ouest / nord-est avec une altitude diminuant progressivement du sud vers le nord. Elles sont largement recouvertes de forêts de bambous et de pins, qui recouvrent 59,4 % de la surface totale de la province, soit le taux le plus important du pays.

Carte 6. Les trois grands ensembles de la province du Zhejiang



Source : Google Earth, 2012.

C'est ainsi que plusieurs ensembles distincts marqués par leur diversité et connectés par des bassins fluviaux dessinent la province du Zhejiang. Historiquement, c'est la région deltaïque qui, grâce à ses terres fertiles, fut le premier et principal lieu de peuplement de la province. Progressivement, la population s'est diffusée dans le bassin de la rivière Qiantang et le bassin du Jinqi, et ce n'est que plus récemment, à partir du XIX^e siècle et

avec l'ouverture des ports de Ningbo et de Wenzhou au commerce international, que le littoral est devenu le deuxième ensemble le plus peuplé de la province, contribuant à équilibrer son développement. Enfin, les montagnes du sud ont quant à elles toujours constitué un ensemble sous-peuplé qui représente aujourd'hui une importante réserve écologique.

La prédominance deltaïque

Les traces de population les plus anciennes ont été trouvées autour de Shaoxing⁷⁸, sur les rives sud de la baie de Hangzhou, et datent de la période des Printemps et des Automnes. Elles confirment la sédentarisation des populations dans la région deltaïque. Après la première unification de la Chine et au cours des dynasties Qin et Han, entre 221 av. J.-C. et 220, le territoire correspondant à la province du Zhejiang se divise en trois zones : le territoire de Danyang, celui de Wu et celui de Kuaiji, qui correspondent à la région deltaïque et au bassin de la rivière Qiantang (*cf.* carte 7). À la fin de la dynastie Han, la région deltaïque regroupe alors 1,2 million d'habitants, presque deux fois plus que la population du bassin de la rivière Qiantang, 630 000 habitants. Le reste du territoire de la province n'est quasiment pas peuplé.

Deux siècles plus tard, à la fin de la dynastie des Jin de l'Est en 420, la population se répartit de la manière suivante : la région deltaïque et le bassin de la rivière Qiantang concentrent ensemble 1,125 million d'habitants, le bassin du Jinqu 108 000 habitants et le littoral 61 000 habitants. Le Nord de la province regroupe donc toujours une grande majorité de la population, 87 % exactement, mais des populations commencent à s'installer dans le bassin du Jinqu et sur le littoral.

Les divisions administratives sont ensuite modifiées au début de la dynastie Tang, en 618, et elles ne varieront plus jusqu'à la fin de la période impériale⁷⁹. Le tableau 1 donne la répartition de la population par ensemble de la province et par sous-ensemble dans les terres de l'intérieur au cours des dynasties Tang, Song, Yuan, Ming et Qing.

⁷⁸ Pour faciliter la compréhension, les noms actuels sont utilisés dans le texte lorsque les territoires désignés sont identiques, même si ces derniers pouvaient avoir des noms différents aux époques mentionnées. L'ensemble des informations contenues dans ce paragraphe proviennent de deux ouvrages chinois : CHEN Qiaoyi, 1985, *Zhejiang dili jianshi, op. cit.*, p. 363-371 ; *Zhejiang dili*, 1978, *op. cit.*, 105 pages.

⁷⁹ Le territoire de la province est alors divisé en 11 entités : la région deltaïque regroupe les territoires de Wuxing, Wu, Yuhang, Kuaiji et Mingzhou, le bassin de la rivière Qiantang correspond au territoire de Xin'an, le bassin du Jinqu à ceux de Wuzhou et Quzhou, le littoral à ceux de Linhai et Yongjia, et enfin le sud montagneux au territoire de Kuozhou.

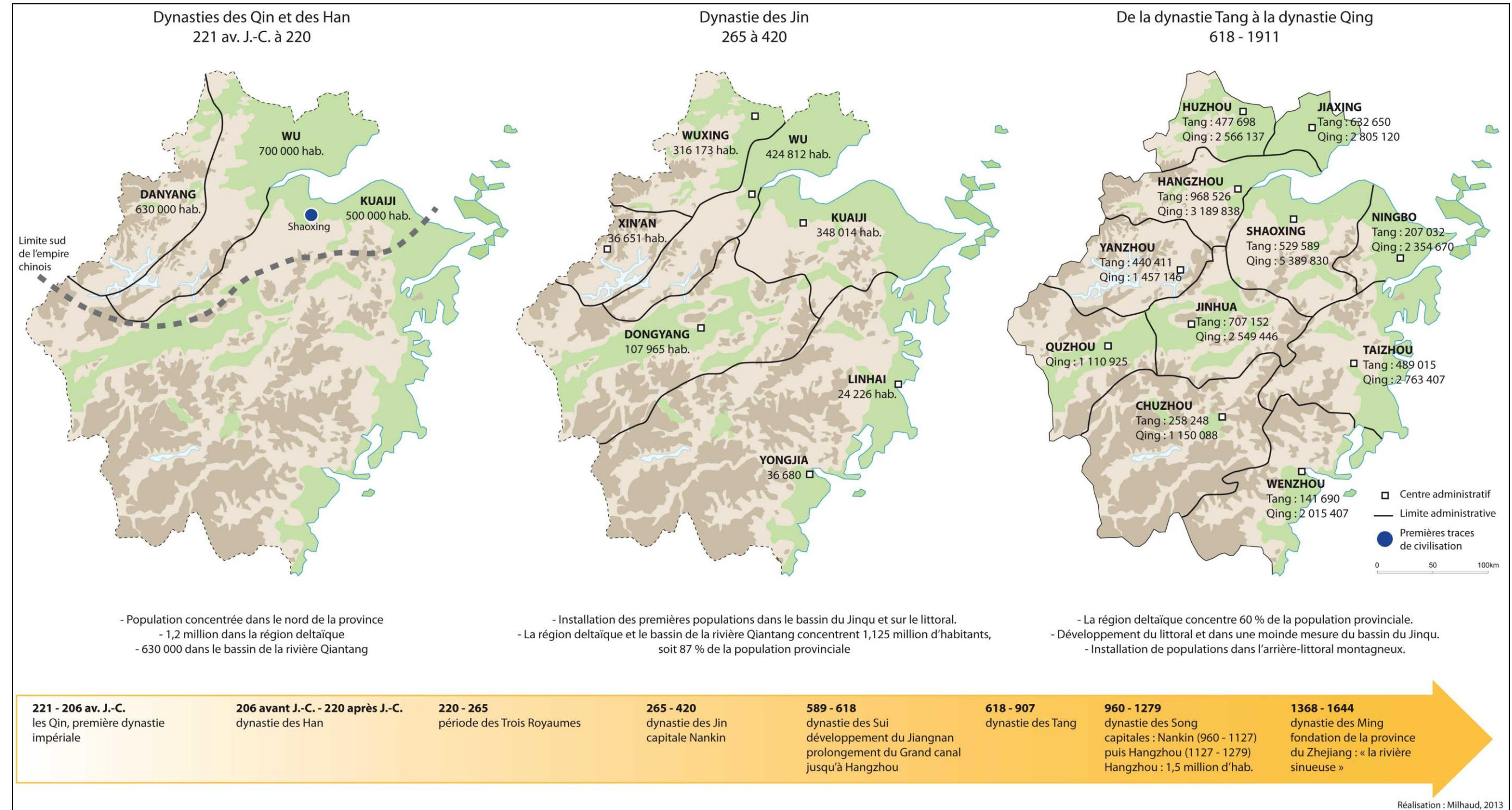
Tableau 1. La répartition de la population sur le territoire du Zhejiang du VII^e au XX^e siècles

Période Ensemble	Dynastie des Tang (618-907)	Dynastie des Song du Nord (960-1127)	Dynastie des Song du Sud (1127-1279)	Dynastie des Yuan (1279-1368)	Dynastie des Ming (1368-1644)	Dynastie des Qing (1644-1912)
Région deltaïque <i>Part dans le Zhejiang</i>	2 815 495 58 %	1 474 396 51 %	2 648 897 52 %	5 113 153 55 %	3 215 224 58 %	16 305 595 60 %
Littoral <i>Part dans le Zhejiang</i>	630 705 13 %	514 665 18 %	1 458 796 29 %	1 501 681 16 %	598 726 11 %	4 778 814 17 %
Terres intérieures <i>Part dans le Zhejiang</i>	1 405 811 29 %	918 588 32 %	993 179 19 %	2 619 156 28 %	1 694 109 31 %	6 267 605 23 %
Bassin du Qiantang <i>Part dans le Zhejiang</i>	440 411 9 %	107 521 4 %	175 903 3 %	504 264 5 %	211 943 4 %	1 457 146 5 %
Bassin du Jinqu <i>Part dans le Zhejiang</i>	707 152 15 %	550 531 19 %	556 746 11 %	1 621 200 18 %	1 227 366 22 %	3 660 371 13 %
Montagnes du sud <i>Part dans le Zhejiang</i>	258 248 5 %	260 536 9 %	260 530 5 %	493 692 5 %	254 800 5 %	1 150 088 4 %
Zhejiang	4 852 011	2 907 649	5 100 872	9 233 990	5 508 059	27 352 014

Source : CHEN Qiaoyi, 1985, *Zhejiang dili jianshi* [Brève introduction de la géographie du Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang renmin chubanshe, p. 363-371.

Entre le VII^e et le XX^e siècles, la proportion de la population vivant dans la région deltaïque diminue tout d'abord de 58 % à 51 % entre la dynastie des Tang et celle des Song du Nord, puis augmente progressivement de 51 % jusqu'à 60 % à la fin de la dynastie Qing. Ces chiffres confirment la domination démographique de la région deltaïque et par là-même l'influence du delta du Yangzi sur la province. Le peuplement sur le littoral atteint un pic de 29 % durant la dynastie des Song du Sud, période faste où Hangzhou est la capitale de la Chine. Il diminue ensuite jusqu'à 11 % durant les dynasties Yuan et Ming, puis remonte jusqu'à 17 % pendant la dynastie Qing. C'est notamment la période des concessions étrangères, qui a permis au littoral de se développer pour devenir à la fin de la dynastie Qing le deuxième ensemble de la province par sa population, place jusqu'alors occupée par le bassin du Jinqu. Si l'on excepte la dynastie des Song du Sud, le bassin du Jinqu constitue en effet pendant longtemps le deuxième ensemble démographique de la province jusqu'à la fin de la dynastie Ming, avec des chiffres variant entre 15 et 22 %. Déjà au début de la dynastie des Tang, il est plus peuplé que le bassin de la rivière Qiantang, ensemble dont la part de la population provinciale va progressivement diminuer pour se stabiliser autour de 5 % à la fin de la période impériale. Les montagnes du sud regroupent alors une population à peu près équivalente, 4 % de la population provinciale.

Carte 7. Les divisions administratives et le peuplement du Zhejiang depuis 2000 ans



Source : *Zhejiang sheng ditu* [Atlas du Zhejiang], 2008, Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, p. 10-11.

L'évolution du peuplement de la province au cours de la période impériale montre que la prédominance de la région deltaïque a toujours été une constante. Le bassin de la rivière Qiantang perd progressivement de son attractivité au profit des plaines, d'abord celles du bassin du Jinqu puis celles du littoral. Par ailleurs, la région deltaïque et le littoral tirent davantage bénéfice des périodes de croissance démographique, alors qu'à l'inverse ce sont les terres intérieures qui croissent lorsque la population totale diminue⁸⁰ : pendant les périodes de guerre, les populations se réfugient dans les zones naturellement protégées, alors qu'elles se déplacent vers les zones d'échanges au cours des périodes prospères. La tendance vers la fin de la période impériale va vers un repeuplement de la région deltaïque et du littoral. Le bassin du Jinqu est en troisième position, puis viennent les zones montagneuses. À la fin de la dynastie Qing, la population totale de la province est de 27,3 millions d'habitants, répartie à 60 % dans la région deltaïque, 17 % sur le littoral, 13 % dans le bassin du Jinqu et 10 % dans les zones montagneuses.

Le développement des espaces périphériques

À la suite de la période impériale et après une période transitoire, le Zhejiang devient une province de la République populaire de Chine en 1949, divisée en 11 préfectures : Hangzhou, Ningbo, Wenzhou, Jiaying, Huzhou, Shaoxing, Jinhua, Quzhou, Zhoushan, Taizhou et Lishui⁸¹. De 1949 à aujourd'hui, la division administrative de la province n'a pas changé. En revanche, celle des districts a évolué au cours du temps. La carte 67 à la fin de ce manuscrit décrit la structure administrative spatiale de la province du Zhejiang en 2010. Elle est alors divisée en 11 entités de rang préfectoral et 59 entités de rang de district⁸². Sur la base de cette division administrative, la carte identifie également les districts couverts par chacun des ensembles : la région deltaïque, le littoral et les terres intérieures avec le bassin de la rivière Qiantang, le bassin du Jinqu et les montagnes.

⁸⁰ Entre les dynasties des Tang et des Song du Nord, puis à nouveau entre les dynasties des Yuan et des Ming, alors que la population totale de la province diminue, la proportion de la population habitant dans les terres intérieures augmente, et celle habitant la région deltaïque et sur le littoral diminue.

⁸¹ L'échelon administratif de la préfecture (*diqu*) n'est apparu que tardivement, durant la dynastie Qing (1644-1911)⁸¹. Au-dessous de la préfecture, l'on trouve le district (*xian*). La division du territoire en districts date d'un système national mis en place dès l'unification de la Chine par la dynastie Qin en 221 av. J.-C. Le district est depuis l'unité de base de l'administration territoriale. Ainsi, en 1949, la Chine est-elle divisée en provinces, en préfectures et en districts, selon un système administratif hiérarchique à trois niveaux. Depuis, ces trois niveaux administratifs sont restés et définissent la hiérarchie territoriale : on parle de territoire de rang de province, de rang préfectoral ou de rang de district.

⁸² Afin de pouvoir comparer par la suite les différentes périodes entre le début de l'ouverture économique en 1978 et aujourd'hui, nous ramènerons systématiquement les données à la structure spatiale administrative de 2010.

Les données à notre disposition ne nous permettent pas de connaître le détail de l'évolution du peuplement entre le début et la fin du XX^e siècle. Toutefois, dans le cadre de cette large revue historique du peuplement de la province, ces données montrent une nette évolution de la répartition de la population sur cette période. Si nous regardons les chiffres du recensement de 2000 (nous analyserons par la suite en détail les évolutions entre 1990 et 2010), le tableau 2 donne alors la répartition de la population dans la province.

Tableau 2. La répartition de la population dans la province du Zhejiang en 2000

Ensemble	Population	Part dans la province
Région deltaïque	18 349 323	40 %
Littoral	12 865 803	28 %
Terres intérieures	14 715 584	32 %
Bassin de la rivière Qiantang	2 913 418	6 %
Bassin du Jinqu	7 058 559	15 %
Montagnes du sud	4 743 607	10 %
Province du Zhejiang	45 930 710	

Source : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao* [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 2000], 2002, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, vol. 1, p. 2-7.

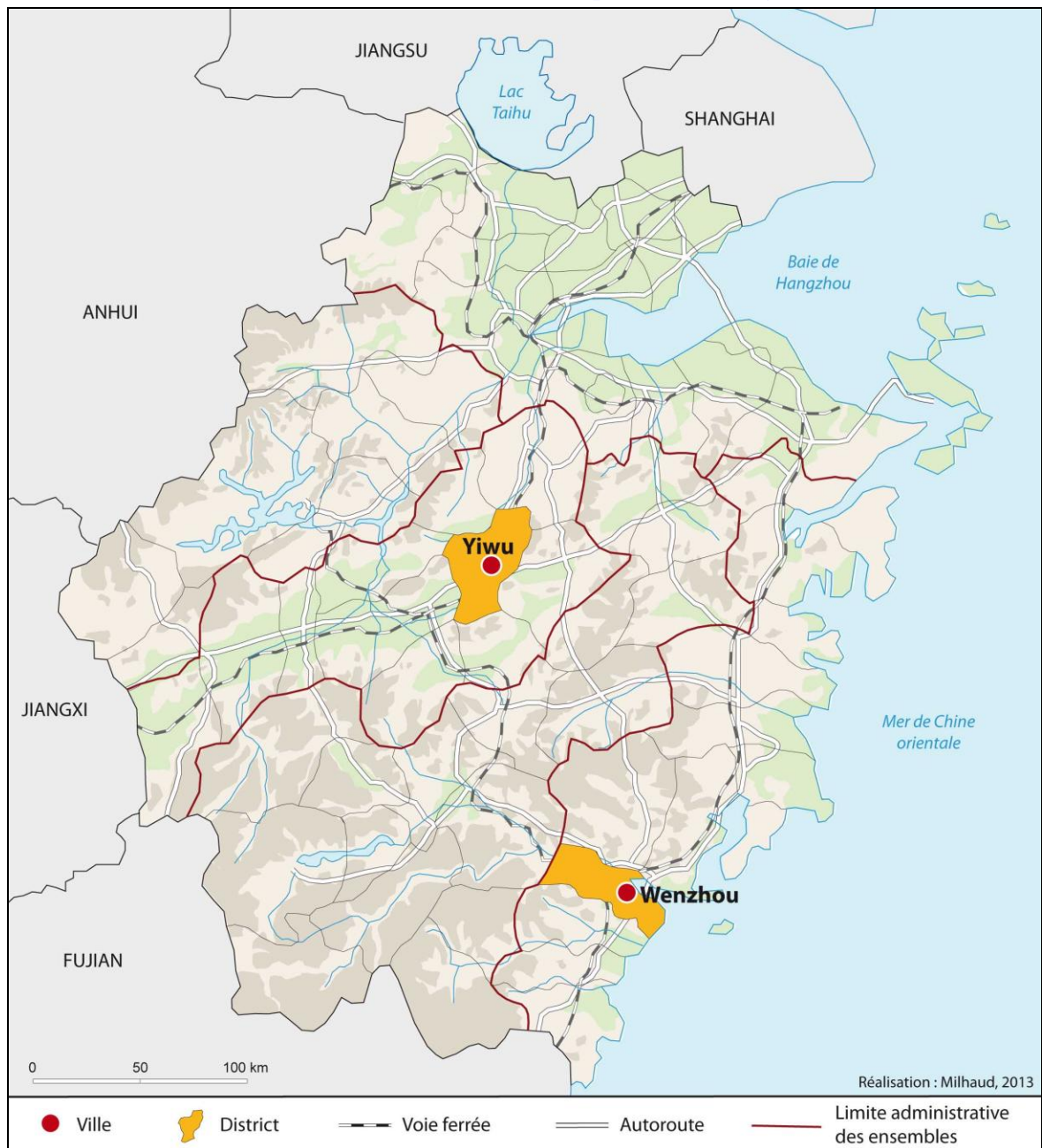
Par rapport à la fin de la période impériale (*cf.* tableau 1), la répartition de la population à l'intérieur de la province en 2000 suggère des évolutions importantes dans les dynamiques de développement de la province. Tout d'abord, si la région deltaïque reste toujours dominante en terme de population, son poids démographique dans la province a diminué de 60 à 40 %. Dans le même temps, la part de la population concentrée sur le littoral a augmenté de 11 points, de 17 à 28 %. Le bassin de la rivière Qiantang et le bassin du Jinqu conservent quant à eux une part de la population à peu près constante, en légère augmentation de 5 à 6 % pour l'un et de 13 à 15 % pour l'autre. En revanche, la part de la population concentrée dans les montagnes du centre-est et du sud augmente significativement, de 4 à 10 %.

Ainsi la population se répartit-elle de manière plus équilibrée au sein de la province. La part de la population de la région deltaïque a sérieusement diminué au profit surtout du littoral et dans une moindre mesure de son arrière-pays montagneux. Le delta du Yangzi, bien qu'il concentre toujours la plus grande part de la population régionale, voit d'autres territoires se développer en sa périphérie, et il ne représente désormais plus que 40 % de la population provinciale.

Or, à partir des années 1980, la fin du XX^e siècle est donc marquée par une période d'intense urbanisation : entre 1980 et 2000, le taux d'urbanisation dans la province du

Zhejiang passe de 13,7 à 48,7 %⁸³. Cette urbanisation continue ensuite pour atteindre 61,6 % en 2010. L'ampleur de cette urbanisation suggère que l'évolution de la répartition de la population est liée à la croissance importante de villes en dehors de la région deltaïque. En effet, la fin du XX^e siècle a vu de grandes villes se développer sur le littoral et dans les terres intérieures. Nous avons pris les exemples de deux villes emblématiques du développement contemporain de la province : Wenzhou et Yiwu.

Carte 8. La localisation de Wenzhou et de Yiwu dans la province du Zhejiang



Source : Google Maps, 2012.

⁸³ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 6.

Deux villes symboliques : Wenzhou de Yiwu

Wenzhou est située sur le littoral au sud de la province. Entourée d'un côté par la mer de Chine orientale et de l'autre par des montagnes, elle fut durant la majeure partie de son histoire isolée du reste de la province, développant une culture et un langage propres.

Le rayonnement de Wenzhou était déjà manifeste sous la dynastie des Song du Sud (1138-1276), période au cours de laquelle le littoral a concentré jusqu'à 29 % de la population provinciale. Par la suite, en 1876, le traité de Yantai ouvre le port de Wenzhou au commerce international et la ville se développe grâce au transport maritime et à l'implantation d'industries modernes jusqu'à ce que la région de Wenzhou rassemble un million d'habitants au début de XX^e siècle, à la fin de la dynastie Qing⁸⁴. Les habitants de Wenzhou sont alors déjà connus pour leur culture entrepreneuriale. Au début des années 1930, Wenzhou était l'un des principaux ports de la côte chinoise et un centre national de production artisanale et d'industrie légère. De l'avènement de la République populaire au début des réformes économiques s'en est suivie une période de disgrâce : tout comme Shanghai, la ville souffre alors de son image capitaliste. Les représentants de l'État imposent leur contrôle en raison de la réputation de Wenzhou et de son économie souterraine. Le repli en autarcie amène une chute du commerce et des activités portuaires. Le manque d'investissement touche l'industrie légère tout comme le secteur des services, moteur de l'économie traditionnelle de la cité.

Dès le début des réformes économiques, la cité retrouve sa prospérité d'antan. Wenzhou avait conçu son propre modèle de développement⁸⁵, devenu une référence pour de nombreuses autres villes : un maillage très organisé de petites entreprises privées, familiales et orientées principalement sur les industries manufacturières, avec un réseau de distribution liant le producteur au consommateur sur l'ensemble du pays et s'élargissant au marché international. La famille est l'unité de production principale, au sein d'une structure sociale qui intervient de la fourniture des matières premières au marketing. La municipalité de Wenzhou s'affirme alors comme le contrepoids de la région deltaïque dans la province : Wenzhou devient progressivement la deuxième ville la plus importante derrière Hangzhou. En 1990, le centre urbain regroupe 600 000 habitants, et est encore loin des deux plus grandes villes situées dans le delta : Hangzhou et Ningbo, qui concentrent respectivement

⁸⁴ CHEN Qiaoyi, 1985, *Zhejiang dili jianshi*, *op. cit.*, p. 363-371.

⁸⁵ YE Xinyue et WEI Yehua, 2005, « Geospatial Analysis of Regional Development in China : The Case of Zhejiang Province and the Wenzhou Model », *op. cit.*, p. 342-361 ; CHANDRA Pankaj, 2006, *Networks of Small Producers for Technological Innovations: Some Models*, Ahmedabad, Working Paper n° 2006-03-02, Indian Institute of Management, p. 14-23.

1 493 510 et 1 142 429 habitants⁸⁶. En l'espace de dix ans, Wenzhou connaît une telle croissance qu'elle dépasse Ningbo lors du recensement de 2000 (elles ont alors respectivement 1 369 967 et 1 214 723 habitants dans leur centre urbain⁸⁷), puis elle confirme sa deuxième position derrière Hangzhou lors du recensement de 2010 (les centres urbains de Hangzhou, Wenzhou et Ningbo regroupent alors respectivement 4 411 358, 2 562 697 et 2 177 846 habitants⁸⁸).

Si l'importance de Wenzhou n'est donc pas nouvelle dans la province, elle a pris une nouvelle dimension à la fin du XX^e siècle. Jusqu'alors, Wenzhou avait pu connaître des périodes de prospérité sans toutefois être en mesure de concurrencer les grandes villes du delta. Désormais, elle les a toutes dépassées, si ce n'est la capitale provinciale, avec une population qui a quadruplé entre 1990 et 2010.

Photographie 1. Le centre-ville de Wenzhou en 2011



Cliché : Milhaud, 2011.

⁸⁶ *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao* [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 1990], 1992, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, vol. 1, p. 2-17.

⁸⁷ *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao* [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 2000], 2002, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, vol. 1, p. 2-17.

⁸⁸ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao* [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 2010], 2012, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, vol. 1, p. 2-17.

La ville de Yiwu est quant à elle située dans le bassin du Jinq. Ville traditionnellement commerçante, fondée durant la dynastie des Qin vers 222 av. J.-C., à l'interface entre le littoral et la région deltaïque, Yiwu est depuis plusieurs siècles le lieu de marchés périodiques où se retrouve la Chine rurale. Au début des réformes économiques, en 1982, le premier marché libre de l'histoire de la Chine y fut créé, avec au départ 700 stands. La croissance des activités commerciales a permis à la ville de rapidement se développer : les industriels venaient y chercher des matières premières et des produits semi-finis, quant aux commerçants ils souhaitaient y acquérir de grandes quantités de marchandises à des prix bas. Yiwu a ainsi commencé à attirer des commerçants du monde entier pour leurs achats en gros, devenant ainsi une place incontournable du commerce international en matière de biens de consommation⁸⁹. La ville (*cf.* photographie 2) a ainsi reçu de nombreuses distinctions, notamment de l'ONU, la Banque mondiale et Morgan Stanley qui l'ont désigné en 2005 comme le plus grand marché de gros des petites marchandises du monde⁹⁰. Aujourd'hui, le centre commercial international de Yiwu dispose de 70 000 stands.

Ce développement commercial a entraîné une forte croissance démographique. Ainsi le centre urbain est-il passé de 114 258 à 413 677 puis 684 034 habitants entre 1990, 2000 et 2010⁹¹. La population y a donc été multipliée par six au cours des vingt dernières années.

⁸⁹ HESSLER Peter, 2007, « China's Instant Cities », *National Geographic Magazine*, Washington, juin, 18 pages.

⁹⁰ <http://econ.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTDEC/0,,contentMDK:23130942~pagePK:64165401~piPK:64165026~theSitePK:469372,00.html> ; <http://www.yiwuchina.org/info/Yiwu-intro/International-Trade-City.html> ; <http://www.yiwuforum.com/yiwu-markets/yiwu-market-history/>.

⁹¹ *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, p. 2-17 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, p. 2-17 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, p. 2-17.

Photographie 2. Le centre commercial international de Yiwu en 2011



Cliché : Milhaud, 2011.

Les développements de Wenzhou et Yiwu sont représentatifs d'une province qui ne se résume plus au seul delta du Yangzi. Si la région deltaïque reste l'ensemble dominant, la fin du XX^e siècle a confirmé l'émergence d'autres espaces de développement et une tendance au rééquilibrage de la population.

Outre sa relation avec le delta du Yangzi et la diversité de ses territoires, le Zhejiang est caractérisé par deux réalités propres à de nombreux territoires en Chine : la présence de très fortes densités humaines et l'industrialisation rurale.

Fortes densités humaines et industrialisation rurale

De nombreux territoires de la province du Zhejiang ont ainsi des densités démographiques particulièrement élevées. Ces fortes densités se trouvent en particulier dans la région deltaïque et sur le littoral, au niveau des deltas, mais aussi en certains lieux du bassin du Jinqi.

La carte 9 donne la répartition de la densité démographique par districts dans la province du Zhejiang en 2010. Hangzhou, Wenzhou ainsi que Shaoxing présentent les densités démographiques⁹² les plus élevées, supérieures à 2 000 hab./km². Wenzhou est la plus dense d'entre elles, avec 2 571 hab./km², puis vient Shaoxing avec 2 442 hab./km², puis Hangzhou avec 2 035 hab./km². Ces territoires, qui accueillent les plus grands centres

⁹² *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, 2012, *op. cit.*, vol. 1, p. 2-7.

de la province, recouvrent de larges campagnes et sont caractérisés par une forte densité rurale.

Outre ces trois municipalités, l'ensemble de la région deltaïque⁹³ et du littoral ont une densité supérieure à 500 hab./km², et une majorité de ces territoires atteint même une densité comprise entre 1 000 et 2 000 hab./km². Si l'on enlève les marges deltaïques⁹⁴, cette région a une densité de 1 194 hab./km² sur un territoire de 17 752 km². Ces chiffres sont encore plus significatifs si l'on tient compte de la municipalité de Shanghai, partie intégrante de cette ensemble territorial (23 019 148 habitants sur une superficie de 6 340 km²)⁹⁵ : la densité est alors de 1 835 hab./km² sur une superficie de 24 092 km². À cette échelle territoriale, ces densités constituent des records mondiaux. À titre de comparaison, la région capitale de la métropole de Tokyo a une densité de 1 171 hab./km² sur une superficie de 36 889 km², selon les données du bureau de la statistique japonais au 1^{er} février 2010⁹⁶ ; la région du Grand New York a une densité de 1 096 hab./km² sur une superficie de 17 400 km² ou encore l'aire urbaine de Paris a une densité de 704 hab./km² sur une superficie de 17 175 km² selon les données de l'Insee⁹⁷.

Au-delà des territoires les plus denses situés autour de Hangzhou, Ningbo, Wenzhou et Taizhou, la région deltaïque et le littoral regroupent un nombre important de districts avec des fortes densités : 6 dans la région deltaïque et 5 sur le littoral ont des densités supérieures à 1 000 hab./km². Le littoral est en réalité bien plus dense que ces chiffres ne le montrent, car, contrairement à la région deltaïque, ces territoires ne sont que partiellement peuplés, les montagnes allant pratiquement jusqu'à la côte et ne laissant que d'étroites plaines côtières habitables.

Un axe se dessine également dans le bassin du Jinqu, autour de Yiwu, qui est le territoire le plus dense de l'intérieur, avec 1 117 hab./km². Dans le bassin du Jinqu, autour de Yiwu, cinq districts ont des densités supérieures à 500 hab./km². Ainsi la carte 9 montre-t-elle clairement la formation d'espaces très denses dans la région deltaïque, le littoral et une partie du bassin du Jinqu concentrée autour de Yiwu.

⁹³ À l'exception des districts d'Anji et de Changxing, qui en sont légèrement à la marge.

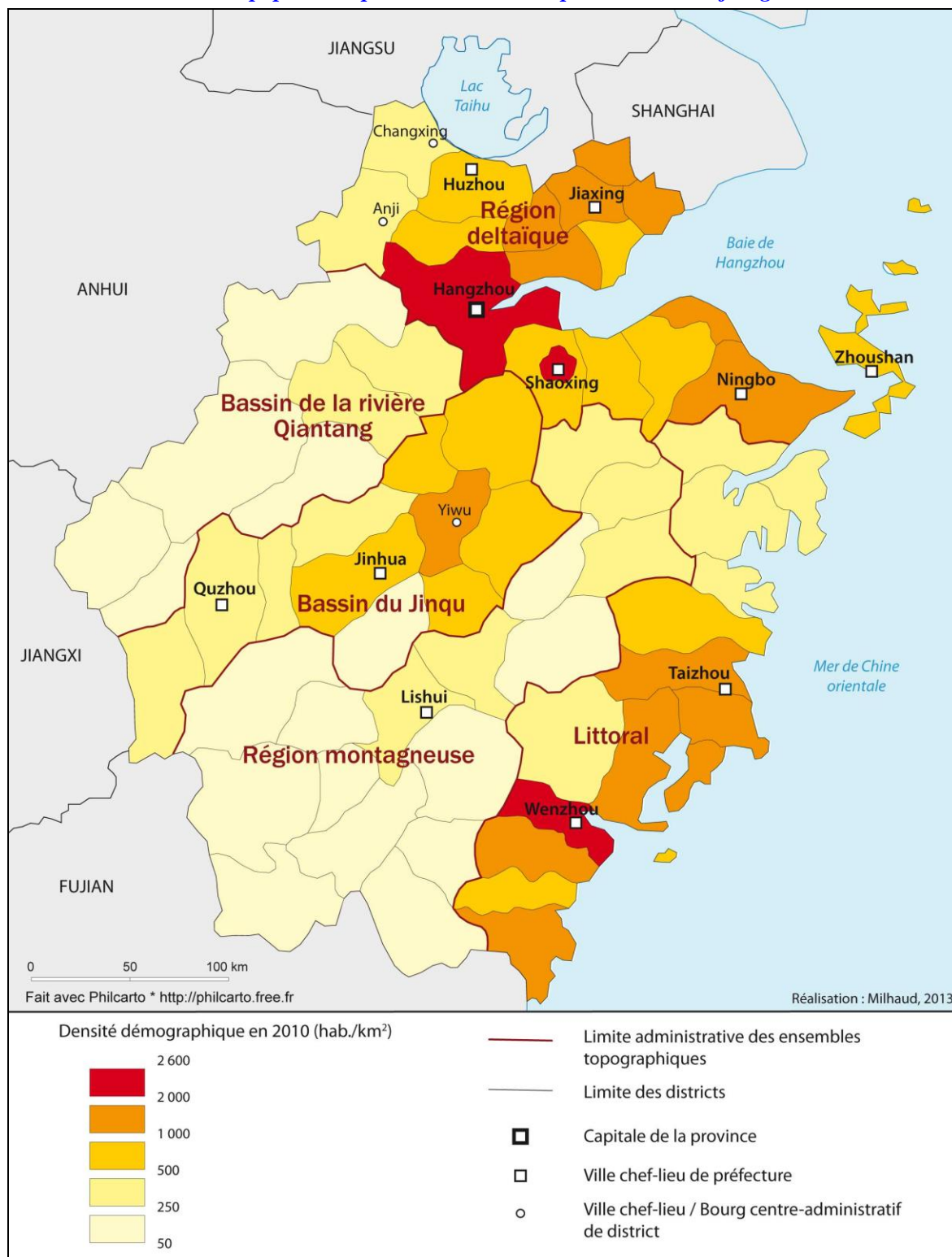
⁹⁴ Districts de Changxing et de Anji.

⁹⁵ *Zhongguo tongji nanjian*, 2011, *op. cit.*, p. 98.

⁹⁶ <http://www.mlit.go.jp/statistics/file000007.html>.

⁹⁷ http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTF01105.

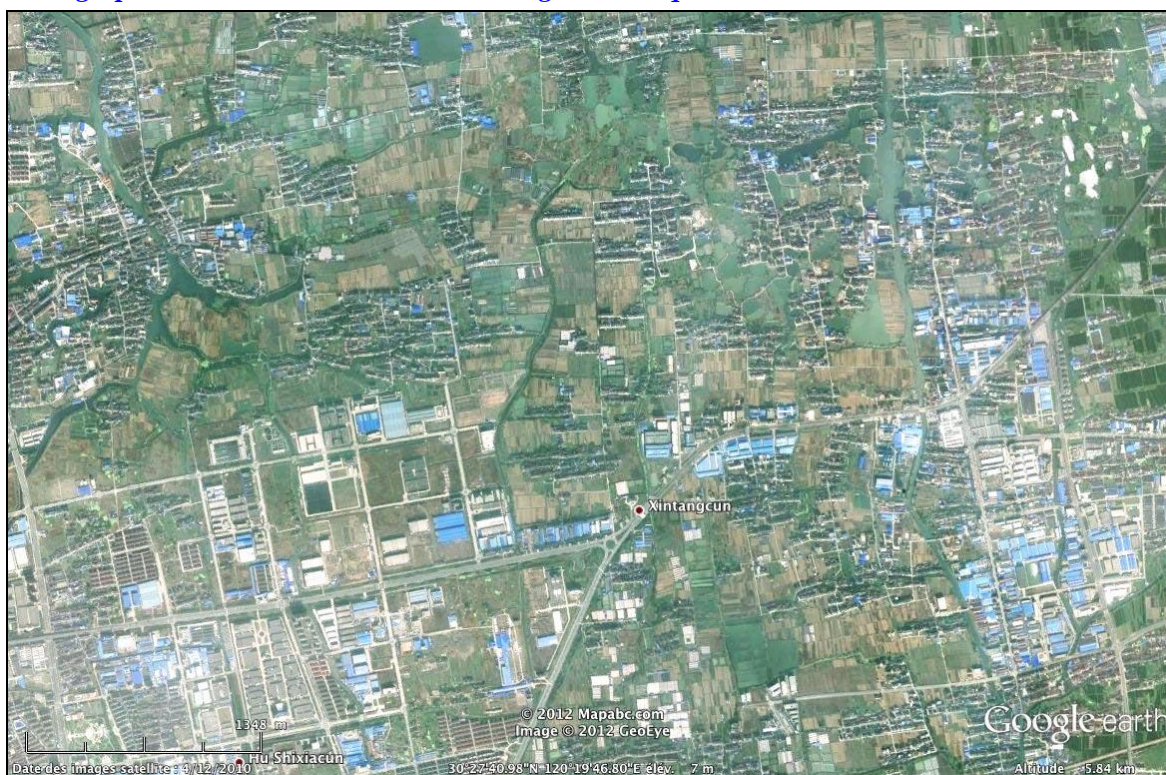
Carte 9. La densité de la population par districts dans la province du Zhejiang en 2010



Source : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao* [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 2010], 2012, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 4 vol., p. 2-7.

Ces fortes densités ne sont pas seulement urbaines mais aussi rurales (cf. photographie 3).

Photographie 3. La densité rurale dans la région deltaïque



Source : Google Earth, 2012.

Elles vont de pair avec un mode de développement qui caractérise de nombreux territoires en Chine, notamment depuis l'ouverture économique du pays : le développement industriel en milieu rural.

Le Zhejiang est représentatif d'un pays dont la production industrielle a explosé au cours des trente dernières années : elle est multipliée par 8 entre 1990 et 2000, soit de 36 à 295 milliards de yuans, puis par 4 entre 2000 et 2010, soit 1 266 milliards de yuans en 2010⁹⁸. La croissance de la production industrielle relève en effet d'une stratégie d'implantation en milieu rural. Les statistiques chinoises ne nous permettent malheureusement pas de faire une étude comparée année par année de la répartition spatiale du secteur industriel en raison d'un changement de classification des données industrielles entre 2000 et 2010. Toutefois, la situation présentée en 2000 est édifiante. Dans l'ensemble de la province, 55 % de la production industrielle se localise dans les zones rurales (cf. tableau 3). Les activités industrielles les plus importantes, comme celle du textile avec une production de 74 milliards de yuans, ou encore la production de

⁹⁸ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 14.

matériel électrique, qui s'élève à 41 milliards de yuans, sont réalisées à 70 % dans ces zones rurales. Cette croissance industrielle en milieu rural, encouragée de longue date par le gouvernement central, s'affirme progressivement à partir des années 1990 avec l'ouverture de l'ensemble du territoire aux investissements étrangers (cf. photographie 4).

Photographie 4. L'industrialisation rurale entre 2000 et 2010 autour du village de Xinjian dans la municipalité de Hangzhou



Source : Google Earth, 2012.

Tableau 3. Une production industrielle localisée en majorité dans les zones rurales

	Production industrielle (millions yuans)		
	Total	Production en zone rurale	Part de la production en zone rurale dans la production totale
Total	519 156	283 814	55 %
Industrie légère	293 454	173 119	59 %
Industrie lourde	225 702	110 694	49 %
Activités les plus importantes			
Textile	74 458	51 984	70 %
Vêtement et produits à base de fibres	31 677	22 330	70 %
Transformation des aliments	15 559	4 887	31 %
Confection de boissons	13 034	2 273	17 %
Produits en cuir, fourrure, peau	17 890	12 563	70 %
Production de papier	13 590	7 579	56 %
Produits chimiques	32 573	15 074	46 %
Transformation de pétrole	13 931	996	7 %
Produits plastiques	18 571	11 778	63 %
Produits métalliques	19 154	13 919	73 %
Produits médicaux et pharmaceutiques	11 033	3 502	32 %
Machines et équipements électriques	41 323	27 286	66 %
Équipements électroniques et de télécommunication	19 433	6 700	34 %
Équipements de transport	24 342	16 759	69 %

Note : les zones rurales correspondent à l'ensemble des territoires ayant le statut de canton ou de bourg.
 Source : *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2000, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe., p. 264-265 et 306-307.

Ainsi la province du Zhejiang conjugue-t-elle de fortes densités humaines et une industrialisation rurale qui participe à sa richesse. Les différents ensembles qui la composent ont connu leur développement propre au cours de leur histoire : la région deltaïque a toujours été le lieu du pouvoir politique et pendant longtemps a monopolisé le pouvoir économique, le littoral a prospéré au gré de l'ouverture du pays au commerce international, quant aux territoires de l'intérieur, moins peuplés, ils se sont structurés autour de la plaine agricole du bassin du Jinqu. La répartition de la population à la fin du XX^e siècle met en évidence de nouvelles dynamiques de développement, avec la croissance de villes importantes aussi bien sur le littoral que dans les terres intérieures.

Avant d'étudier plus en détail les évolutions de l'armature urbaine dans la province de 1990 à 2010, le chapitre 2 s'attache à identifier la ville chinoise. En effet, l'encadrement administratif du territoire, qui est à la base des données que nous utiliserons, est caractérisé par une absence d'échelles propres aux villes ou aux campagnes.

Chapitre 2 : L'intégration de la ville dans le système territorial

La notion de ville chinoise couvre deux aspects bien distincts : l'aspect administratif et l'aspect physique. Ces deux aspects de la ville se retrouvent à deux échelles différentes. L'entité administrative est à l'échelle du district, unité administrative de base du système territorial datant des premières dynasties. Cette ville administrative est née au XX^e siècle de la volonté d'assurer l'approvisionnement des villes en nourriture en leur adjoignant de larges périphéries rurales. L'entité physique quant à elle est le centre aggloméré, siège administratif et commercial, caractérisé par sa densité et sa continuité de l'habitat. Bien que ces deux aspects soient distincts, ils restent intimement liés, l'entité physique n'existant qu'à l'intérieur de l'entité administrative.

Un centre administratif d'espaces hybrides

La reconnaissance des villes

Dans la langue chinoise, deux termes sont utilisés en référence à la notion de ville : *shi* 市 et *chengshi* 城市. L'entité physique correspond au terme chinois *chengshi*, qui renvoie aux deux principaux rôles anciens de la cité : la défense (*cheng* 城, le rempart) et le commerce (*shi* 市, le marché)⁹⁹. Il révèle que la ville était le centre politique et commercial du territoire en dépit d'une population majoritairement rurale. Mais le caractère *shi* 市 peut aussi désigner le statut administratif d'un territoire, et signifie dans ce cas là que le dit territoire a le statut de « ville », que l'on traduira alors par municipalité. Cette entité territoriale n'est pas caractérisée par un paysage uniquement urbain, mais elle regroupe des espaces à la fois urbains et ruraux, à l'intérieur d'un territoire excédant largement la taille d'une ville et davantage comparable à la taille d'un département français. Ainsi les limites administratives d'une municipalité ne dépendent-elles nullement d'une continuité du bâti ou des réseaux.

⁹⁹ ZHUO Jian, 2007, « Urbanisme », dans SANJUAN Thierry (dir.), *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, op. cit., p. 264.

Jusqu'au milieu du XX^e siècle, le terme *shi* n'était pas utilisé dans la structure administrative chinoise. Le territoire était divisé en provinces, en préfectures et en districts. C'est à partir des années 1950 que le terme *shi* apparaît dans la législation administrative. Il désigne alors une « ville administrative » ou « municipalité » avec la particularité qu'elle couvre de larges espaces ruraux et concentre une population rurale importante à l'intérieur de ses limites administratives. Ces municipalités ne sont donc pas des villes mais des territoires hybrides composés de centres urbains de différentes tailles et d'espaces ruraux. Pour accéder au statut de municipalité, le territoire doit *a priori* remplir un certain nombre de critères, notamment ceux concernant la taille de la population et le bilan économique¹⁰⁰. Le statut de municipalité lui confère de plus larges compétences pour gérer son développement économique et social, ainsi qu'une plus grande autonomie au niveau des finances locales, de la fiscalité et de la gestion des terres.

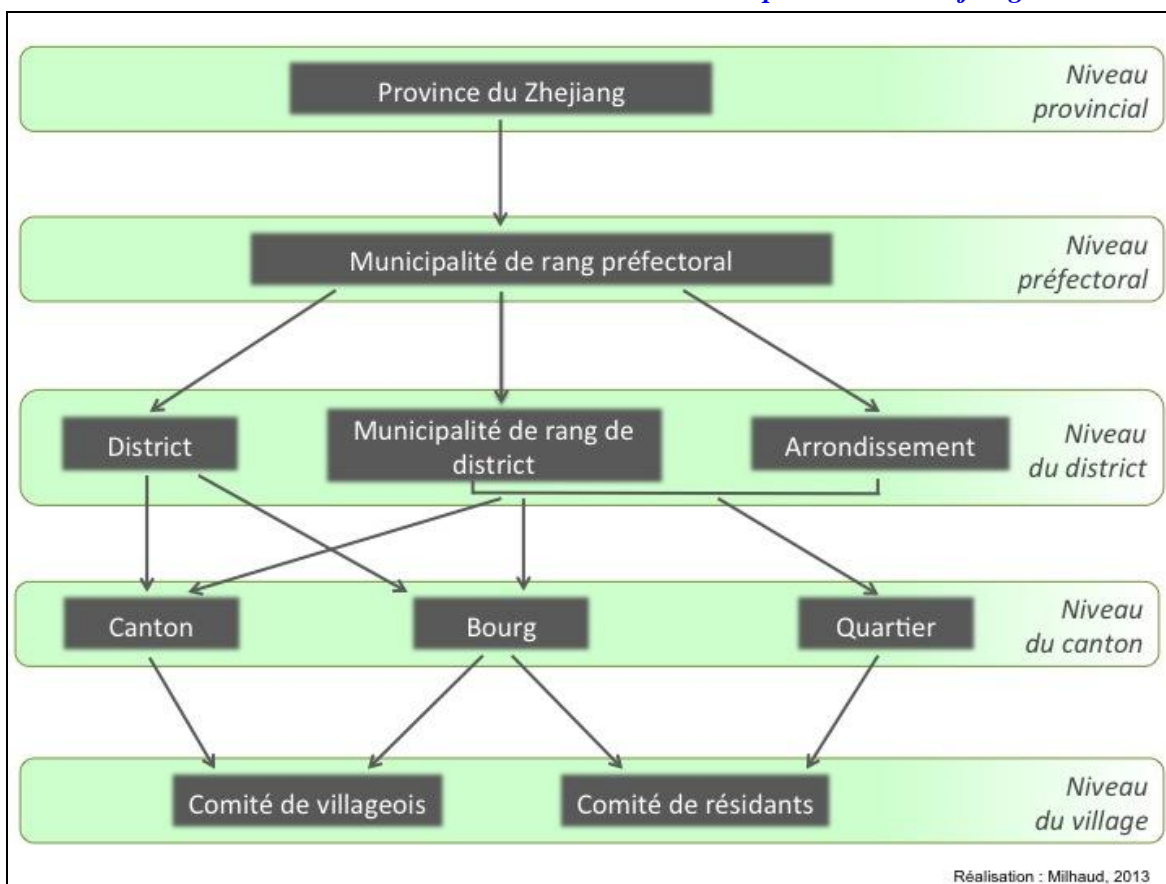
Dès lors, deux types d'entités administratives cohabitent dans l'espace chinois : les entités traditionnelles (province, préfecture et district) et les entités ayant le statut de municipalité. Les municipalités ont un rang administratif calqué sur les échelons traditionnels de la hiérarchie administrative. Il existe par conséquent trois types de municipalités : les municipalités de rang provincial (*shengji shi* 省级市), les municipalités de rang préfectoral (*diji shi* 地级市) et les municipalités de rang de district (*xianji shi* 县级市). L'introduction du système des municipalités adjoint donc des institutions supplémentaires au sein de la hiérarchie territoriale, et les gouvernements municipaux s'ajoutent aux gouvernements des provinces, préfectures (qui par la suite disparaîtront) et districts.

Le schéma 1 synthétise l'architecture territoriale pour la province du Zhejiang. Cinq niveaux administratifs se succèdent : celui de la province, de la préfecture, du district, du canton et du village. Au niveau préfectoral, les préfectures ont désormais disparu au profit des municipalités de rang préfectoral. Au niveau du district se trouvent les districts, les municipalités de rang de district, et les arrondissements. Au niveau du canton se trouvent les quartiers (*jiedao* 街道), les bourgs (*zhen* 镇) et les cantons (*xiang* 乡). Les arrondissements et les municipalités de rang de district sont composés de quartiers, de bourgs et de cantons, eux-mêmes composés de comités de résidents et de comités de

¹⁰⁰ ZHANG Li et ZHAO Xiaobin Simon, 1998, « Re-examining China's Urban Concept and the Level of Urbanization », Cambridge, *The China Quarterly*, n° 154, p. 332-335.

villageois. Enfin les districts sont composés de bourgs et de cantons, eux-mêmes également composés de comités de résidents et de comités de villageois.

Schéma 1. La structure de l'administration territoriale dans la province du Zhejiang



L'esquisse d'une armature urbaine

Le découpage administratif du territoire n'épouse donc pas les limites des entités urbaines et rurales : une municipalité ou même un arrondissement n'est pas un territoire uniquement urbain, un district regroupe également une mixité d'espaces urbains et d'espaces ruraux. L'échelle administrative diffère de l'échelle urbaine.

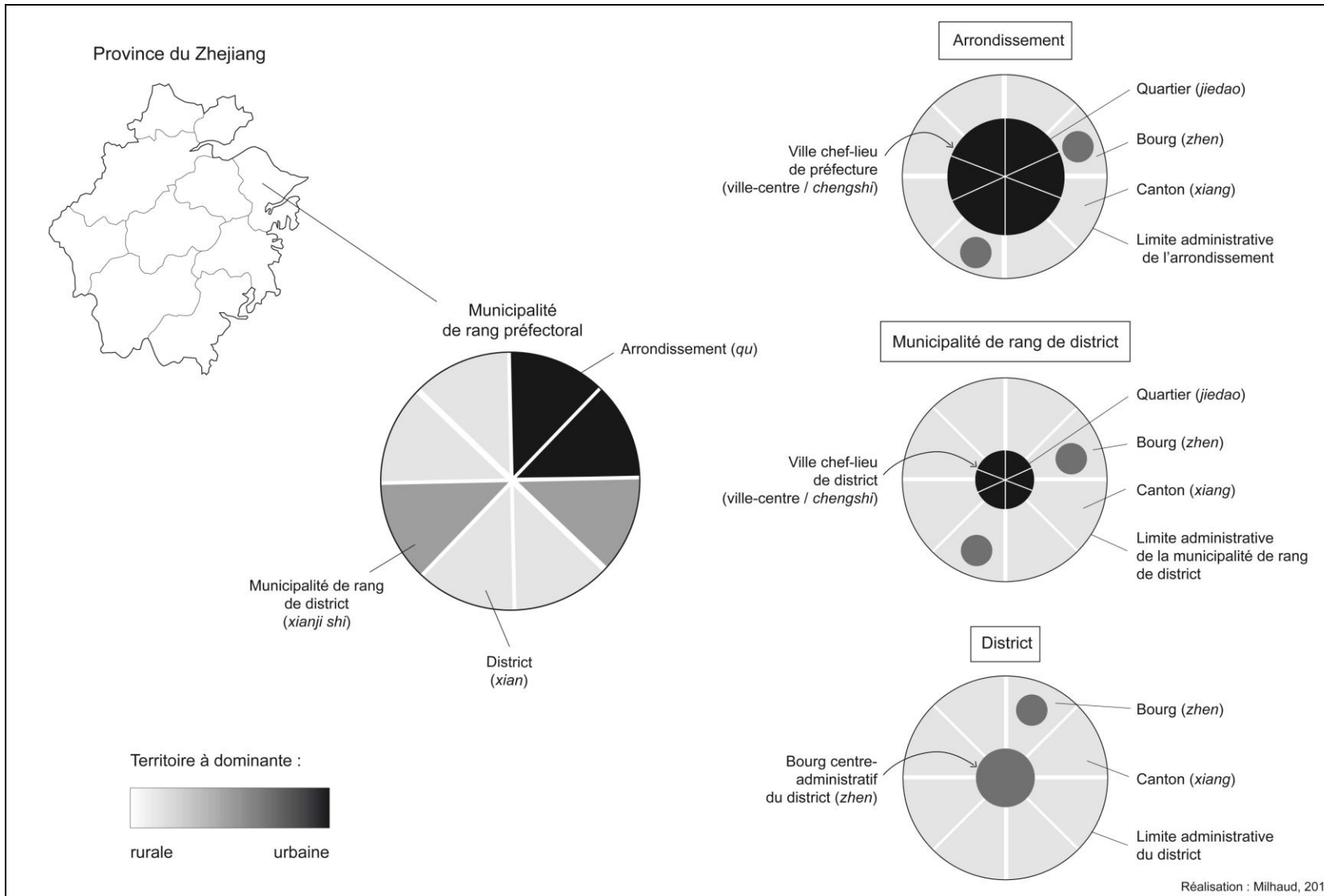
La ville est en fait définie par son rôle de centre administratif du système territorial. L'architecture administrative définit la municipalité et le district. La ville est le centre administratif de la municipalité (*chengshi*). Le district n'ayant pas le statut de municipalité, son centre administratif n'est pas appelé ville, mais bourg. Ainsi appellerons-nous le centre administratif ville-centre ou ville chef-lieu lorsqu'il s'agit d'une municipalité et bourg centre-administratif lorsqu'il s'agit d'un district. Plus précisément, lorsqu'il s'agit d'une municipalité de rang préfectoral, le centre administratif est appelé ville chef-lieu de

préfecture, lorsqu'il s'agit d'une municipalité de rang de district, ville chef-lieu de district, et lorsqu'il s'agit d'un district, bourg centre-administratif de district.

Le schéma 2 propose une représentation spatiale de l'encadrement administratif du territoire et y identifie la ville, entité physique, qui retrouve son sens traditionnel de centre administratif du territoire (*chengshi*). La province est divisée en municipalités de rang préfectoral. Chaque municipalité de rang préfectoral est divisée en arrondissement(s), municipalité(s) de rang de district et district(s). Ces derniers sont chacun subdivisés en un centre administratif et en bourgs et cantons. Ainsi la municipalité de rang préfectoral regroupe-t-elle une ville chef-lieu de préfecture, centre du ou des arrondissements (qui par conséquent forment une continuité spatiale), autant de villes chefs-lieux de districts que de municipalités de rang de district, et autant de bourgs centres-administratifs de districts que de districts.

La structure administrative esquisse donc en premier lieu une armature territoriale faite de municipalités et de districts, et l'armature urbaine apparaît à l'intérieur de cette armature territoriale : elle est constituée des centres administratifs de cette armature territoriale.

Schéma 2. L'implantation territoriale de la ville chinoise



Cependant, la hiérarchie territoriale introduite par la structure administrative conduit à une armature urbaine « officielle » plus restrictive que l'armature urbaine réelle. En effet, les centres administratifs des districts, les bourgs centres-administratifs de district, sont *de facto* exclus de l'armature urbaine officielle en raison de l'administration territoriale qui ne leur confère pas le statut de ville. Pourtant, ces bourgs centres-administratifs de districts concentrent bien souvent plusieurs dizaines de milliers d'habitants, parfois davantage même que des villes chefs-lieux de districts. À titre d'exemple, le district de Yuhuan regroupe une population urbaine de 362 135 habitants en 2010, en majorité concentrée dans son bourg centre-administratif, bien davantage par exemple que la ville chef-lieu de Jiangshan et ses 120 656 habitants¹⁰¹.

En théorie, des seuils existent permettant de définir le statut d'un territoire notamment en fonction de l'importance de son caractère urbain et de son développement économique¹⁰². Cependant ces seuils ne sont pas strictement appliqués. De nombreux autres exemples dans le Zhejiang montrent qu'ils ne sont pas les seuls facteurs définissant le statut d'un territoire. Par exemple, Lishui a accédé au statut de municipalité de rang préfectoral dans les années 1990¹⁰³ et Yuhuan a toujours le statut de simple district, alors qu'en 2010, la population urbaine de Lishui, 293 968 habitants, est toujours inférieure à celle de Yuhuan (362 135 habitants)¹⁰⁴. De plus, Yuhuan présente un PIB par habitant plus élevé que Lishui : 50 008 contre 38 813 yuans¹⁰⁵. Jinhua et de Yiwu, deux villes limitrophes, en sont un deuxième exemple : en 2010, la ville-centre de Jinhua a une population inférieure à celle de Yiwu, respectivement 584 576 et 684 034 habitants, et un PIB par habitant également inférieur, 37 413 contre 50 235 yuans, et pourtant Jinhua est une ville chef-lieu de préfecture de rang administratif supérieur à Yiwu qui est une ville chef-lieu de district.

Cela pose donc la question de la pertinence de la hiérarchie administrative du territoire, dès lors qu'elle peut être en décalage par rapport à la situation réelle de son développement. Or l'armature urbaine est directement liée à cette hiérarchie territoriale, puisque ne sont considérées comme des villes que les centres administratifs des municipalités, et non les centres administratifs des districts. Si le statut administratif d'un

¹⁰¹ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, vol. 1, p. 2-17.

¹⁰² ZHANG Li et ZHAO Xiaobin Simon, 1998, « Re-examining China's Urban Concept and the Level of Urbanization », *op. cit.*, p. 332-335.

¹⁰³ Il s'agissait alors de promouvoir la plus importante ville de la préfecture au rang de municipalité de rang préfectoral dans le cadre d'une politique visant à remplacer les préfectures par des municipalités de rang préfectoral.

¹⁰⁴ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, vol. 1, p. 2-17.

¹⁰⁵ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-556.

territoire ne représente pas l'état de son évolution, l'armature urbaine ne peut se limiter aux centres ayant officiellement le statut de « ville ». Par conséquent, même s'ils ne sont pas reconnus comme des villes par l'administration chinoise, nous ne pouvons exclure les bourgs centres-administratifs de districts d'une armature urbaine qui serait alors incomplète.

Ainsi l'armature urbaine, composée des centres administratifs, se distingue-t-elle de l'armature territoriale, issue du découpage administratif du territoire. À chaque municipalité ou district correspond un maillon de l'armature urbaine, qui en constitue le centre administratif (*cf.* tableau 4). Toutefois une telle hiérarchie territoriale ne permet pas d'identifier une hiérarchie urbaine cohérente, tant les éléments décidant du statut administratif d'un territoire sont variables. La carte 10 identifie les centres administratifs au sein de l'armature territoriale de la province du Zhejiang.

Tableau 4. L'armature urbaine au sein de l'armature territoriale

Armature territoriale	Armature urbaine
Municipalité de rang préfectoral	Ville chef-lieu de préfecture
Municipalité de rang de district	Ville chef-lieu de district
District	Bourg centre-administratif de district

Carte 10. L'armature urbaine et l'armature territoriale de la province du Zhejiang



Source : *Zhejiang sheng dituji*, 2008, *op. cit.*, p. 12.

Où est la population urbaine ?

L'évaluation de la population urbaine est davantage liée au statut administratif des territoires qu'à des critères tels que la continuité du bâti, la densité ou la taille de la population. Longtemps, la population urbaine correspondait à la population résidente des territoires ayant un statut urbain. Nous l'avons vu : une telle approche inclut *de facto* des populations rurales. Les territoires ayant le statut administratif de ville regroupent des espaces à la fois urbains et ruraux. D'autre part, des centres pourtant relativement importants ne sont pas reconnus administrativement comme villes. Cependant, au fur et à mesure des recensements, la définition administrative des territoires urbains s'est affinée et, de l'avis de nombreux auteurs, le recensement de 2000 donnait déjà une image assez fidèle de la réalité¹⁰⁶.

De 1949 à 1982, la population urbaine s'identifiait à la totalité des populations résidentes des villes (territoires ayant le statut *shi*) et des bourgs (territoires ayant le statut *zhen*). Cette définition ne rendait alors que très imparfaitement compte de la réalité, de nombreuses populations rurales, périphériques aux centres, étant alors comptabilisée comme urbaine. Ensuite, à partir de 1982, les autorités chinoises utilisent une nouvelle définition pour comptabiliser la population urbaine : cette définition se fonde sur l'enregistrement familial (*hukou*) des populations¹⁰⁷.

Le *hukou* est un système d'enregistrement de la population qui classe les individus selon deux informations majeures : le nom de la localité où le *hukou* est enregistré et le statut du *hukou* possédé : agricole ou non agricole. La combinaison de ces deux critères définit les droits et obligations des individus. La première indication, le nom du lieu où est enregistré le *hukou*, souligne l'importance du niveau local : les droits et obligations des individus varient en fonction des ressources économiques et sociales de la localité où ils sont enregistrés. La seconde indication introduit une hiérarchie entre citoyens urbains et ruraux. Les premiers, les détenteurs d'un *hukou* non agricole, bénéficient de nombreux avantages : attribution de tickets de rationnement permettant l'acquisition de produits alimentaires, prise en charge des frais médicaux et des frais de scolarité, sécurité de l'emploi, mise en place d'un système de retraite, attribution de logements subventionnés.

¹⁰⁶ CHAN Kam Wing et HU Ying, 2003, « Urbanization in China in the 1990s: New definition, Different Series, and Revised Trends », Hong Kong, *The China Review*, vol. 3, n° 2, p. 54.

¹⁰⁷ SANJUAN Thierry, 1996, « Qu'est-ce qu'une population urbaine en Chine ? L'exemple du delta de la rivière des Perles (province du Guangdong) », Paris, *Géographie et cultures*, n° 19, p. 40.

Les seconds, les détenteurs d'un *hukou* agricole, bénéficient seulement de l'engagement public d'assurer les besoins en grains de chacun¹⁰⁸.

Le *hukou* est héréditaire : les enfants héritent du type de permis possédé par leur père ou par leur mère. Changer le lieu de résidence ou le statut de son *hukou* implique des procédures complexes, et ne peut se faire sans l'accord des gouvernements locaux du *hukou* d'origine et du *hukou* de destination. En réalité, la grande majorité des individus ne peuvent changer leur *hukou*. Ainsi, la mobilité observée en Chine à partir des réformes économiques de 1978 ne se reflète-t-elle pas dans ce système d'enregistrement de la population, qui comptabilise les individus suivant le lieu de domiciliation indiqué sur leur permis, et non suivant leur lieu de résidence réel. Par exemple, il existe dans une même ville des individus avec quatre types de permis différents :

- Un *hukou* local et non agricole : l'individu réside à l'endroit où il est enregistré ;
- Un *hukou* local agricole : il s'agit d'une personne enregistrée dans un bourg ou un village périphérique, inclus dans la même municipalité ou le même district ;
- Un *hukou* non local non agricole : il s'agit d'une personne enregistrée dans une autre ville ;
- Un *hukou* non local agricole : il s'agit d'une personne enregistrée dans un bourg ou un village d'une autre municipalité ou d'un autre district.

Parmi ces quatre individus, seul le premier est considéré par ce système d'enregistrement de la population comme un résidant de ladite ville. Ainsi la population urbaine correspond-elle à la population ayant un *hukou* local et non agricole. Toutes les personnes qui ont migré sont comptabilisées dans la localité où ils sont domiciliés et non dans la localité où ils résident. Dès lors, alors que l'ouverture économique et le développement du littoral entraînent d'importantes migrations, il est facile d'imaginer l'imprécision à laquelle donnent lieu le critère « non agricole » et le critère de domiciliation. Dans la province du Zhejiang, le recensement de 2010 indique une population totale de 54,5 millions d'habitants, alors que le *hukou* indique une population totale de 47,5 millions d'habitants pour la même année¹⁰⁹. Il y aurait donc environ 7 millions d'individus, soit 13 % de la population provinciale, qui ne seraient pas comptabilisés si l'on utilisait le *hukou*.

¹⁰⁸ THIREAU Isabelle, 2007, « Enregistrement de la résidence », dans SANJUAN Thierry (dir.), *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, op. cit., p. 89-91.

¹⁰⁹ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-17.

En raison du décalage avec la réalité introduit par le *hukou*, le gouvernement utilise dès le recensement de 1990 une nouvelle définition pour comptabiliser la population urbaine (bien que le *hukou* existe toujours notamment pour définir les droits et les obligations des citoyens). Sont désormais retenues les populations résidentes totales des arrondissements pour ce qui concerne les municipalités de rang préfectoral, les populations totales des quartiers pour ce qui concerne les municipalités de rang de districts, et les populations des comités de résidents pour ce qui concerne les bourgs¹¹⁰. Même si ce nouveau comptage semble plus précis que celui basé sur le *hukou*, il résulte néanmoins un dénombrement excédentaire non négligeable dans des arrondissements suburbains et dans des municipalités de rang de district aux populations rurales majoritaires, ainsi qu'en une sous-estimation dans de nombreux districts des régions dynamiques du littoral¹¹¹.

Les autorités introduisent alors trois nouveaux éléments pour définir les territoires urbains dans le recensement de 2000 : la densité de population doit être supérieure à 1 500 hab./km² ; la présence du siège administratif du gouvernement local ; la présence du siège administratif du gouvernement local dans un centre contigu¹¹². Sont considérés comme urbains les arrondissements lorsqu'ils ont une densité supérieure à 1 500 hab./km², et seulement leur centre administratif et leurs quartiers lorsqu'ils ont une densité inférieure à 1 500 ha./km². Sont également considérés comme urbains les villes-centres des municipalités de rang de districts, ainsi que les bourgs centres-administratifs des districts et tous les quartiers. C'est donc la première fois que la distinction est faite entre le centre administratif, siège du gouvernement local, et les périphéries rurales. D'autre part, c'est aussi la première fois que toute la population est comptabilisée au niveau de son lieu actuel de résidence, qu'elle soit permanente ou qu'elle soit temporaire. En effet, au cours des précédents recensements, les personnes ne possédant pas de *hukou* local et vivant sur le lieu recensé depuis moins d'une année, n'étaient pas comptabilisées, indépendamment du fait que la population résidente totale correspond à la population disposant d'un permis de résidence, ce que de nombreux migrants n'ont pas. Dans le recensement de 2000, le temps de résidence nécessaire pour être comptabilisé est alors ramené de un an à six mois¹¹³.

¹¹⁰ SANJUAN Thierry, 1996, « Qu'est-ce qu'une population urbaine en Chine ? L'exemple du delta de la rivière des Perles (province du Guangdong) », *op. cit.*, p. 41.

¹¹¹ CHAN Kam Wing et HU Ying, 2003, « Urbanization in China in the 1990s: New definition, Different Series, and Revised Trends », *op. cit.*, p. 54.

¹¹² CHAN Kam Wing et HU Ying, 2003, « Urbanization in China in the 1990s: New definition, Different Series, and Revised Trends », *op. cit.*, p. 54.

¹¹³ CHAN Kam Wing, 2003, « Chinese Census 2000: New Opportunities and Challenges », Hong Kong, *The China Review*, vol. 3, p. 2.

Puis en 2006, de nouveaux critères viennent affiner cette définition : pour ce qui concerne les municipalité de rang préfectoral et de rang de district, les quartiers et les comités de résidants sont considérés comme urbains. Les comités de villageois desservis par les infrastructures urbaines de la ville-centre sont également urbains. Pour ce qui concerne les bourgs, les comités de résidants ainsi que les comités de villageois desservis par les infrastructures urbaines du bourg-centre¹¹⁴. Ainsi le comptage de la population urbaine descend-il au niveau des comités de résidants et de villageois et intègre les comités de villageois en zone périurbaine à la population urbaine. Il affine la distinction entre les centres administratifs urbains et les périphéries rurales.

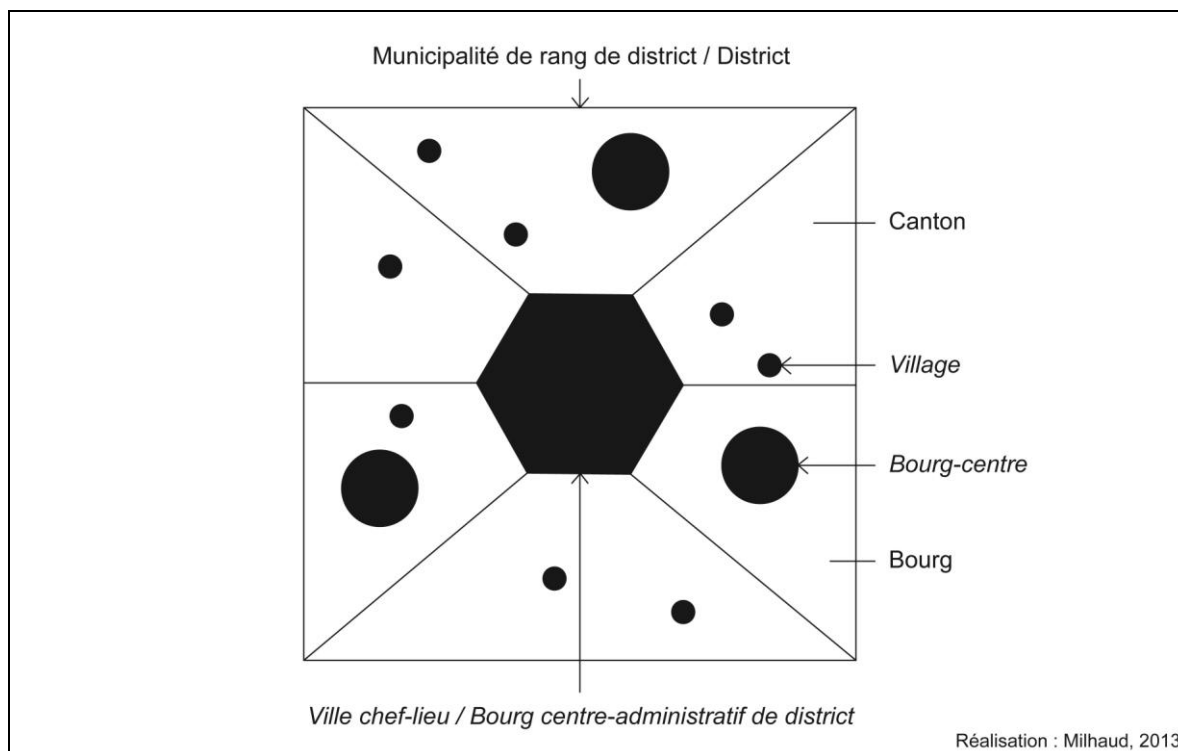
Le recensement de 2010 présente la même structure que celui de 2000, et répartit la population en fonction de la ville-centre, des bourgs et des espaces ruraux. La population urbaine correspond à la population des villes-centres (*chengshi*) et des bourgs-centres (*chengzhen*), alors que la population rurale correspond à la population des villages (*xiangcun*). Cette nouvelle structure du recensement est la première étape de la reconnaissance d'une armature urbaine à l'intérieur de l'armature territoriale.

L'imbrication du rural et de l'urbain dans les statistiques

Le schéma administratif territorial traduit la vision qu'ont les Chinois de la ville, considérée au sein d'un ensemble plus vaste que le périmètre urbain. Cet ensemble trouve sa justification dans les interactions entre espaces urbains et ruraux : la ville est vue comme le noyau d'un territoire qu'elle domine et qu'elle structure, l'un et l'autre étant liés par des activités complémentaires. Les espaces ruraux ont autant besoin des fonctions délivrées par la ville-centre que cette dernière se nourrit des ressources fournies par les campagnes. En ne séparant pas administrativement les espaces urbains des espaces ruraux, les synergies en sont facilitées. Ainsi l'encadrement administratif se fait-il à l'échelle du territoire de la municipalité ou du district, unité de base de l'administration territoriale, et non à l'échelle urbaine (*cf.* schéma 3).

¹¹⁴ CHAN Kam Wing, 2010, « Fundamentals of China's Urbanization and Policy », Hong Kong, *The China Review*, vol. 10, n° 1, p. 72-73.

Schéma 3. L'imbrication des échelles territoriales et urbaines



Note : l'échelle territoriale (ou administrative) est en caractère régulier alors que l'échelle urbaine (physique) est en italique.

C'est à cette échelle territoriale que sont délivrées les données statistiques sur le territoire, la population, la société, l'économie ou les infrastructures, sans qu'il soit possible de connaître ce qui relève de la ville-centre, des bourgs ou des cantons. Les statistiques sont pour la plupart consolidées : elles nous permettent donc de comparer des territoires, et non des villes. Les données disponibles nous renseignent sur l'état de développement d'une armature territoriale à l'échelle administrative du district. Cependant, nous avons vu que l'armature urbaine était définie comme étant l'ensemble des centres administratifs de cette armature territoriale. Par conséquent, l'armature urbaine, siège administratif du gouvernement local, est le centre urbain principal de l'armature territoriale. Tout en gardant à l'esprit les restrictions analytiques que l'échelle des données disponibles nous impose, la forme du schéma territorial est telle que l'armature urbaine structure l'armature territoriale, que le centre administratif structure les espaces ruraux périphériques ainsi que le développement de centres de rang inférieur. Par conséquent, à l'échelle administrative du district, le développement du centre administratif est étroitement lié au développement de ses périphéries. Le couple centre administratif / bourgs périphériques constitue un ensemble urbain cohérent et structuré, et la plupart des analyses que nous sommes en mesure d'effectuer sur l'armature urbaine sont à l'échelle de cet ensemble urbain.

Toutefois, en ce qui concerne la répartition de la population, les recensements de 2000 et 2010 nous permettent d'en étudier plus précisément la forme, et de distinguer l'évolution démographique de la ville-centre et des bourgs périphériques. Depuis le recensement de 2000, les modifications introduites identifient distinctement la population des villes-centres, des bourgs et des villages, et permettent ainsi de connaître la répartition de la croissance démographique entre la ville-centre et les bourgs périphériques à l'intérieur d'une municipalité. À l'intérieur d'un district cependant, ils ne distinguent pas la population du bourg centre-administratif de celle des autres bourgs : le territoire n'ayant pas le statut de municipalité, son centre administratif n'a pas le statut de ville-centre, et sa population se confond avec celle de l'ensemble des bourgs du district. L'analyse des interactions entre centre administratif et centres périphériques se limitera par conséquent aux territoires ayant le statut de municipalité.

Le tableau 5 reproduit les données du *hukou* pour l'année 2010 pour la municipalité de rang préfectoral de Hangzhou alors que le tableau 6 reproduit les données disponibles dans le recensement de 2010 pour cette même municipalité. Ils mettent en évidence les écarts entre le recensement, où la population comptabilisée correspond à la population ayant un permis de résidence au moment du recensement, et le *hukou*. La différence est importante : 8,7 millions d'habitants pour le recensement et 6,9 millions pour le *hukou* : 1,8 millions d'individus, soit plus de 20 % de la population de la municipalité, souvent appelée « population flottante », ne seraient pas comptabilisés avec le *hukou*. De plus, contrairement au *hukou*, la population est désormais recensée à l'intérieur des territoires de rang de district suivant sa localisation dans la ville-centre, dans les bourgs ou dans les cantons, et non suivant son statut, agricole ou non agricole, qui ne recoupe pas ces entités géographiques : le *hukou* ne permet pas de localiser précisément les populations. Par ailleurs, en ce qui concerne les districts – district de Tonglu et district de Chunan –, le recensement répartit la population entre les bourgs et les cantons, ce qui ne permet pas de connaître la population propre des bourgs centres-administratifs de ces territoires.

Tableau 5. Extrait du hukou de 2010 pour la municipalité de rang préfectoral de Hangzhou

	Population		
	<i>hukou</i> non agricole	<i>hukou</i> agricole	Total
Municipalité de rang préfectoral de Hangzhou	3 652 400	3 238 800	6 891 200
Arrondissements de Hangzhou	3 075 200	1 273 000	4 348 200
District de Tonglu	121 800	280 700	402 500
District de Chun'an	77 800	376 500	454 300
Municipalité de rang de district de Jiande	129 500	380 700	510 200
Municipalité de rang de district de Fuyang	138 000	512 200	650 200
Municipalité de rang de district de Lin'an	110 100	415 700	525 800

Source : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17.

Tableau 6. Extrait du recensement de 2010 pour la municipalité de rang préfectoral de Hangzhou

	Population			
	Ville-centre (<i>chengshi</i>)	Bourg (<i>zhen</i>)	Canton (<i>xiang cun</i>)	Total
Municipalité de rang préfectoral de Hangzhou	5 071 332	1 301 318	2 327 723	8 700 373
Arrondissements de Hangzhou	4 411 358	750 735	1 079 878	6 241 971
District de Tonglu		228 918	177 532	406 450
District de Chun'an		110 677	226 166	336 843
Municipalité de rang de district de Jiande	109 586	73 932	247 232	430 750
Municipalité de rang de district de Fuyang	332 075	84 120	301 499	717 694
Municipalité de rang de district de Lin'an	218 313	52 936	295 416	566 665

Source : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17.

Définition de l'armature urbaine

L'armature urbaine « officielle » est donc composée des villes chefs-lieux de préfecture et des villes chefs-lieux de district. Cette armature urbaine dépend du statut administratif du territoire. Nous l'avons vu, certains bourgs centres-administratifs de districts, comme Yuhuan, ne font pas partie de cette armature urbaine « officielle » alors qu'ils comptent souvent bien plus de 100 000 habitants, parfois davantage que d'autres centres ayant le statut de ville. D'autre part les bourgs, même s'ils n'ont pas le statut de ville (*shi*), sont considérés comme des territoires urbains, notamment dans le comptage de la population urbaine. Ainsi, suivant le recensement de 2010, les villes-centres comptent-elles 20 386 294 habitants, et les bourgs 13 163 915 : les bourgs rassemblent 39 % de la population urbaine. Se réduire aux villes-centres, c'est ainsi réduire son analyse à un squelette de l'armature urbaine, sans en prendre la vraie mesure. Il est dès lors nécessaire d'intégrer les bourgs à l'armature urbaine¹¹⁵.

Le statut administratif des centres de l'armature urbaine n'étant pas systématiquement représentatif de leur état de développement réel, nous définirons l'armature urbaine à partir de la population des centres donnée par les deux derniers recensements, et non à partir de la hiérarchie issue de l'armature territoriale. À l'échelle de la province du Zhejiang, nous définissons trois types de villes dans l'armature urbaine : la grande ville, la ville moyenne et la petite ville. La grande ville est une ville-centre d'une municipalité de rang préfectoral, qui a une population supérieure à un million d'habitants. La ville moyenne peut être une ville-centre d'une municipalité de rang préfectoral ou de rang de district. Sa population est comprise entre 500 000 et 1 million d'habitants. Enfin la petite ville peut être une ville-centre d'une municipalité de rang de district ou un bourg centre-administratif de district. Sa population est comprise entre 100 000 et 500 000 habitants dans le cas d'une ville-centre d'une municipalité de rang de district. Dans le cas d'un bourg centre-administratif de district, le recensement ne donne pas sa population propre. Il n'indique que la population urbaine totale du district, c'est-à-dire la population agglomérée du bourg centre-administratif et de tous les autres bourgs du district. Malgré tout, ce dernier fait partie de l'armature urbaine, et nous étudierons son évolution à partir des données disponibles à l'échelle de l'armature territoriale. La population urbaine du district doit alors être supérieure à 100 000 habitants pour que son bourg centre-

¹¹⁵ SANJUAN Thierry, 1996, « Qu'est-ce qu'une population urbaine en Chine ? L'exemple du delta de la rivière des Perles (province du Guangdong) », *op. cit.*, p. 37.

administratif soit considéré comme une petite ville. Le tableau 7 synthétise les seuils de population caractérisant la petite ville, la ville moyenne et la grande ville au sein de l'armature urbaine. Ils ont été choisis en considérant l'évolution de la taille des villes dans la province au cours des vingt dernières années, dans le but de constituer des catégories homogènes. En 2010, quatre grandes villes se sont détachées avec une population à l'intérieur de la ville-centre supérieure à un million d'habitants. Ensuite, cinq villes ont aujourd'hui une population comprise entre 500 000 et 1 million d'habitants, et 48 villes ont une population comprise entre 100 000 et 500 000 habitants.

Tableau 7. Les critères de définition de l'armature urbaine

Armature urbaine	Territoire administratif	Réalité morphologique	Population (habitants)
Grande ville	Municipalité de rang préfectoral	Ville-chef lieu de préfecture	Population ville-centre > 1 million
Ville moyenne	Municipalité de rang préfectoral	Ville-chef lieu de préfecture	500 000 < Population ville-centre < 1 million
	Municipalité de rang de district	Ville-chef lieu de district	
Petite ville	Municipalité de rang de district	Ville-chef lieu de district	Population urbaine du district > 100 000
	District	Bourg-centre administratif de district	100 000 < Population ville-centre < 500 000

L'armature urbaine ainsi définie pose la question des bourgs périphériques aux centres administratifs, qui en sont les premiers échelons. Ces bourgs ont pour la plupart une population tout au plus de quelques dizaines de milliers d'habitants. L'habitat et le mode de vie y sont à dominante rurale, le bourg exerçant la fonction première de marché des produits agricoles et concentrant les écoles et quelques services administratifs. Toutefois, la forme des bourgs est en rapide évolution, au travers de l'industrialisation rurale et de leur connexion aux infrastructures et aux services urbains. À l'échelle locale, ils sont les premiers maillons d'un réseau urbain structuré autour de la ville-centre ou du bourg-centre administratif.

Par conséquent, nous utiliserons deux approches concernant ces bourgs périphériques. Dans un premier temps, considérant que l'ensemble des statistiques sont données à l'échelle administrative du district et que la définition de la population urbaine considère aussi bien le centre administratif que les bourgs périphériques comme urbains, nous estimons que les centres administratifs et les bourgs périphériques forment un ensemble urbain cohérent et structuré. Ainsi les analyses des évolutions de l'armature urbaine que nous ferons dans le chapitre 3 concerneront-elles le couple centre administratif et bourgs périphériques.

Dans un deuxième temps, nous étudierons plus spécifiquement les évolutions entre le centre administratif et ses bourgs périphériques afin d'identifier la forme du développement local. Les recensements de 2000 et de 2010, qui distinguent la répartition de la population suivant ces deux entités dans les municipalités, nous permettront d'y analyser les évolutions démographiques respectives.

Chapitre 3 : L'émergence des petites villes

À la proclamation de la République populaire de Chine, le taux d'urbanisation dans la province du Zhejiang est d'à peine plus de 10 %, puis il n'évolue que de 12,7 à 17,7 % de 1949 à 1980¹¹⁶. Durant les premières années des réformes, ce taux est stable, bien en deçà de la moyenne mondiale, oscillant entre 18 et 19 %, puis il passe de 19 % en 1984 à 48,7 % en 2000. En 2010, le taux d'urbanisation dans le Zhejiang atteint 61,6 %¹¹⁷. Le processus s'est donc réellement enclenché il y a trente ans. De 1980 à 2010, le taux d'urbanisation dans la province du Zhejiang quadruple. De nombreux indicateurs témoignent de cette croissance urbaine : le tableau 8 donne ainsi un aperçu des évolutions démographique, administrative et physique des villes de 1992 à 2002. Du point de vue administratif, le nombre d'arrondissements (*qu*) augmente de 20 à 33 en dix ans. Dans la même période, les surfaces urbanisées ont pratiquement triplé en passant de 273 km² à 758 km², et la population des arrondissements a plus que doublé, de 6,2 à 13,8 millions d'habitants.

Tableau 8. Les évolutions des arrondissements et de la surface urbanisée au sein des municipalités en 1992 et 2002

Nom des municipalités	Nombre d'arrondissements (<i>qu</i>)		Surface des arrondissements (km ²)		Population des arrondissements (<i>qu</i>)		Surface urbanisée (km ²)	
	1992	2002	1992	2002	1992	2002	1992	2002
Hangzhou	6	8	430	3 607	1 470 000	3 730 000	68	227
Ningbo	5	6	1 050	2 430	1 070 000	2 050 000	58	127
Wenzhou	2	3	187	1 187	560 000	1 350 000	25	115
Jiaxing	2	2	958	968	730 000	830 000	20	35
Huzhou	0	2	1 522	1 522	960 000	1 050 000	15	28
Shaoxing	1	1	101	339	300 000	640 000	15	34
Zhoushan	2	2	1 028	1 028	660 000	685 000	19	30
Jinhua	1	2	301	2 045	290 000	900 000	12	49
Quzhou	1	2	240	2 357	220 000	800 000	16	27
Taizhou	0	3		1 536		1 420 000	20	70
Lishui	0	2		1 502		350 000	5	16
Total	20	33	5 817	18 521	6 260 000	13 805 000	273	758

Note : la population des arrondissements correspond ici à la population recensée par le système de *hukou*.
Source : SHI Jinchuan et CHEN Qian, 2008, *Kongjian zhuanxing. Zhejiang de chengshihua jin Cheng* [Conversion de l'espace. L'évolution de l'urbanisation dans le Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang University Press, p. 56.

¹¹⁶ ZHANG Miaogen, 2009, *Zhejiang chengshihua 30 nian* [30 ans d'urbanisation dans le Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang renmin chubanshe, p. 12.

¹¹⁷ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 6.

Dès lors, comment se caractérise cette croissance urbaine, quelles tendances prévalent et quelles en sont les caractéristiques ?

Une décennie de transition post-maoïste

C'est donc à partir du début des années 1980 que la province du Zhejiang, en s'ouvrant aux investissements étrangers, a amorcé son développement et s'est intégré aux circuits économiques et financiers internationaux. Cette évolution s'inscrit dans la continuité des réformes économiques de Deng Xiaoping à l'origine de l'essor du littoral chinois.

La situation de la province au sortir de la Révolution culturelle est révélatrice des véritables incidences de cette expansion économique. La première décennie post-maoïste doit être considérée comme une période de transition. Si 1978 est l'année fondatrice des réformes, il faut attendre 1984 pour que les villes côtières de Wenzhou et de Ningbo soient autorisées à créer leur propre zone de développement économique et technique ouverte aux investissements étrangers, et l'année suivante pour que le territoire du delta du Yangzi bénéficie des mêmes avantages. Jusqu'à la fin des années 1980, les investissements étrangers ne gagnent que timidement la province, avant de connaître une croissance exponentielle : ils passent de 421 millions de yuans en 1990 à 11,8 milliards de yuans en 1998¹¹⁸. Il en va de même dans le secteur de l'immobilier où les premiers investissements n'interviennent qu'à partir des années 1990 : ils passent de 954 millions de yuans en 1990 à 36,2 milliards de yuans en 2000¹¹⁹. D'autres réformes (orientations et résultats économiques, nouvelles infrastructures de transport, création de plans d'urbanisme...) se mettent progressivement en place également à partir de 1990, telle la réforme de la fiscalité, mise en œuvre en 1994, qui a profondément changé les relations entre le gouvernement central et les municipalités. On est au cœur d'une période de profondes mutations, qui vont avoir un impact majeur sur l'armature urbaine de la province.

Au cours de cette première décennie post-maoïste, la province du Zhejiang a profité de l'ouverture des villes côtières et du delta du Yangzi pour amorcer son développement économique, grâce principalement au développement de l'industrie légère, en premier lieu l'industrie du textile. En 1978, c'est une province essentiellement rurale, où la part de l'agriculture dans le PIB (38 %) est largement supérieure à la moyenne chinoise (28 %)

¹¹⁸ *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2000, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe., p. 74.

¹¹⁹ La première mention d'investissements immobiliers dans le Zhejiang d'après les statistiques correspond à l'année 1990 : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 83.

(cf. tableau 9). Elle présente alors un PIB par habitant de 331 yuans, inférieur à la moyenne nationale (381 yuans) en raison d'une présence industrielle faible : située sur le littoral, la province a subi le contrecoup de la politique de développement de l'industrie lourde dans l'intérieur du pays. Dix ans plus tard, en 1990, la tendance s'inverse : le PIB par habitant de la province (2 138 yuans/hab.) dépasse la moyenne nationale (1 644 yuans/hab.), le secteur primaire chute au profit des secteurs secondaire et tertiaire¹²⁰. En 1990, les parts de l'agriculture, de l'industrie et des services dans l'économie de la province du Zhejiang sont comparables à celles de la Chine (cf. tableau 9).

Tableau 9. Le rattrapage économique du Zhejiang entre 1978 et 1990

Zone géographique	Année	PIB/hab. (yuans)	PIB (millions de yuans)						
			Total	Secteur primaire	Secteur secondaire		Secteur tertiaire		
Chine	1978	381	364 520	102 750	28 %	174 520	48 %	87 250	24 %
	1990	1 644	1 866 780	506 200	27 %	771 740	41 %	588 840	32 %
Zhejiang	1978	331	12 372	4 709	38 %	5 352	43 %	2 311	19 %
	1990	2 138	90 469	22 504	25 %	40 818	45 %	27 147	30 %

Sources : *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2011, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, p. 14 et 44 ; *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 44 et 93.

Concernant la répartition de la population, en 1990 plus du tiers de la population provinciale se concentre dans la région deltaïque¹²¹, environ 15,5 millions d'habitants, puis un quart se regroupe le long du littoral (cf. tableau 10). Le bassin du Jinqu est le troisième ensemble démographique, avec 16 % de la population provinciale, alors que la bassin de la rivière Qiantang et les montagnes du sud sont les zones les moins peuplées avec respectivement 7 et 12 % de la population provinciale¹²². La hiérarchie des densités de population rejoint cette hiérarchie démographique : la région deltaïque et le littoral sont les ensembles les plus denses, respectivement 690 et 583 hab./km², bien au-dessus de la moyenne provinciale de 398 hab./km². Les terres de l'intérieur suivent avec une densité moyenne de 236 hab./km². Le bassin du Jinqu y est l'espace le plus dense, avec 372 hab./km², comparable à la moyenne provinciale, alors que le bassin de la rivière Qiantang et les montagnes du sud sont les espaces les moins denses, avec respectivement 178 et 185 hab./km².

¹²⁰ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 14 et 44 ; *Zhongguo tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 44 et 93.

¹²¹ Les ensembles géographiques évoqués ici correspondent à ceux décrits au chapitre 1, précisés en fonction du découpage administratif au niveau district (*xian*) en 2010.

¹²² *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, vol. 1, p. 2-6.

Tableau 10. La distribution de la population en 1990 dans la province du Zhejiang

Ensemble	Population	Part dans la province	Surface (km ²)	Part dans la province	Densité (hab./km ²)
Région deltaïque	15 535 100	37 %	22 508	22 %	690
Littoral	11 210 849	27 %	19 215	18 %	583
Terres intérieures	14 700 066	35 %	62 394	60 %	236
Bassin de la rivière Qiantang	2 993 570	7 %	16 852	16 %	178
Bassin du Jinqu	6 533 935	16 %	17 569	17 %	372
Montagnes du sud	5 172 561	12 %	27 973	27 %	185
Province du Zhejiang	41 446 015		104 117		398

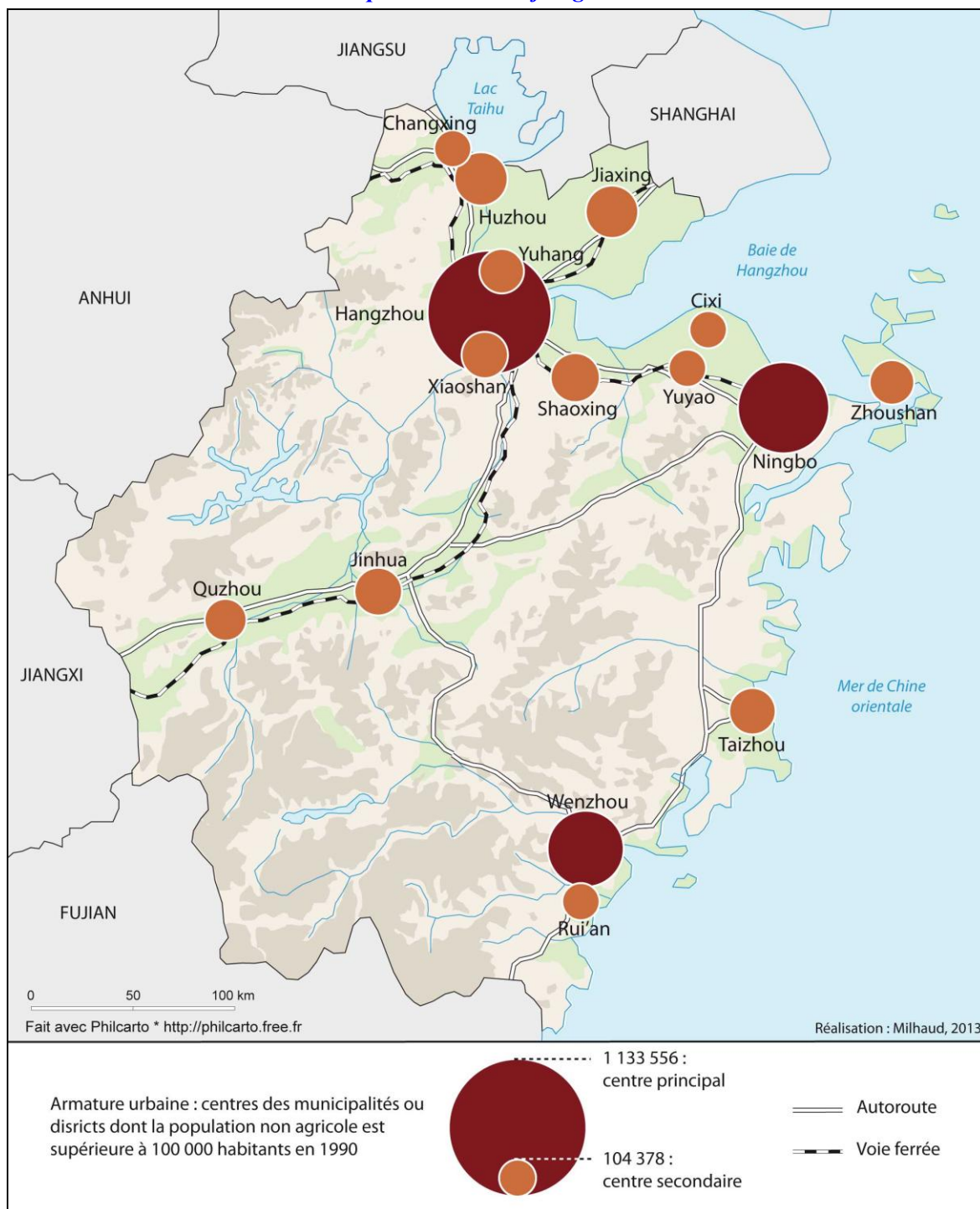
Source : *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-6.

L'urbanisation de la province s'amorce avec le développement économique de la première décennie post-maoïste et la population urbaine s'accroît de moins de 20 % en 1980 à plus de 30 % en 1990. Naturellement, les espaces bénéficiant des investissements étrangers s'urbanisent en priorité. Le recensement de 1990 ne permet pas une évaluation précise de l'armature urbaine, dès lors qu'il ne donne la répartition de la population qu'à l'échelon administratif du district et non à celui de la ville-centre, des bourgs et des cantons. Toutefois, on peut considérer que les migrations en 1990 n'ont pas encore l'ampleur qu'elles ont aujourd'hui, et que les chiffres du *hukou* sont alors plus proches de la réalité. De plus, si la division entre population agricole et non agricole opérée par le *hukou* ne peut être corrélée à une répartition de la population entre ville-centre, bourgs et cantons, l'évolution de la population non agricole donne néanmoins un aperçu de l'urbanisation à partir de l'armature territoriale, et permet ainsi de comparer les territoires.

La carte 11 et tableau 11 identifient en 1990 les arrondissements, les municipalités de rang de district et les districts dont la population non agricole est supérieure à 100 000 habitants. Il donne un ordre de grandeur de ce que peut être l'armature urbaine en 1990. Elle se structure autour de trois grandes villes qui se détachent : Hangzhou, de loin la plus peuplée avec une population non agricole de 1 133 556 habitants, Ningbo avec 557 680 habitants et Wenzhou avec 417 685 habitants¹²³. Ces trois villes sont les principaux centres de la province, autour desquels se compose un réseau de treize villes secondaires, dont la population non agricole varie d'environ 100 000 à 200 000 habitants. Puis se succèdent 56 centres de plus petite taille, dont la population non agricole est inférieure à 100 000 habitants.

¹²³ *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 32-43.

Carte 11. L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 1990



Source : *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 32-43.

Tableau 11. L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 1990

Armature urbaine	Statut administratif	Population non agricole
Hangzhou	Arrondissements (nombre : 5)	1 133 556
Ningbo	Arrondissements (nombre : 5)	557 680
Wenzhou	Arrondissements (nombre : 2)	417 685
Huzhou	Arrondissement	218 391
Jiaxing	Arrondissements (nombre : 2)	210 437
Shaoxing	Arrondissement	184 825
Taizhou	Municipalité de rang de district	164 391
Xiaoshan	Municipalité de rang district	164 087
Yuhang	District	155 993
Zhoushan	Arrondissements (nombre : 2)	152 365
Jinhua	Arrondissement	142 091
Quzhou	Arrondissement	107 357
Yuyao	Municipalité de rang de district	106 375
Cixi	Municipalité de rang de district	106 067
Rui'an	Municipalité de rang de district	105 981
Changxing	District	104 378

Source : *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 32-43.

À cette date, plus de 56 % de la population non agricole de la province se trouve dans la région deltaïque qui regroupe deux des trois principales villes de la province, Hangzhou et Ningbo, et neuf des treize villes secondaires (*cf.* tableau 12) : c'est l'ensemble urbain dominant de la province. Hangzhou, située au cœur de cet espace, capitale administrative de la province, est la ville la plus importante avec 1,13 million d'habitants. Si l'on y ajoute la municipalité de Xiaoshan et le district de Yuhang, aujourd'hui devenus des arrondissements de Hangzhou, la population non agricole de Hangzhou atteint alors près de 1,5 million d'habitants. Le littoral apparaît comme le deuxième ensemble urbain, avec une ville principale, Wenzhou, et deux villes secondaires, Taizhou et Rui'an. Il concentre 20 % de la population non agricole de la province. Seules deux villes secondaires, Jinhua et Quzhou, se détachent ensuite dans le bassin du Jinqu : en 1990, l'armature urbaine dans l'intérieur de la province s'esquisse sommairement.

Tableau 12. La prépondérance urbaine de la région deltaïque en 1990

Ensemble	Part de la population provinciale	Part de la population non agricole
Région deltaïque	37 %	56 %
Littoral	27 %	20 %
Terres intérieures	35 %	24 %
Bassin de la rivière Qiantang	7 %	5 %
Bassin du Jinqu	16 %	12 %
Montagnes du sud	12 %	7 %

Source : *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 32-43.

Ainsi, durant cette décennie, la première vague d'urbanisation dans la province du Zhejiang touche-t-elle en premier lieu l'espace deltaïque, et concerne plus particulièrement les principaux centres urbains. Le littoral, autour de Wenzhou, commence à s'affirmer comme le deuxième pôle urbain, alors que le reste de la province ne comporte que deux villes secondaires.

L'émergence des petites villes et le développement du littoral

Entre 1990 et 2000, la croissance du taux d'urbanisation s'accélère, il augmente de 30 % à près de 50 %. En 2000, le recensement s'affine et nous permet d'esquisser plus précisément la forme de l'armature urbaine. Il répartit désormais la population entre la ville-centre, les bourgs et les cantons pour les arrondissements et les municipalités, et entre les bourgs et les cantons pour les districts. En considérant les catégories de villes que nous avons établies – grande ville, ville moyenne, et petite ville – l'armature urbaine se compose comme suit : quatre grandes villes – Hangzhou, Ningbo, Wenzhou et Taizhou –, une ville moyenne – Shaoxing – et 45 petites villes. Le tableau 13 et la carte 12 décrivent l'armature urbaine de la province en 2000. Elle se construit à partir des chiffres de la population urbaine, correspondant à la population cumulée de la ville-centre et des bourgs, afin de présenter une armature homogène pour l'ensemble du territoire¹²⁴.

Le tableau 13 donne la liste des municipalités et des districts dont la population urbaine est supérieure à 100 000 habitants, et les répartit en fonction des trois catégories : petites villes, villes moyennes et grandes villes. Le tableau 14 en fait la synthèse. En 2000 les petites villes se multiplient, regroupant une population urbaine de 12 832 177 habitants, contre 633 118 pour l'unique ville moyenne et 8 405 227 pour les grandes villes. Elles concentrent ainsi la grande majorité de la population urbaine, près de 59 %, les 41% restant se répartissent dans l'unique ville moyenne et dans les quatre grandes villes.

¹²⁴ Si l'on avait considéré seulement la population des villes-centres, les petites villes correspondant à des bourgs centres-administratifs de districts auraient disparu.

Tableau 13. L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 2000

Armature urbaine	Population				
	Ville-centre	Bourg	Population urbaine	Canton (population rurale)	Totale
Grandes villes	6 696 155	1 709 072	8 405 227	5 455 390	10 332 019
Hangzhou	2 937 879	986 341	3 924 220	4 106 760	4 502 382
Wenzhou	1 369 967	213 420	1 583 387	332 161	1 915 548
Ningbo	1 214 723	482 088	1 696 811	725 315	2 422 126
Taizhou	1 173 586	27 223	1 200 809	291 154	1 491 963
Ville moyenne	633 118		633 118		633 118
Shaoxing	633 118		633 118		633 118
Petites villes	5 702 947	7 129 230	12 832 177	17 672 526	30 505 762
Yiwu	413 677	146 640	560 317	352 353	912 670
Jiaying	368 077	83 366	451 443	430 480	881 923
Jinhua	354 212	87 892	442 104	458 555	900 718
Zhoushan	352 485	96 302	448 787	266 898	715 685
Huzhou	352 424	208 319	560 743	584 671	1 145 414
Cixi	346 352	329 375	675 727	538 810	1 214 537
Rui'an	260 701	204 529	465 230	742 558	1 207 788
Yuyao	226 425	122 387	348 812	503 907	852 719
Zhuji	209 848	259 183	469 031	601 644	1 070 675
Fuyang	202 846	64 581	267 427	361 206	628 633
Linhai	201 132	147 060	348 192	600 426	948 618
Dongyang	200 754	163 658	364 412	388 682	753 094
Lishui	181 096	17 920	199 016	149 225	348 241
Yongkang	178 187	87 236	265 423	291 644	557 067
Quzhou	175 879	53 739	229 618	520 781	750 399
Shengzhou	176 612	120 149	296 761	373 460	671 221
Yueqing	175 800	313 180	488 980	673 785	1 162 765
Wenling	175 383	358 427	533 810	628 973	1 162 783
Haining	166 901	64 728	231 629	434 451	666 080
Lanxi	155 395	38 461	193 856	413 340	607 196
Shangyu	144 589	152 529	297 118	425 405	722 523
Fenghua	128 818	79 988	208 806	262 752	471 558
Pinghu	124 351	47 178	171 529	336 370	507 899
Tongxiang	112 474	137 218	249 692	463 707	713 399
Linan	110 360	43 320	153 680	360 558	514 238
Jiangshan	109 130	84 756	193 886	279 336	473 222
Jiande	99 039	67 678	166 717	306 345	473 062
Cangnan		522 369	522 369	645 220	1 167 589
Pingyang		371 296	371 296	369 152	740 448
Yongjia		277 649	277 649	444 741	722 390
Yuhuan		276 488	276 488	183 603	460 091
Shaoxing		223 180	223 180	568 617	791 797
Ninghai		208 712	208 712	309 474	518 186
Xiangshan		184 868	184 868	299 368	484 236
Xinchang		176 142	176 142	238 765	414 907
Changxing		170 928	170 928	440 590	611 518
Deqing		146 845	146 845	289 679	436 524
Anji		138 153	138 153	293 986	432 139
Jiashan		137 112	137 112	288 860	425 972
Tonglu		136 267	136 267	241 793	378 060
Qingtian		125 848	125 848	235 214	361 062
Haiyan		119 420	119 420	268 303	387 723
Pujiang		116 973	116 973	247 165	364 138
Tiantai		111 192	111 192	296 078	407 270
Xianju		105 989	105 989	261 596	367 585

Source : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-7.*

Tableau 14. La prépondérance des petites villes dans l'armature urbaine en 2000

Armature urbaine	Population urbaine	Part de la population urbaine totale
Grandes ville	8 405 227	38 %
Ville moyenne	633 118	3 %
Petites villes	12 832 177	59 %
Total	21 870 522	

Source : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

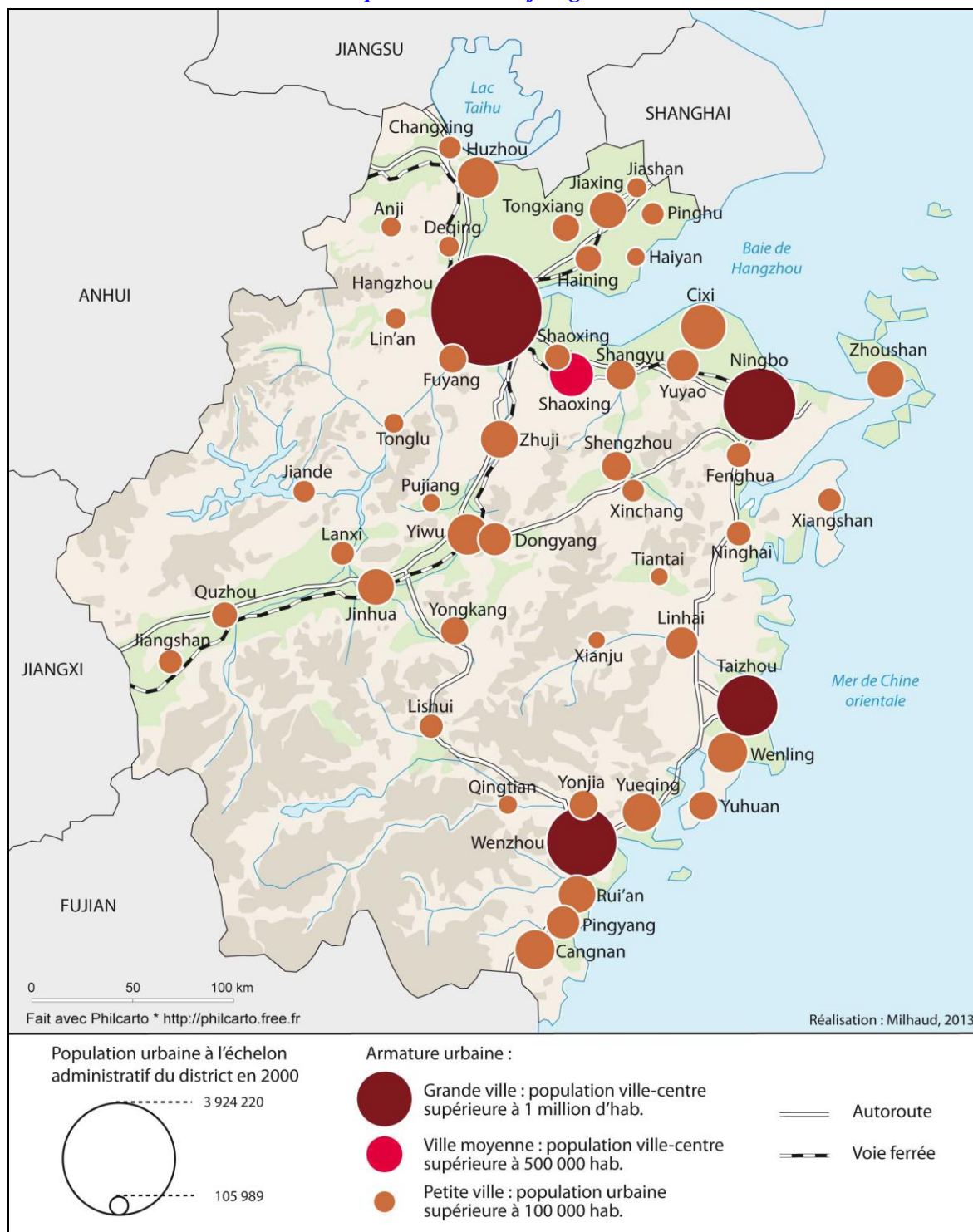
La carte 12 représente l'armature urbaine en 2000. La région deltaïque reste dominante avec près de la moitié de la population urbaine, deux grandes villes, une ville moyenne et 16 petites villes (cf. tableau 15). Le littoral concentre désormais 31 % de cette population urbaine, et regroupe deux grandes villes et 11 petites villes. Dans le bassin du Jinqu, huit petites villes se partagent 13 % de la population urbaine, alors que le bassin de la rivière Qiantang et les montagnes du sud ne comptent que dix petites villes pour 8 % de la population.

Tableau 15. La répartition de l'armature urbaine dans le Zhejiang en 2000

Ensemble	Population urbaine	Part dans l'armature urbaine
Région deltaïque	10 625 267	49 %
Littoral	6 670 596	31 %
Terres intérieures	4 574 659	21%
Bassin de la rivière Qiantang	724 091	3 %
Bassin du Jinqu	2 835 620	13 %
Montagnes du sud	1 014 948	5 %
Total	21 870 522	

Source : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

Carte 12. L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 2000



Note : la population urbaine correspond à la population cumulée de la ville-centre et des bourgs. Source : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

Si la divergence des modes de recensement ne permet pas de comparer avec exactitude les armatures urbaines de 1990 et de 2000, il est néanmoins possible d'identifier des tendances de développement sur la base des chiffres donnés par le *hukou*. Ce dernier ne donne certes pas une estimation exacte de la population urbaine et de sa localisation, cependant les

variations de la population non agricole à l'intérieur d'une municipalité ou d'un district reflète l'évolution de l'urbanisation. Ainsi peut-on identifier, au sein de l'armature urbaine de 2000, les dynamiques les plus fortes entre 1990 et 2000. Le tableau 16 montre qu'entre 1990 et 2000, les petites villes enregistrent le taux d'accroissement de la population non agricole le plus important, 4,09 % en moyenne annuelle, presque deux fois plus que celui des grandes villes, qui est de 2,35 %. L'urbanisation touche donc prioritairement les petites villes. D'autre part, si l'on compare les grands ensembles, ce phénomène se manifeste sur le littoral avec un taux d'accroissement de la population non agricole de 4,53 %, près de deux fois celui de la région deltaïque, qui reste stable à 2,76 %.

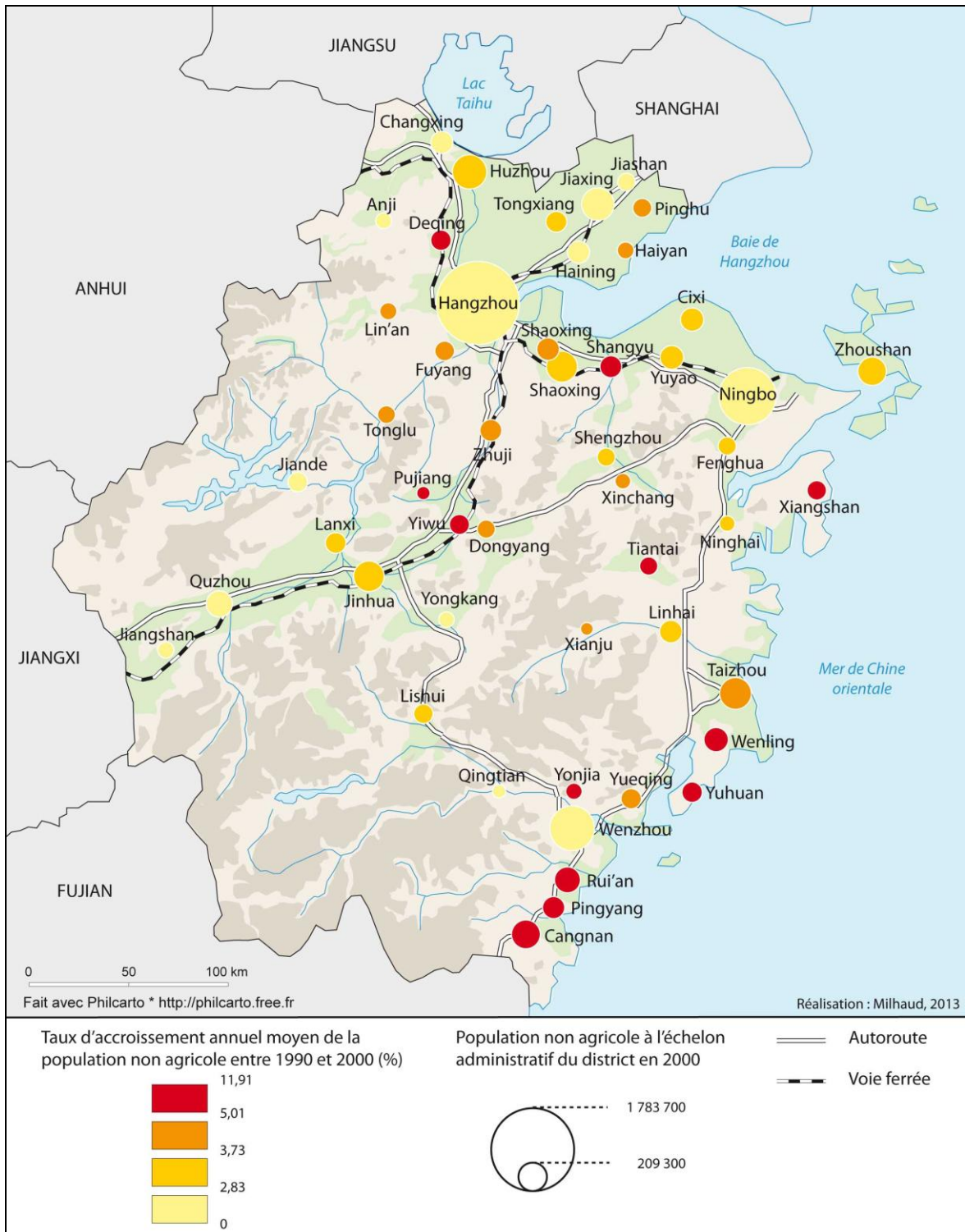
Tableau 16. L'urbanisation du littoral et le développement des petites villes entre 1990 et 2000 dans la province du Zhejiang

Armature urbaine	<i>hukou</i> non agricole en 1990	<i>hukou</i> non agricole en 2000	Taux d'accroissement annuel moyen
Grandes villes	2 704 795	3 411 200	2,35 %
Ville moyenne	184 825	247 100	2,95 %
Petites villes	3 499 037	5 224 100	4,09 %
Ensemble	<i>hukou</i> non agricole en 1990	<i>hukou</i> non agricole en 2000	Taux d'accroissement annuel moyen
Région deltaïque	3 802 719	4 992 100	2,76 %
Littoral	1 351 202	2 104 900	4,53 %
Terres intérieures	1 234 736	1 785 400	3,76 %
Bassin de la rivière Qiantang	240 918	354 500	3,94 %
Bassin du Jinqu	714 335	1 013 700	3,56 %
Montagnes du sud	279 483	417 200	4,09 %

Sources : *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 32-43 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7.

La carte 13 nous donne les taux d'accroissement annuel moyen de la population non agricole entre 1990 et 2010 : les villes dont les taux d'accroissement de la population non agricole sont les plus élevés, c'est-à-dire supérieurs à 5 %, sont exclusivement des petites villes, alors que les trois plus grandes villes de la province restent dans la tranche la plus basse, inférieure à 2,8 %. De plus, sur les 12 petites villes les plus dynamiques, 8 sont situées sur le littoral.

Carte 13. L'accroissement annuel moyen de la population non agricole entre 1990 et 2000 dans le Zhejiang



Sources : *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., p. 2-6 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., p. 11-16.

La décennie 1990 et 2000 est ainsi marquée par le développement de la région de Wenzhou, dont l'accroissement démographique et urbain dépasse largement celui de la région deltaïque. L'impact des aires métropolitaines se tempère et les petites villes

équilibrent peu à peu l'armature urbaine. Alors qu'en 1990 se dégagent Hangzhou, Ningbo et Wenzhou, et quelques centres secondaires, l'architecture régionale du maillage urbain évolue : objet d'une urbanisation dynamique, les petites villes s'intègrent pleinement dans la hiérarchie et composent désormais un réseau secondaire pondérateur en pleine expansion.

La confirmation du développement des petites villes

Entre 2000 et 2010, l'urbanisation de la province se poursuit et le taux d'urbanisation passe de 48,7 à 61,6 %. Sur cette période, les deux recensements de 2000 et de 2010 donnent la répartition de la population à l'échelle de la ville-centre, des bourgs et des cantons et permettent ainsi de comparer plus précisément les formes de l'armature urbaine. Si le nombre de grandes villes reste stable, avec les quatre principaux centres de la province, Hangzhou, Wenzhou, Ningbo et Taizhou, en revanche, celui des villes moyennes augmente : il y a désormais cinq municipalités dont la population de la ville-centre est supérieure à 500 000 habitants en 2010 (cf. tableau 17). Il s'agit de Rui'an, Yiwu, Jiaxing, Huzhou et Jinhua, qui, en 2000, se classaient dans la catégorie des petites villes. Ce constat confirme la croissance constante après 2000 des petites entités urbaines, les faisant *de facto* changer de statut. Quant aux petites villes, leur nombre augmente de 45 en 2000 à 48 en 2010. Si l'on considère que cinq d'entre elles sont passées entre 2000 et 2010 dans la catégorie supérieure et qu'une ville moyenne (Shaoxing) a rétrogradé, cela équivaut à l'apparition de sept nouvelles petites villes sur cette période.

Tableau 17. L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 2010

Armature urbaine	Population				
	Ville-centre	Bourg	Population urbaine	Canton (population rurale)	Totale
Grandes villes	10 161 837	1 459 430	11 621 267	3 054 250	14 675 517
Hangzhou	4 411 358	750 735	5 162 093	1 079 878	6 241 971
Wenzhou	2 562 697	124 128	2 686 825	352 614	3 039 439
Ningbo	2 177 846	405 227	2 583 073	908 524	3 491 597
Taizhou	1 009 936	179 340	1 189 276	713 234	1 902 510
Villes moyennes	3 304 515	723 479	4 027 994	2 203 031	6 231 028
Rui'an	812 155	115 228	927 383	497 284	1 424 667
Yiwu	684 034	194 869	878 903	355 112	1 234 015
Jiaxing	611 899	150 744	762 643	439 239	1 201 882
Huzhou	611 851	136 617	748 468	544 748	1 293 219
Jinhua	584 576	126 021	710 597	366 648	1 077 245

Armature urbaine	Population				
	Ville-centre	Bourg	Population urbaine	Canton (population rurale)	Totale
Petites villes	6 919 939	10 148 401	17 068 340	14 446 120	31 514 460
Zhoushan	485 132	57 058	542 190	300 799	842 989
Shaoxing	452 445	190 754	643 199	240 637	883 836
Yuyao	449 332	223 577	672 909	337 750	1 010 659
Cixi	382 034	677 908	1 059 942	402 441	1 462 383
Yueqing	386 770	339 202	725 972	663 360	1 389 332
Quzhou	372 239	50 449	422 688	383 275	805 963
Zhuji	368 432	238 251	606 683	551 255	1 157 938
Linhai	364 852	138 525	503 377	525 436	1 028 813
Fuyang	332 075	84 120	416 195	301 499	717 694
Wenling	312 610	436 403	749 013	617 781	1 366 794
Shangyu	303 641	87 917	391 558	387 854	779 412
Tongxiang	296 586	103 831	400 417	415 431	815 848
Lishui	278 311	15 657	293 968	157 450	451 418
Yongkang	268 558	107 688	376 246	347 244	723 490
Dongyang	260 563	195 349	455 912	348 486	804 398
Shengzhou	251 269	94 405	345 674	334 088	679 762
Haining	228 770	168 920	397 690	409 276	806 966
Linan	218 313	52 936	271 249	295 416	566 665
Pinghu	214 210	132 682	346 892	324 942	671 834
Fenghua	190 024	49 968	239 992	251 705	491 697
Lanxi	166 101	42 171	208 272	352 242	560 514
Jiangshan	120 656	79 685	200 341	267 521	467 862
Jiande	109 586	73 932	183 518	247 232	430 750
Longquan	95 905	21 334	117 239	117 387	234 626
Shaoxing		690 969	690 969	339 878	1 030 847
Cangnan		648 219	648 219	536 424	1 184 643
Yongjia		441 744	441 744	347 410	789 154
Pingyang		375 144	375 144	386 520	761 664
Ninghai		363 121	363 121	282 953	646 074
Yuhuan		362 135	362 135	254 211	616 346
Changxing	2 138	312 234	314 372	327 610	641 982
Jiashan	8 269	280 319	288 588	285 599	574 187
Xiangshan		276 125	276 125	227 154	503 279
Deqing		246 022	246 022	245 767	491 789
Pujiang		245 741	245 741	191 605	437 346
Tonglu		228 918	228 918	177 532	406 450
Anji		221 553	221 553	244 999	466 552
Wuyi	1 118	215 316	216 434	133 465	349 899
Haiyan		204 433	204 433	226 507	430 940
Xinchang		199 541	199 541	180 903	380 444
Tiantai		193 896	193 896	188 916	382 812
Xianju		177 590	177 590	165 086	342 676
Jinyun		153 793	153 793	205 124	358 917
Qingtian		145 077	145 077	191 465	336 542
Sanmen		140 032	140 032	188 855	328 887
Longyou		129 689	129 689	232 691	362 380
Daishan		123 391	123 391	78 773	202 164
Chunan		110 677	110 677	226 166	336 843

Source : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-16.*

Le tableau 18 décrit l'évolution de l'armature urbaine entre 2000 et 2010 par catégories et ensembles. La croissance des grandes villes est élevée, 3,29 % de moyenne annuelle, mais elle reste inférieure à celle des petites villes, 4,25 % par an. En ce qui concerne la

répartition cette croissance, la région deltaïque et le littoral se maintiennent à des taux de croissance annuels importants, respectivement 4,05 et 3,74 %. Mais cette décennie se caractérise surtout par la croissance urbaine des territoires de l'intérieur : le bassin de la rivière Qiantang, le bassin du Jinqu et les montagnes du sud affichent des taux bien supérieurs, respectivement 5,27 et 4,61 et 4,83 %, signes d'un glissement des dynamiques urbaines.

Tableau 18. L'urbanisation de l'intérieur du Zhejiang et la croissance continue des petites villes entre 2000 et 2010

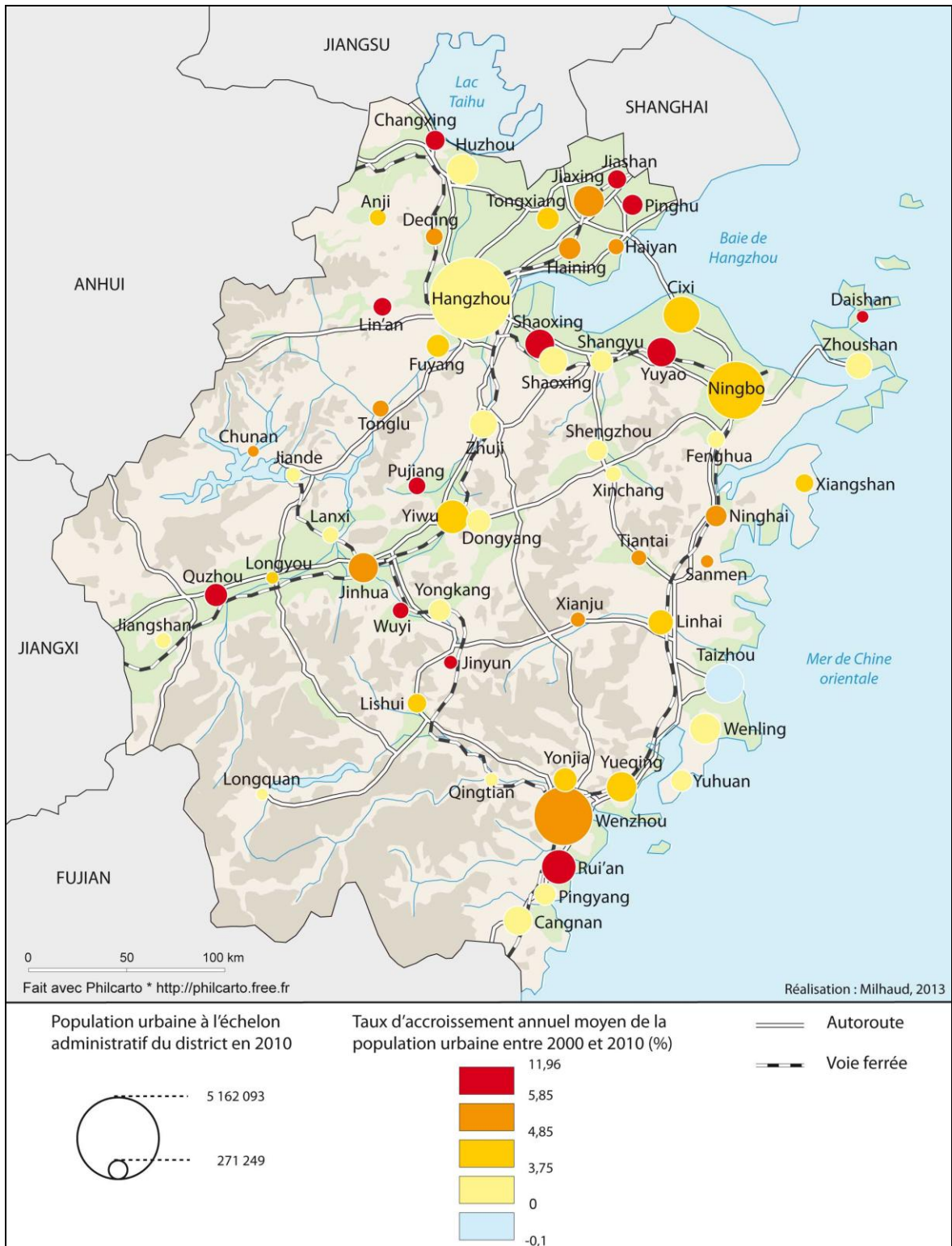
Armature urbaine	Population urbaine en 2000	Population urbaine en 2010	Taux d'accroissement annuel moyen
Grandes villes	8 405 227	11 621 267	3,29 %
Ville moyenne	633 118	643 199	0,16 %
Petites villes	12 832 177	19 461 880	4,25 %
Ensemble	Population urbaine en 2000	Population urbaine en 2010	Taux d'accroissement annuel moyen
Région deltaïque	10 625 267	15 800 402	4,05 %
Littoral	6 670 596	9 628 358	3,74 %
Terres intérieures	4 574 659	7 288 841	4,77 %
Bassin de la rivière Qiantang	724 091	1 210 557	5,27 %
Bassin du Jinqu	2 835 620	4 451 506	4,61 %
Montagnes du sud	1 014 948	1 626 778	4,83 %

Sources : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7.

La carte 14 présente la répartition de cette croissance urbaine entre 2000 et 2010 : les petites villes poursuivent le processus entamé dix ans plus tôt. Elles affichent les taux les plus élevés, c'est-à-dire supérieurs à 5,85 %. Les petites villes les plus dynamiques se trouvent en priorité dans la région deltaïque (Changxing, Jiashan, Pinghu, Shaoxing, Yuyao, Daishan) et le bassin du Jinqu (Lin'an, Pujiang, Quzhou, Wuyi, Jinyun). Le littoral reste légèrement en retrait, à l'exception de Rui'an qui a un taux de croissance comparable.

Ainsi l'apparition de ce nouvel échelon semble-t-il équilibrer une armature urbaine ne reposant plus uniquement sur les quatre grands pôles et se diffusant désormais à l'ensemble du territoire. Avec des taux de croissance démographique supérieurs à ceux des grandes villes, les petites villes s'affirment comme les nouveaux pôles de l'urbanisation dans le Zhejiang.

Carte 14. L'armature urbaine dans le Zhejiang en 2010 et son évolution entre 2000 et 2010 dans le Zhejiang



Sources : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., p. 2-6 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-6.

L'analyse de l'évolution économique au sein de l'armature urbaine vient confirmer cette évolution démographique en faveur des petites villes. La croissance démographique

s'accompagne d'une distribution plus équitable de la croissance économique au profit des petites villes : l'attractivité des petites villes relève de la très nette amélioration de leur situation économique. Durant cette période de forte croissance, elles se révèlent en effet plus dynamiques que les grandes villes : l'augmentation du PIB par habitant est légèrement plus élevée dans les petites villes (14 % de croissance annuelle moyenne) que dans les grandes (13,54 %) (cf. tableau 19). C'est le signe d'un développement plus équitable entre les différents échelons de l'armature urbaine.

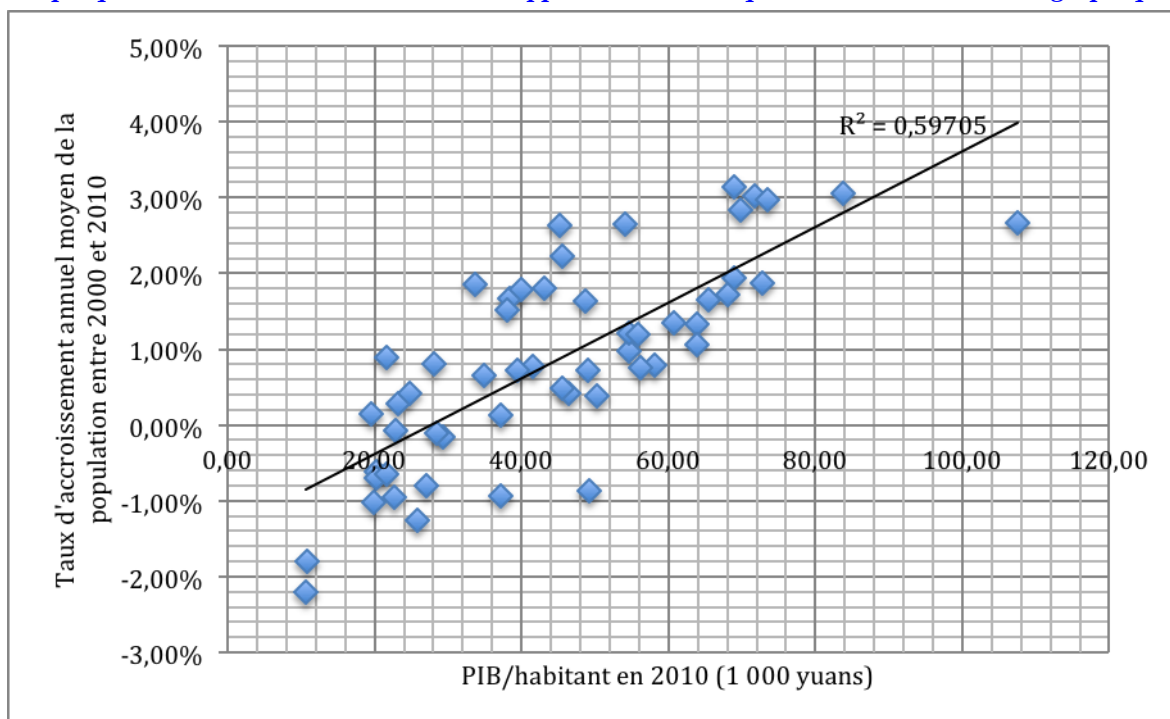
Tableau 19. L'évolution entre 2000 et 2010 de la répartition de la croissance économique dans l'armature urbaine

Armature urbaine	2000			2010			Croissance annuelle entre 2000 et 2010
	PIB (millions yuans)	Population	PIB/hab. (yuans)	PIB (millions yuans)	Population	PIB/hab. (yuans)	PIB/hab.
Total	566 726	41 470 899	13 666	2 644 272	50 247 289	51 085	14,09 %
Grandes villes	194 806	10 332 019	18 855	985 197	14 675 517	67 132	13,54 %
Villes moyennes	7 621	633 118	12 037	46 670	883 836	52 804	15,94 %
Petites villes	364 299	30 505 762	11 942	1 535 034	34 687 936	44 253	14,00 %

Note : pour être cohérent avec les données du PIB qui sont données à l'échelle des districts et des municipalités, la population considérée ici est la population totale des municipalités et des districts correspondant à chaque catégorie de ville, et non pas seulement leur population urbaine ; de plus, les évolutions sont calculées sur la base de l'armature urbaine de 2000 et les données sur la population correspondent aux recensements et non au hukou. Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550 et 576 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 551 et 573.

Le niveau de développement économique reste, de fait, un indicateur tangible de l'attractivité des centres urbains. Dans le graphique 1, nous comparons croissance démographique et niveau de développement économique entre 2000 et 2010. Il en ressort une bonne corrélation entre le niveau du PIB par habitant en 2010 et le taux d'accroissement de la population entre 2000 et 2010 ($R^2 = 0,59$) : un niveau de développement économique élevé se révèle un gage de croissance démographique.

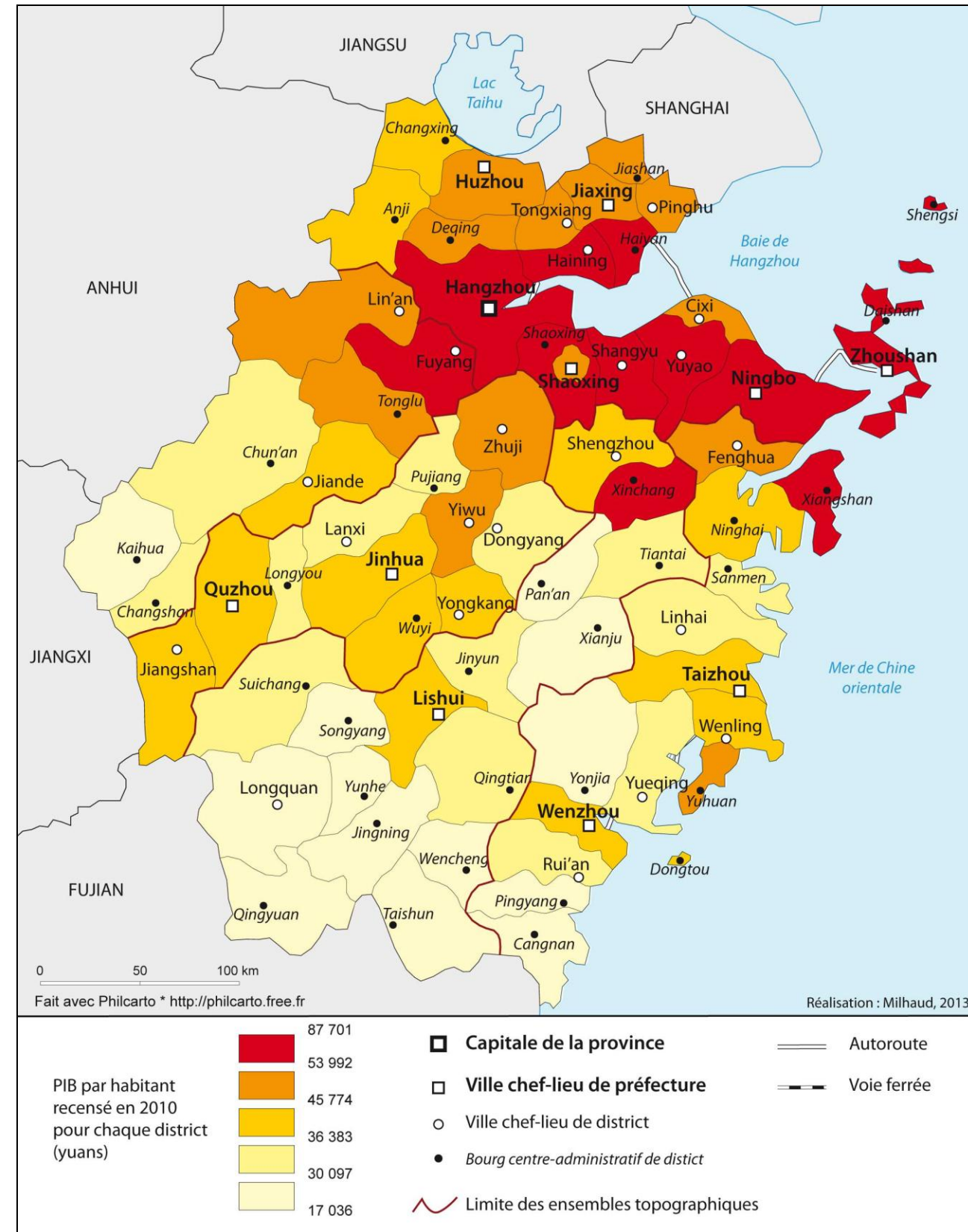
Graphique 1. La corrélation entre le développement économique et la croissance démographique



Sources : pour la croissance démographique, *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., p. 2-3 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., p. 2-3 ; pour le PIB par habitant, *Zhejiang tongji nianjian, 2000*, op. cit., p. 551-552 ; *Zhejiang tongji nianjian, 2011*, op. cit., p. 550-551.

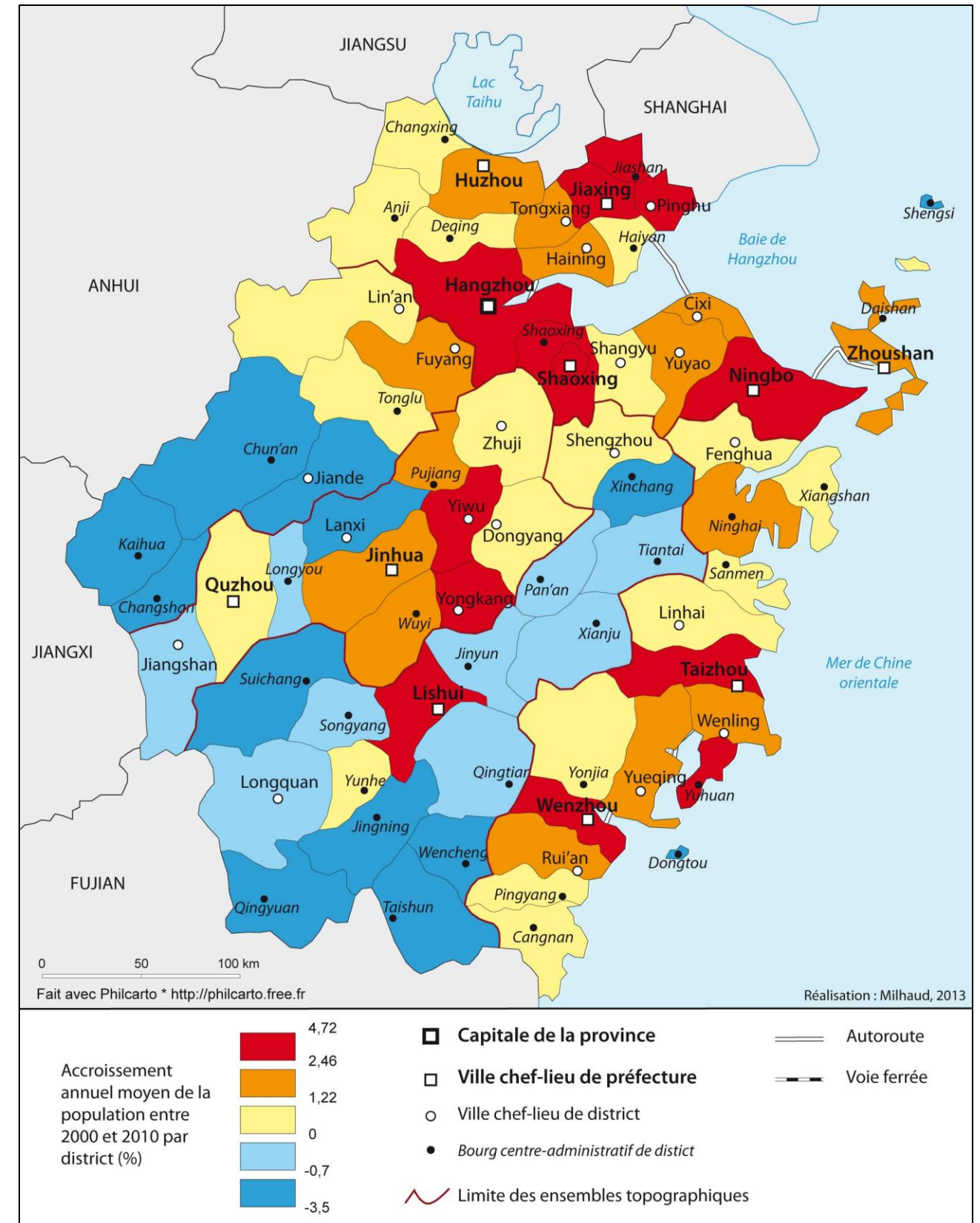
Cette corrélation se retrouve dans les cartes 15 et 16. La carte 15 classe tous les districts de la province selon leur niveau de développement économique en 2010 et la carte 16 représente leur taux d'accroissement annuel moyen de la population entre 2000 et 2010.

Carte 15. Le niveau de PIB par habitant en 2010 par district dans le Zhejiang



Sources : Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-3 ; Zhejiang tongji nianjian, 2011, op. cit., p. 550-551.

Carte 16. La répartition de la croissance démographique entre 2000 et 2010 par district dans le Zhejiang



Sources : Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-3 ; Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-3.

Certes, les deux cartes sont relativement interdépendantes, les villes présentant des taux de croissance démographique élevés étant souvent celles dont le PIB par habitant est le plus élevé. Les centres avec le plus haut niveau de PIB par habitant, supérieur à 50 000 yuans, se trouvent dans la région deltaïque, le long de l'axe Shanghai-Hangzhou (Jiaxing, Jiashan, Pinghu, Haiyan, Haining, Tongxiang), et le long de l'axe Hangzhou-Ningbo (Shaoxing, Shangyu, Cixi, Yuyao). Ce sont aussi ceux où le taux d'accroissement moyen de la population entre 2000 et 2010 reste supérieur à 2 %. C'est également le cas dans le bassin du Jinqi, où Yiwu et Yongkang ressortent comme étant les plus attractives. Sur le littoral, le niveau du PIB par habitant recoupe également le taux d'accroissement de la population, à l'image de Yuhuan, Taizhou et Wenzhou. Si Wenzhou n'a pas le PIB par habitant le plus élevé du littoral, c'est justement en raison de l'afflux de population : la ville connaît un taux d'accroissement moyen de population le plus élevé de la province entre 2000 et 2010, à 4,72 % par an, bien devant Hangzhou et Ningbo, respectivement 3,32 et 3,72 %. Les espaces de la province déficitaires en population sont également les plus pauvres : on retrouve les régions montagneuses situées entre le littoral et le bassin du Jinqi et le sud de la province – à l'exception notable de Lishui – et les régions montagneuses de l'ouest de la province, de Chun'an à Changshan.

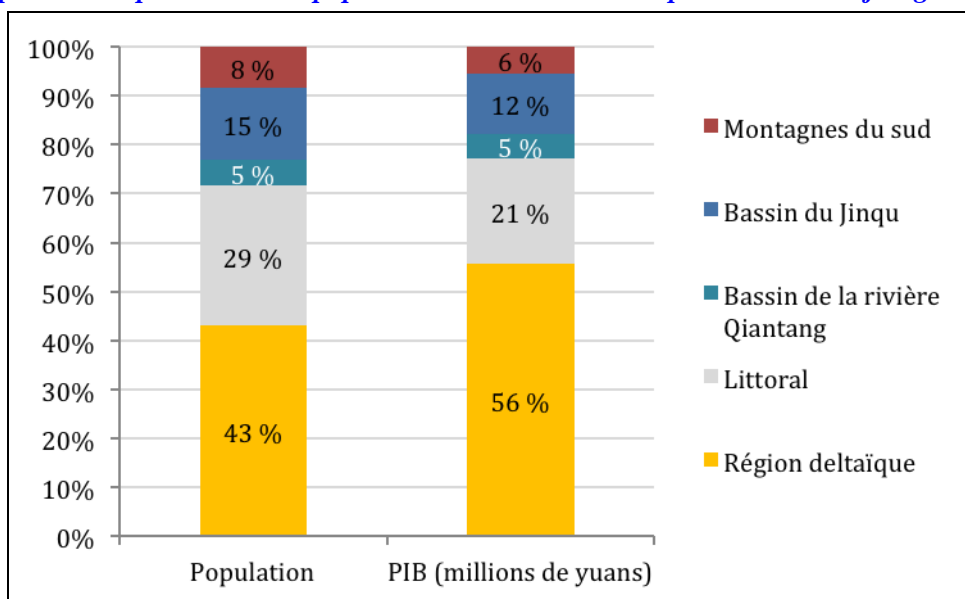
Cependant, ces deux cartes confirment surtout le dynamisme des petites villes et leur impact sur l'armature urbaine. En effet, elles soulignent que certaines des petites villes des terres intérieures, Yiwu, Yongkang, Lishui, et du littoral, Yuhuan, ont des taux de croissance démographique parmi les plus élevés malgré un niveau de PIB par habitant qui ne l'est pas. Alors que c'est la région deltaïque qui présente les niveaux de PIB par habitant les plus élevés, et par conséquent qui devraient concentrer les plus hauts taux de croissance démographique, certains des taux de croissance démographique les plus élevés se trouvent dans le reste de la province, impulsant un rééquilibrage de l'armature urbaine.

Les petites villes au centre de nouveaux équilibres

La dernière décennie a donc vu la population et le PIB par habitant des petites villes croître plus rapidement que ceux des grandes villes. C'est également le cas, à l'échelle territoriale, du bassin du Jinqi, dont la population urbaine augmente plus rapidement que dans la région deltaïque et sur littoral. Ces territoires ont entamé leur rattrapage urbain et économique sur les espaces les plus développés de la province.

Cependant la hiérarchie est encore loin d'être bouleversée. La région deltaïque reste encore dominante (cf. graphique 2) et concentre 43 % de la population et 56 % du PIB en 2010. Le littoral arrive en deuxième position avec 29 % de la population et 21 % du PIB, puis suit le bassin du Jinqu avec 15% de la population et 12 % du PIB, et enfin les montagnes du sud (8 et 6 %) et le bassin de la rivière Qiantang (5 et 5 %).

Graphique 2. La répartition de la population et du PIB dans la province du Zhejiang en 2010



Source : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-3 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-551.

Les niveaux de PIB par habitant en 2010¹²⁵ confirment cette hiérarchie territoriale : la région deltaïque est l'espace le plus développé, suivi du littoral puis des terres intérieures. La région deltaïque a ainsi un PIB par habitant nettement au-dessus des autres ensembles, 64 310 yuans par habitant. Les pôles économiques les plus importants qui combinent à la fois PIB élevé et forte croissance démographique sont quasiment tous situés dans la région deltaïque : Jiaying, Pinghu, Shaoxing, Cixi, Ningbo et Zhoushan, seul Yiwu dans le bassin du Jinqu rivalise (cf. cartes 15 et 16). Le littoral, le bassin de la rivière Qiantang et le bassin du Jinqu ont des niveaux de PIB par habitant inférieurs à la moyenne provinciale, respectivement 37 265, 45 982 et 41 310 yuans. Le littoral connaît une situation atypique où sa forte croissance économique s'est traduite par une augmentation excessive de sa population. Dans les montagnes du sud, hormis le long de l'axe Wenzhou-Jinhua, les

¹²⁵ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-3 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-551.

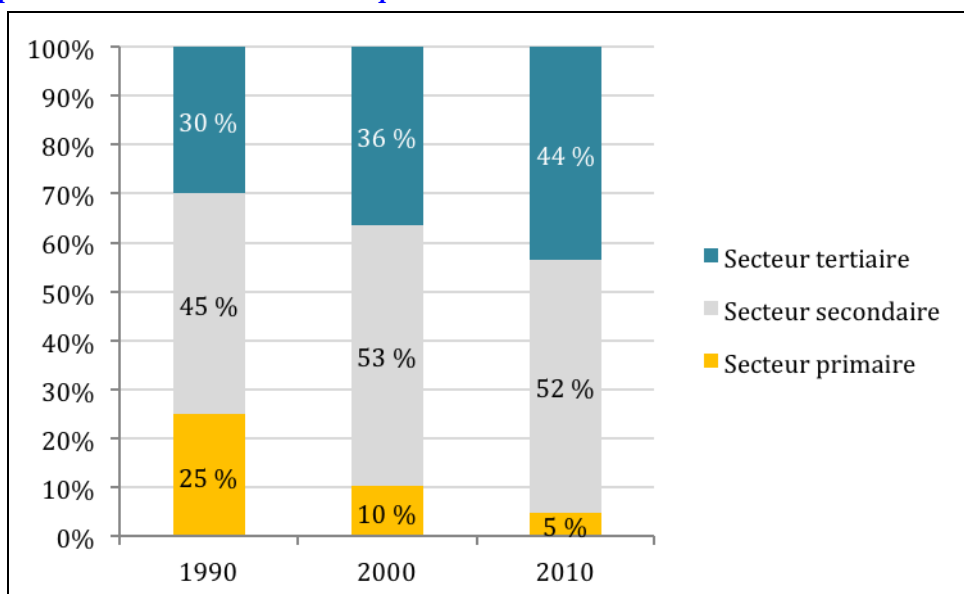
petites villes connaissent un développement économique faible : leur PIB par habitant reste modeste, 33 116 yuans en moyenne.

Sans pour autant modifier cette hiérarchie, les dynamiques urbaines et économiques observées mettent en évidence de nouveaux équilibres entre les territoires. Les petites villes, révélées au cours des vingt dernières années, animent ces dynamiques : leur développement coïncide avec une période de transition économique marquée par la croissance du secteur tertiaire dans les grands centres et un glissement des activités industrielles vers des centres moins peuplés.

Une économie en période de transition

Si l'on considère l'ensemble de l'économie provinciale, la part de l'industrie augmente de 40 % à 48 % du PIB de 1990 à 2000, puis se stabilise dans la décennie suivante, soit 46 % en 2010. Sur cette même période, le secteur tertiaire croît également considérablement, pour atteindre 44 % en 2010, soit pratiquement autant que l'industrie, alors que sa part dans le PIB n'était que de 36 % en 2000. La part du secteur primaire en subit le contre coup et affiche une constante diminution : de 25 % en 1990, elle passe à 10 % en 2000, puis 5 % en 2010 (cf. graphique 3 et tableau 20).

Graphique 3. La révolution industrielle puis tertiaire de 1990 à 2010



Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 14.

Tableau 20. L'évolution du PIB dans la province entre 1990 et 2010

Année	1990		2000		2010	
Total PIB (millions yuans)	90 469	Part dans le PIB	614 103	Part dans le PIB	2 772 231	Part dans le PIB
Secteur primaire	22 504	25 %	63 098	10 %	136 056	5 %
Secteur secondaire	40 818	45 %	327 393	53 %	1 429 793	52 %
Industrie	36 374	40 %	294 570	48 %	1 265 778	46 %
Construction	4 444	5 %	32 823	5 %	164 015	6 %
Secteur tertiaire	27 147	30 %	223 612	36 %	1 206 382	44 %

Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 14.

La province connaît donc une période de forte industrialisation dès les années 1990, puis à partir des années 2000 le secteur tertiaire suit logiquement cette tendance et se développe pour représenter en 2010 une part du PIB équivalente à celui du secteur secondaire.

Les évolutions de la structure du PIB dans les différents ensembles de la province, montrent qu'ils se situent à des étapes différentes, et complémentaires, de progression de leur économie. Elles traduisent également le début du développement industriel des terres intérieures au cours des années 2000. Tout d'abord, la structure de l'économie illustre l'importance de l'urbanisation dans tous les ensembles de la province : à l'exception du bassin de la rivière Qiantang, la part du secteur tertiaire dans le PIB augmente en moyenne de 10 points entre 2000 et 2010 (*cf.* tableau 21). La région deltaïque, le littoral et le bassin du Jinqi ont des évolutions semblables, avec une chute du secteur primaire et une baisse pondérée du secteur secondaire au profit du secteur tertiaire. Le secteur secondaire reste dominant, à respectivement 50, 53 et 53 %, et le secteur tertiaire atteint en 2010 respectivement 44 et 42 et 41 %. Le bassin de la rivière Qiantang connaît quant à lui une évolution différente : bien qu'en forte diminution, le secteur primaire n'est pas négligeable ; la part relative du secteur tertiaire augmente mais n'atteint que 33 %, nettement moins que dans les autres ensembles ; enfin le secteur secondaire poursuit sa croissance et passe de 55 à 57 %, soit le taux le plus élevé de la province. Les montagnes du sud connaissent une évolution semblable mais davantage marquée par le secteur tertiaire.

Tableau 21. L'évolution de la structure économique des grands ensembles de la province du Zhejiang entre 2000 et 2010

Ensemble	Part dans le PIB de l'ensemble					
	En 2000			En 2010		
	Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur tertiaire	Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur tertiaire
Région deltaïque	9 %	55 %	36 %	4 %	50 %	44 %
Littoral	11 %	57 %	32 %	6 %	53 %	42 %
Terres intérieures	16 %	54 %	30 %	8 %	54 %	39 %
Bassin de la rivière Qiantang	17 %	55 %	28 %	10 %	57 %	33 %
Bassin du Jinqu	12 %	56 %	31 %	6 %	53 %	41 %
Montagnes du sud	21 %	49 %	30 %	10 %	50 %	41 %

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 552-553 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-553.

Ainsi les économies de la région deltaïque, du littoral et du bassin du Jinqu se tournent-elles vers le secteur tertiaire tout en affichant un secteur secondaire en baisse mais néanmoins dominant. L'économie essentiellement industrielle du bassin de la rivière Qiantang s'affirme, quant aux montagnes du sud, elles présentent une structure économique comparable à celle du littoral, avec quelques nuances au niveau de la pondération du secteur primaire.

Les territoires de la province atteignent divers stades d'une transition économique qui redistribue les activités et les populations : les grands centres de l'armature urbaine voient se développer le secteur tertiaire et une partie des activités industrielles migrent vers des centres moins importants. Le développement industriel des territoires plus en retard n'équivaut pas pour autant à une baisse de l'activité économique des espaces les plus riches. Ces derniers se restructurent et se tournent vers d'autres secteurs d'activités, quant aux territoires de l'intérieur, cette évolution signe l'amorce de leur croissance.

Le glissement des activités industrielles et immobilières

La répartition de la population active dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire témoigne de la phase de transition industrielle que vivent les terres intérieures, où le développement industriel concerne déjà 49 % de la population active (*cf.* tableau 22). En revanche, le secteur tertiaire y est encore faible, et n'emploie que 26 % de la population active.

Tableau 22. La répartition de la population active dans la province par secteur d'activité en 2010

Ensemble	Nombre total d'actifs	Nombre de personnes travaillant dans le secteur					
		primaire	part du total	secondaire	part du total	tertiaire	part du total
Delta	11 377 500	1 200 200	11 %	6 014 300	53 %	4 163 000	37 %
Littoral	5 883 300	1 129 700	19 %	2 832 300	48 %	1 921 300	33 %
Terres intérieures	7 847 900	1 944 600	25 %	3 825 900	49 %	2 077 400	26 %

Note : il manque les données concernant la municipalité de Ningbo, ainsi que l'arrondissement de Wenzhou.
Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 556-557.

En effet, l'évolution de la répartition de la production industrielle entre 2000 et 2010 montre un glissement des dynamiques industrielles vers les terres intérieures de la province. Les chiffres confirment d'une part leur déplacement des grandes villes vers les petites villes mais aussi, territorialement, vers les terres intérieures (*cf.* tableau 23). La part provinciale de la production industrielle brute réalisée dans la région deltaïque baisse entre 2000 et 2010 de 66,1 à 61 %, alors que dans le même temps elle se stabilise sur le littoral à 17,9 % et augmente dans les terres intérieures de 16 à 21,1 %¹²⁶. Concernant la répartition de la production industrielle au sein de l'armature urbaine, celle-ci se redéploie à l'avantage des petites villes : en 2000, 40,5 % de la production industrielle brute est réalisée dans les grandes villes, ce taux est de 38 % en 2010, alors que dans le même temps la part réalisée dans les petites villes passe de 57,7 à 60,1 %. Ainsi les taux d'accroissement les plus élevés de la production industrielle concernent les terres intérieures, 26,3 %. Ils sont en moyenne de 23,4 % dans les petites villes, et respectivement de 22,25 et 22,2 % dans la région deltaïque et dans les grandes villes.

¹²⁶ *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 573-574 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 576-577.

Tableau 23. Le dynamisme industriel des terres intérieures et des petites villes entre 2000 et 2010

Ensemble	Production industrielle brute en 2000 (millions de yuans)	Production industrielle brute en 2010 (millions de yuans)	Taux d'accroissement de la production industrielle brute entre 2000 et 2010
Région deltaïque	341 478	3 111 594	22,25 %
<i>Part dans le total</i>	66,1 %	61,0 %	
Littoral	92 448	914 153	23,16 %
<i>Part dans le total</i>	17,9 %	17,9 %	
Terres intérieures	82 549	1 075 022	26,28 %
<i>Part dans le total</i>	16,0 %	21,1 %	
Total	516 475	5 100 769	23,15 %
Armature urbaine			
Grandes villes	204 932	1 860 120	22,20 %
<i>Part dans le total</i>	40,5 %	38,0 %	
Villes moyennes	8 911	96 752	24,21 %
<i>Part dans le total</i>	1,8 %	2,0 %	
Petites villes	292 037	2 943 735	23,37 %
<i>Part dans le total</i>	57,7 %	60,1 %	
Total	505 880	4 900 607	22,93 %

Note : les taux de croissance entre 2000 et 2010 sont calculés sur la base de l'armature urbaine de 2000. Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 573-574 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 576-577.

Il y a donc une nette relocalisation des activités industrielles vers les centres les moins peuplés et les moins développés de la province : les petites villes et les terres intérieures. Cette redistribution vient conforter le développement des petites villes et participe à l'essor économique des terres intérieures. Par ailleurs, alors que dans la région deltaïque les investissements se répartissent en 77,78 % de capitaux chinois et 22,22 % de capitaux étrangers, ces derniers font timidement leur apparition dans les terres intérieures et ne représentent aujourd'hui que 0,05 % des investissements (*cf.* tableau 24). La marge de développement de ces territoires dépend fortement de leur attractivité.

Tableau 24. La composition des capitaux des entreprises en 2010

Ensemble	Entreprises domestiques (millions de yuans)	Part du total	Entreprises avec des capitaux de Hong Kong, Macao et Taiwan (millions de yuans)	Part du total	Entreprises avec des capitaux étrangers (millions de yuans)	Part du total	Total
Région deltaïque	2 032 559	77,59 %	4 971	0,19 %	581 937	22,22 %	2 619 467
Littoral	764 385	91,93 %	462	0,06 %	66 611	8,01 %	831 458
Terres intérieures	776 958	99,85 %	582	0,07 %	567	0,07 %	778 107

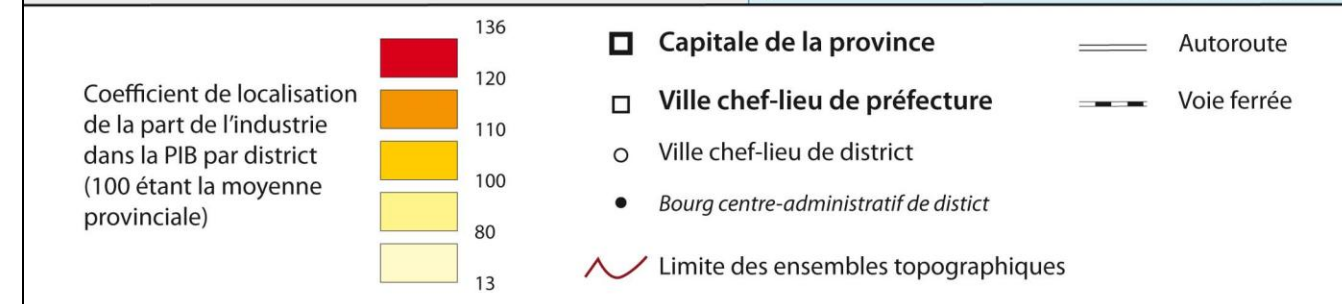
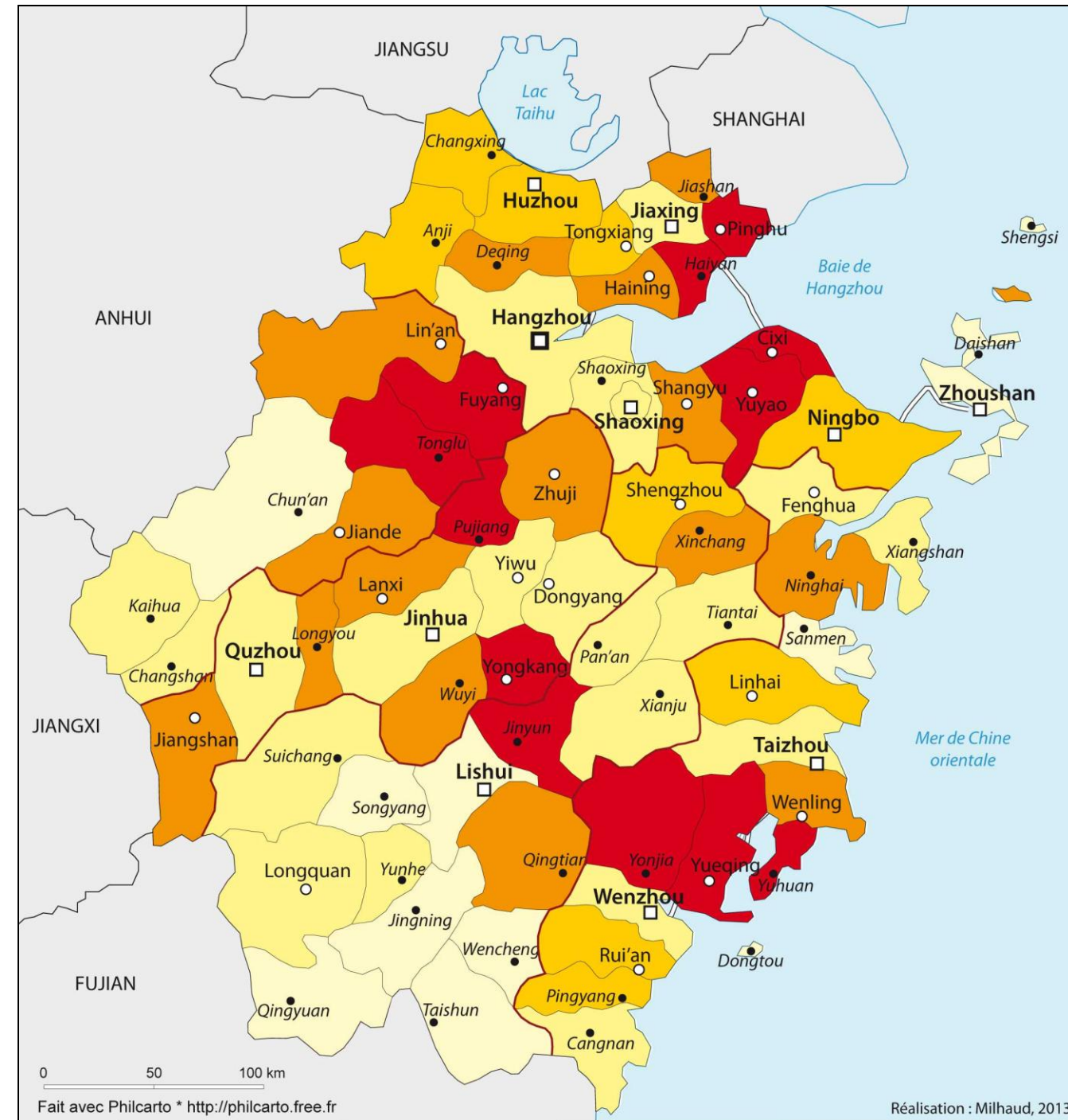
Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 576-577.

La carte 17 confirme l'orientation industrielle des petites villes. Elle indique pour chaque district de la province le coefficient de localisation de la part du secteur industriel dans le

PIB en 2010. Ce coefficient de localisation mesure pour chaque district la part du secteur industriel dans le PIB par rapport à la moyenne provinciale (le chiffre 100 est attribué à la moyenne provinciale). Plus le coefficient est élevé, plus le district est spécialisé par rapport au profil moyen de la province. Cette carte illustre à la fois l'industrialisation rurale qui caractérise le développement du Zhejiang et le déplacement progressif de la production industrielle des grandes villes vers les petites villes. En effet, si l'on compare les cartes 17 et 18, la carte 18 indiquant le taux d'urbanisation par district en 2010¹²⁷, il apparaît que les districts les plus industrialisés sont des districts ruraux en périphérie des grandes et moyennes villes. Sur les quatre grandes villes de la province, trois, Hangzhou, Wenzhou et Taizhou, connaissent une industrialisation inférieure à la moyenne provinciale. Seule Ningbo a un coefficient supérieur à 100 mais inférieur à 110. C'est aussi le cas de Shaoxing et des nouvelles villes moyennes en 2010 : Yiwu, Jinhua et Jiaying ont un coefficient inférieur à 100, Huzhou et Rui'an ont un coefficient inférieur à 110. L'ensemble de ces districts ont un taux d'urbanisation supérieur à 55 %. Les districts les plus industrialisés se trouvent en périphérie des districts les plus urbanisés des grandes et moyennes villes : Haiyan et Pinghu autour de Jiaying, Fuyang, Tonglu et Pujiang entre Hangzhou et Yiwu, Yongkang, Jinyun et Yongjia entre Jinhua et Wenzhou, Yueqing et Yuhuan entre Wenzhou et Taizhou. C'est en fait aussi le cas pour les districts de Cixi et Yuyao en périphérie de Ningbo : malgré un taux d'urbanisation apparemment élevé, l'image est trompeuse car la population est ici concentrée dans des bourgs ruraux dont la population se comptabilise comme urbaine, alors que leurs villes-centres sont de taille plus modeste.

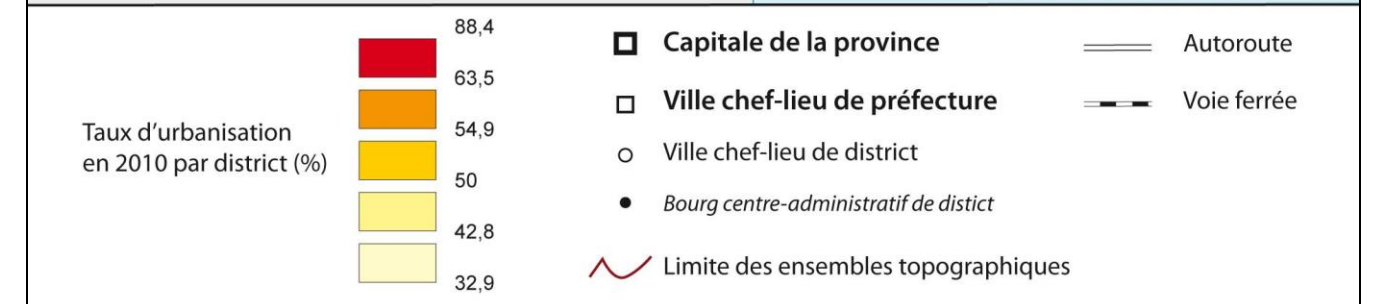
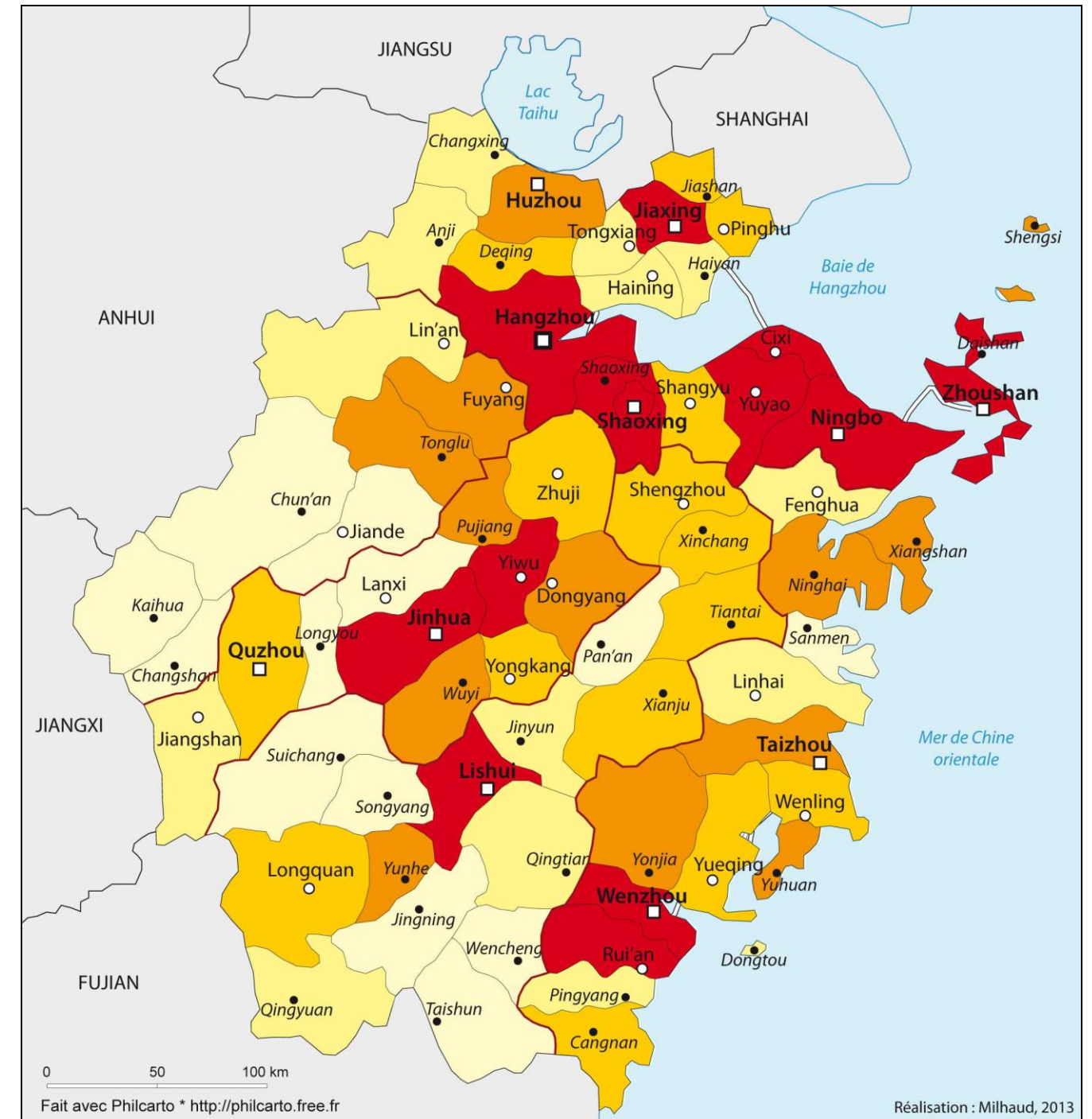
¹²⁷ Rappelons que le taux d'urbanisation est calculé comme le rapport de la population urbaine sur la population totale, et qu'en 2010 la population urbaine regroupe la population des villes-centres et des bourgs.

Carte 17. L'industrialisation rurale en 2010 dans la province du Zhejiang



Source : Zhejiang tongji nianjian, 2011, op. cit., p. 550-553.

Carte 18. La répartition du taux d'urbanisation par district en 2010 dans la province du Zhejiang



Source : Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-16.

Ce mode de développement industriel, qu'il résulte d'une implantation directe en milieu rural ou d'un déplacement des sites de production suite à l'évolution structurelle de l'économie, sous-tend l'essor des petites villes. Les zones industrielles en périphérie des grandes villes sont désormais dédiées à des entreprises de nouvelles technologies ou sont remplacées par des parcs immobiliers plus rémunérateurs pour les municipalités. Le déplacement de la production industrielle des grandes villes vers les échelons inférieurs de l'armature urbaine en est la résultante et s'accompagne également d'un rapide développement du secteur tertiaire dans les centres secondaires.

Les petites villes bénéficient ainsi de l'évolution structurelle de l'économie de la province. Au-delà de l'industrie, un autre domaine contribue à leur expansion économique, le secteur de l'immobilier. Dès les années 1990, les investissements explosent : ils sont d'abord multipliés par 30 entre 1990 et 2000, puis encore par 13 entre 2000 et 2010 (cf. tableau 25).

Tableau 25. L'explosion des investissements dans l'immobilier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	1990	1999	2004	2009	2010
Investissements dans le secteur de l'immobilier (millions yuans)	954,30	27 198,99	135 307,15	264 074,88	357 448,69

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 75 et 81-82 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 91-93.

En 2010, ils se placent immédiatement derrière ceux de l'industrie : ils représentent respectivement 357,5 et 400,8 milliards de yuans, et ce sont de loin les deux plus importants secteurs en volume financier¹²⁸. La surface construite chaque année augmente continuellement depuis 20 ans, passant de 57 à 199 millions de mètres carrés de 1990 à 2010 (cf. tableau 26). Si la part de la surface construite dédiée au résidentiel se réduit de 80 à 46 %, cette dernière progresse néanmoins sur cette période en valeurs absolues, de 45 à 92 millions de mètres carrés. D'ailleurs, les investissements dans le résidentiel ne faiblissent pas : en 2000, ils sont sept fois plus importants qu'en 1990, et en 2010 six fois plus importants qu'en 2000. Le secteur bénéficie également du développement du secteur tertiaire, qui engendre une demande accrue en bureaux dans les centres urbains.

¹²⁸ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 91-93.

Tableau 26. La surface construite chaque année dans le secteur de l'immobilier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	1990	1995	2000	2005	2010
Surface construite totale (1 000 m ²)	56 536,6	85 206,7	97 380,2	149 875,0	198 995,1
Croissance annuelle moyenne		9 %	3 %	9 %	6 %
Bâtiments résidentiels					
Surface construite (1 000 m ²)	45 046,0	59 492,9	64 282,1	72 867,2	91 770,7
Part de la surface totale	80 %	70 %	66 %	49 %	46 %

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 98 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 84.

Les statistiques chinoises ne permettent pas de connaître la répartition de ces investissements entre les petites et les grandes villes. Cependant, que ce soit les visites des petites villes du bassin de la rivière Qiantang ou celles des autres ensembles de la province, toutes ont montré une diffusion de ces investissements vers une grande majorité des villes chefs-lieux et des bourgs centres-administratifs de districts, bien au delà des villes chefs-lieux de préfectures. Dans la région deltaïque et sur le littoral, ils concernent les bourgs les plus importants. Certes, les plus grands centres restent des zones de choix, mais les petites villes, en pleine mutation, en captent une part de plus en plus importante.

Photographie 5. Un projet résidentiel à Mazhuzhen, bourg en grande périphérie de la ville chef-lieu de district Yuyao, dans la région deltaïque



Cliché : Milhaud, 2011.

Le rééquilibrage territorial s'amorcerait ainsi, sous le double impact du développement industriel et, en corollaire, du développement immobilier. Ces dynamiques annoncent un

schéma d'organisation régional où se recomposent de nouveaux territoires, malgré une région deltaïque et un littoral toujours dominant.

Le schéma d'organisation régionale

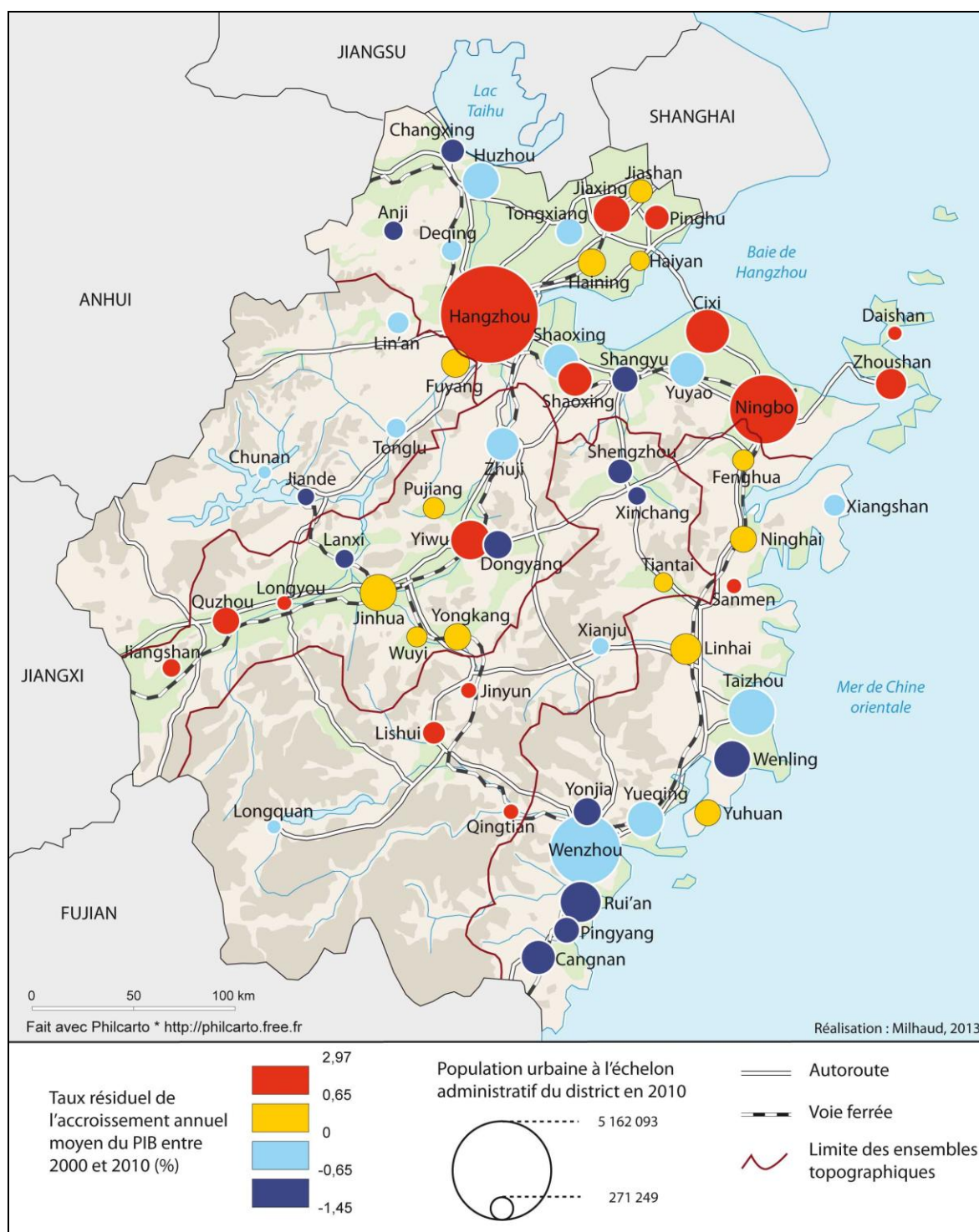
Ainsi les petites villes participent-elles à une recomposition des territoires de la province basée sur la transition économique et ses répercussions spatiales. Elles trament de nouvelles relations entre les grands ensembles.

La carte 19 propose une analyse structurelle du taux résiduel de croissance du PIB de l'armature urbaine entre 2000 et 2010. Elle permet de comparer les performances économiques de chaque ville par rapport à la moyenne provinciale. Elle confirme la domination de la région deltaïque, le développement du bassin du Jinqu et le ralentissement du littoral qui avait été promu au premier plan entre 1990 et 2000.

Les petites villes aux taux de croissance les plus élevés sont situées dans la région deltaïque et dans le bassin du Jinqu. Cependant la nature des évolutions en cours peut être différente d'un ensemble à l'autre : dans la région deltaïque, la forte croissance correspond à une attractivité de fait de ce territoire, où les petites villes présentaient déjà en 2000 des niveaux de PIB par habitant comparables à ceux des grandes villes. En revanche, dans le bassin du Jinqu, elles correspondent à un phénomène de rattrapage économique des terres intérieures. Sur le littoral, les petites villes ont un taux de croissance du PIB inférieur à la moyenne provinciale, un ralentissement logique après avoir connu un développement exceptionnel entre 1990 et 2000.

Malgré des évolutions diverses, certaines petites villes commencent à s'imposer au sein de l'armature urbaine : Jiaxing, Pinghu, Cixi, Zhoushan et le district de Shaoxing ressortent comme les principaux foyers économiques dans la région deltaïque, ainsi que Yiwu et Quzhou dans le bassin du Jinqu. L'axe reliant Wenzhou à Jinhua apparaît particulièrement dynamique, avec Lishui et les districts de Qingtian et Jinyun, qui présentent une croissance économique élevée, et semblent dessiner une nouvelle route industrielle reliant la région de Wenzhou au bassin du Jinqu en passant par Lishui, le long du bassin de Oujiang. Globalement, si les petites villes ont un niveau de PIB par habitant inférieur à celui des grandes villes, elles présentent en revanche un taux de croissance économique supérieur, preuve de leur récente attractivité.

Carte 19. Une croissance économique concentrée dans le delta et les terres intérieures entre 2000 et 2010



Note : L'analyse structurelle permet de comparer la performance d'une entité par rapport à un ensemble, ici la performance d'une municipalité ou d'un district par rapport à la moyenne provinciale. Bleu ciel et bleu marine correspondent à une performance en deçà de la moyenne provinciale, jaune et rouge au-delà. Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-551 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 551-552.

Par ailleurs, en tous points de la province, l'orientation industrielle des petites villes qui connaissent une forte croissance est patente : Haiyan, Haining, Pinghu, Cixi dans la région

deltaïque, Yuhuan, Yueqing, Yongjia sur le littoral ou encore, Fuyang et Yongkang dans les terres intérieures en sont les principaux foyers avec un secteur secondaire comptant pour plus de 60 % du PIB en 2010¹²⁹.

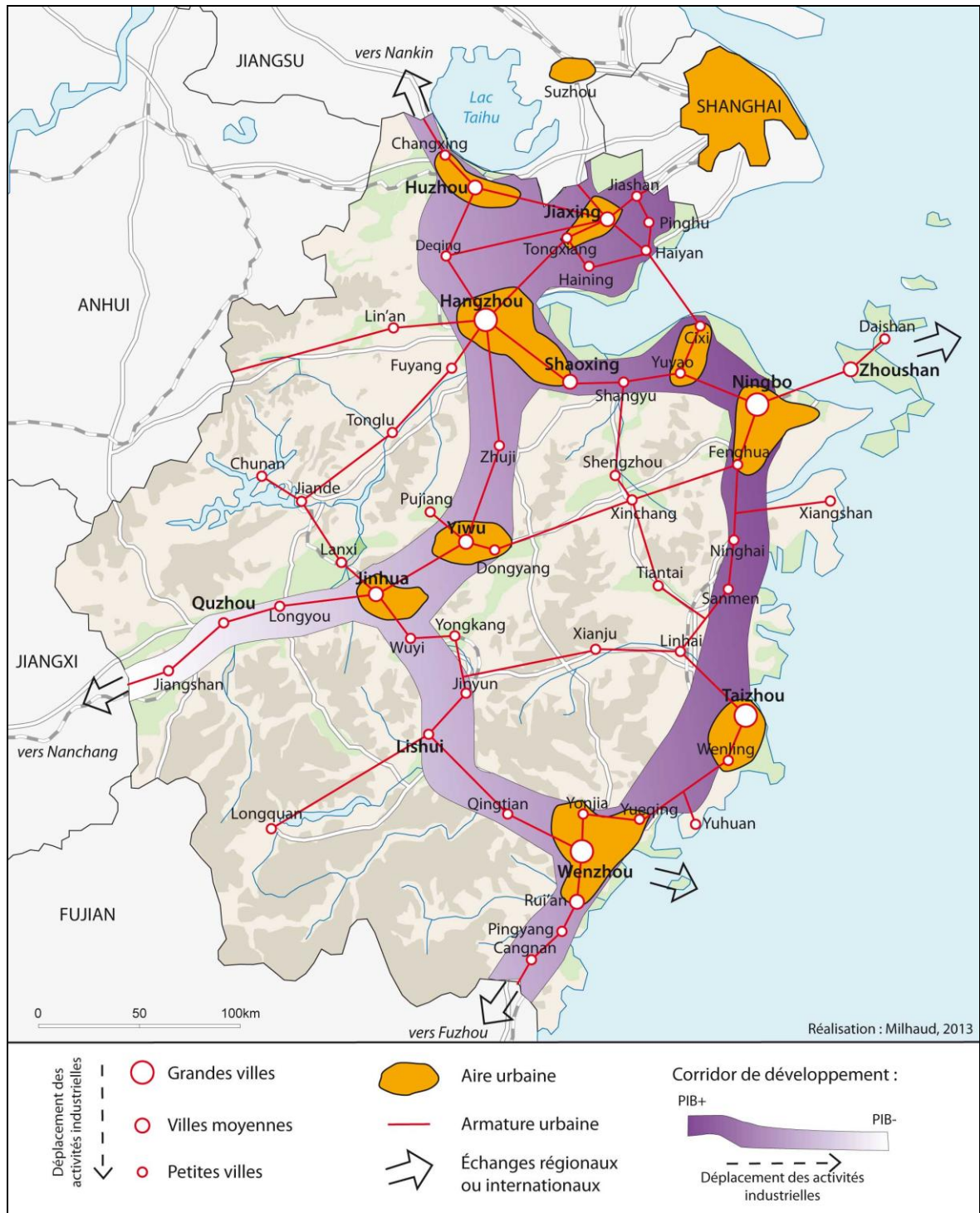
La carte 20 synthétise les dynamiques de développement observées à l'échelle de la province. La région deltaïque, basse plaine humide, continue ainsi de se densifier sans ralentissement du développement urbain et du développement industriel. Le littoral, caractérisé par son manque d'espace, se stabilise. Le secteur des services s'y développe rapidement, mais le développement industriel y est contraint par le degré de saturation des petites villes. Dans les terres intérieures, autour des deux principaux pôles urbains de Jinhua et de Yiwu, deux axes de liaison, l'un avec la région deltaïque de Yiwu à Hangzhou, l'autre avec le littoral de Jinhua à Wenzhou, sont devenus de nouveaux axes industriels et connaissent un fort développement.

Dès lors, que cela soit pour des raisons de coût d'implantation ou d'espace, les activités industrielles se déplacent d'une part dans la région deltaïque depuis les grandes villes vers les petites villes et les terres intérieures, et d'autre part depuis le littoral vers les terres intérieures. Le processus est fortement encouragé par l'évolution de l'économie vers le secteur tertiaire, mais aussi par le développement à grande échelle des réseaux de transport.

En effet, les axes de transport, vecteurs de ce développement vers l'intérieur, structurent l'armature urbaine. Les territoires présentant les taux de croissance les plus élevés se situent invariablement le long des principaux axes de transport, aux nœuds stratégiques du maillage, ou en périphérie des quatre plus grandes villes de la province, Hangzhou, Ningbo, Taizhou et Wenzhou, qui polarisent les deux ensembles territoriaux les plus productifs, la région deltaïque et le littoral. Dans la région deltaïque, il s'agit de l'axe Shanghai-Jiaxing-Hangzhou, qui se prolonge ensuite vers Shaoxing et Ningbo, et sur le littoral de l'axe Ningbo-Taizhou-Wenzhou, qui se prolonge ensuite vers Fuzhou dans la province voisine du Fujian. Un autre ensemble se dessine dans le bassin du Jinqi, dont le centre est le tandem Jinhua-Yiwu, à l'interface entre le littoral et la région deltaïque. Deux axes y sont particulièrement dynamiques : il s'agit de l'axe Hangzhou-Yiwu-Jinhua-Quzhou, qui se prolonge ensuite vers Nanchang dans la province voisine du Jiangxi, et de l'axe entre Jinhua et Wenzhou, qui passe par Lishui.

¹²⁹ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-551.

Carte 20. Les dynamiques de développement dans la province du Zhejiang



Au-delà de ce schéma provincial, les tendances de développement s'inscrivent en effet dans un contexte régional. Il ne faut pas oublier que la région deltaïque, ensemble dominant de cette province, est aussi l'arrière-pays de Shanghai. Son développement ne peut se dissocier de celui de la métropole, qui structure cet ensemble. D'autre part, la région de Wenzhou, sans pour autant tourner le dos à la province du Fujian, prolonge la région deltaïque, et a considérablement augmenté ses échanges avec le bassin du Jinqu. Enfin, ce dernier joue un rôle d'interface entre la région deltaïque et le littoral, territoires développés, et les provinces de l'intérieur, comme la province voisine du Jiangxi, en retard économique. Il capte une part conséquente des migrants pour lesquels les conditions de vie du littoral et de la région deltaïque deviennent inaccessibles.

Conclusion de la première partie

L'armature urbaine de la province du Zhejiang s'est recomposée dans différents contextes géographiques et économiques mais avec une constante : le développement des petites villes. Alors qu'auparavant, elle ne comportait qu'un nombre limité de grands centres, elle se densifie et intègre un nouveau réseau urbain. Les petites villes se sont affirmées et multipliées, certaines devenant même des villes moyennes. Leur croissance se révèle comparable voire supérieure à celle des grandes villes. Le littoral en a tiré le premier avantage, avec une forte croissance entre 1990 et 2000, puis ce fut la région deltaïque et enfin le bassin du Jinq.

Ces petites villes font désormais partie intégrante d'un réseau régional, et sont au cœur des dynamiques de développement et d'échanges entre les territoires. Pôles économiques d'espaces bien plus larges que leur strict périmètre, elles participent à la relocalisation des industries, suite à un essor du secteur tertiaire et à l'augmentation des coûts dans les grands centres.

L'évolution démographique des petites villes de la province est en phase avec leur croissance économique : la répartition de cette croissance dans la province montre qu'elles ont commencé à rattraper leur retard sur les grandes villes. Cela confirme d'une part leur impact sur l'armature urbaine mais aussi la stratégie des autorités qui visent au travers de leur développement une meilleure répartition du développement économique et une diminution des inégalités territoriales à l'échelle régionale.

Ainsi l'évolution de l'armature urbaine vient-elle valider la stratégie urbaine visant à contenir l'expansion des grandes villes et à favoriser celle des petites villes. Comment cette stratégie est-elle mise en œuvre ? Quelles ont été les politiques publiques qui ont permis d'enclencher un tel développement ? La deuxième partie de cette thèse revient tout d'abord sur les politiques et les grands projets d'infrastructures qui ont promu le développement des petites villes, au premier rang desquels les réseaux de transport, qui structurent le développement régional. Elle décrit ensuite les différents enjeux guidant l'aménagement urbain des petites villes, avant d'en analyser les implications aussi bien spatiales que socio-économiques.

Deuxième partie :
Des centres en pleine mutation

La mutation économique de la province, qui, sans ralentir son industrialisation, se tourne désormais vers le secteur tertiaire, prend part au développement des petites villes, mais n'en est cependant pas à l'origine : les activités industrielles auraient pu tout aussi bien se concentrer en large périphérie des principaux centres existants. Mais, depuis le début des années 1980, la politique urbaine est en effet de mieux répartir la croissance urbaine sur le territoire, de l'équilibrer alors qu'elle était essentiellement composée de quelques grands pôles concentrant les activités économiques et d'autres mineurs n'ayant que des rôles administratifs secondaires. C'est ainsi que les dynamiques industrielles se sont inscrites au sein de ce processus anticipé, et sont venues le conforter.

Quelles ont été les stratégies mises en œuvre pour arriver à un tel résultat ? Le développement des réseaux de transport en est une composante fondamentale : les petites villes les plus dynamiques se trouvent invariablement le long des grands axes de transport de la province. Le chapitre 4 analyse plus précisément l'évolution de ces réseaux et leur impact sur le développement des petites villes. Les investissements correspondants ont été accompagnés d'une importante politique d'équipement des petites villes en infrastructures urbaines de base, qui leur ont permis d'absorber croissance urbaine et industrielle. Mais auparavant, c'est la décentralisation qui a permis de renforcer les gouvernements locaux et de mettre en place les institutions nécessaires au développement urbain et économique. D'autres réformes telles que celle du *hukou*, mesure incitative, sont venues en appui à cette politique.

Dès lors, quels furent la forme et les modes de développement des petites villes ? Ils sont le fruit des intérêts et des objectifs de différents groupes d'acteurs et le résultat de contraintes physiques, institutionnelles et financières. Le chapitre 5 évalue ce contexte ainsi que l'impact de ces paramètres sur la planification. Il s'en suit une véritable restructuration de ces centres : les petites villes changent de visage en une petite décennie. Toutefois cette restructuration se réfère à un urbanisme de secteurs ne faisant que peu de cas de l'existant et mettant en évidence quatre caractéristiques majeures présentées dans le chapitre 6 : l'importance prise par le marketing territorial, la fracture spatiale induite par le réseau routier, le problème de la mobilité, enfin le décalage entre les coûts induits par cette nouvelle ville et les revenus de ses habitants. Un effet récurrent de la généralisation du processus se révèle être une double inadéquation : inadéquation de l'offre urbaine aux attentes de la population et inadéquation de la restructuration aux réalités du développement local.

Chapitre 4 : Une stratégie volontariste

La décentralisation et l'essor des gouvernements locaux

Dès le lancement des réformes économiques en 1978, la libéralisation du marché s'est accompagnée d'une progressive décentralisation des pouvoirs au profit des municipalités. De nombreuses prérogatives ont été transférées aux gouvernements locaux à différents échelons de l'administration territoriale : la province, la municipalité, le district, le bourg et le village¹³⁰.

De la proclamation de la république populaire au début des réformes dans les années 1980, le gouvernement central contrôlait étroitement le développement local par une planification contraignante : les entités administratives locales telles que les provinces, les préfectures, les municipalités et les districts n'étaient que les relais de la mise en œuvre des programmes sociaux et économiques. Par manque de ressources et de pouvoir de décision, les gouvernements locaux ne pouvaient infléchir le développement économique de leur territoire. À partir de 1978, malgré le maintien de la hiérarchie administrative, les rôles de chacun évoluent. Désormais, le gouvernement central est l'architecte d'un cadre global définissant les principaux objectifs du développement national, qu'il concerne des changements institutionnels ou des grands projets dans les domaines de l'industrie, du transport ou encore de l'énergie. Les échelons locaux, en particulier les provinces et les municipalités, jouissent quant à eux de pouvoirs étendus dans le secteur économique et, en dehors des secteurs ou des intérêts stratégiques, les municipalités sont promues acteurs clés de l'urbanisation : elles décident de l'affectation des investissements aussi bien nationaux qu'étrangers, elles ont la maîtrise du foncier et par là même, de la destination des terrains. Elles décident ainsi de l'implantation des projets industriels ou immobiliers, et plus généralement elles initient des projets de développement, gèrent les investissements publics et les services urbains¹³¹. Ainsi les années 1990 sont-elles marquées par deux mesures administratives : la compétence en matière d'urbanisme est, sauf certaines

¹³⁰ MA Laurence, 2002, « Urban transformation in China, 1949-2000: a review and research agenda », Londres, *Environment and Planning A*, 34(9), p. 1545-1569.

¹³¹ Elles contrôlent également les subventions accordées aux entreprises ou les licences de commerce. Elles ont la gestion du *hukou*, et la possibilité d'en modifier les conditions d'obtention, ainsi que les avantages auxquels ce dernier donne accès. Elles peuvent collecter auprès des entreprises une taxe sur chaque travailleur migrant. Elles délivrent également le permis de résidence temporaire et le permis de travail.

exceptions, décentralisée au niveau des gouvernements municipaux ; un système fiscal forfaitaire est adopté pour les villes, le gouvernement central ne prélevant qu'une somme forfaitaire sur les recettes fiscales locales, le solde restant à la disposition des gouvernements municipaux. D'autre part, le système actuel de crédit-bail à long terme d'utilisation du foncier est mis en place, et ouvre de nouvelles sources de financement aux gouvernements locaux¹³². Dotées d'une autonomie renforcée, de ressources et de responsabilités précises, les villes s'affirment alors comme des acteurs de premier plan du développement territorial.

En outre, elles ont désormais la possibilité de proposer de nouvelles réformes¹³³, avec l'aval de Pékin, et ne sont plus seulement les lieux choisis pour expérimenter de nouvelles politiques, à l'image en 1979 des zones économiques spéciales : elles deviennent sources de proposition. Ces réformes sont ensuite évaluées au regard de leur contribution aux objectifs nationaux. Lorsqu'elles y contribuent de manière positive, elles prennent rang d'exemples pour les autres provinces et les autres municipalités.

En arrière plan de cette décentralisation, se révèle, dès la phase initiale des réformes, la volonté du gouvernement central de confirmer la ville en tant que moteur de la croissance. Cette orientation s'exprime clairement dans le rapport de 1982 sur le VI^e Plan quinquennal (1981-1985) : Zhao Ziyang, alors premier ministre, appelle à considérer les villes comme centres d'organisation, de gestion des activités économiques et de promotion du développement économique aussi bien urbain que rural. En parallèle de la décentralisation de ces pouvoirs aux provinces et aux municipalités, le gouvernement central amorce alors une profonde restructuration de l'encadrement administratif des territoires. Trois politiques sont mises en œuvre dans les années 1980 : 1) la municipalité gouverne le district (*shi guan xian* ou *shi dai xian*) ; 2) la conversion de districts en municipalités (*xian gai shi* ou *zheng xian gai shi*) ; 3) l'annexion de districts suburbains par les municipalités (*che xian she qu*)¹³⁴. Ces politiques ont pour objectif d'asseoir le pouvoir des municipalités au sein de l'administration territoriale, et ainsi de faciliter le développement des villes en leur donnant la possibilité d'administrer de vastes territoires ruraux.

¹³² CABESTAN Jean-Pierre, 1992, *L'Administration chinoise après Mao. Les réformes de Deng Xiaoping et leurs limites*, Paris, CNRS, p. 247-256.

¹³³ Par exemple l'abolition du *hukou* à Shenzhen, qui permet de donner à tous les citoyens un accès égal aux services publics, ou l'assouplissement du contrôle des naissances à Shanghai avec la possibilité d'avoir un deuxième enfant dans certaines conditions.

¹³⁴ MA Laurence, 2005, « Urban administrative restructuring, changing scale relations and local economic development in China », Akron, *Political Geography* n° 25, p. 487-489.

La première politique, celle du *shi guan xian*, a pour effet d'étendre les pouvoirs des municipalités aux districts. Elle est mise en œuvre sous deux formes dans la province du Zhejiang. Dans un premier temps elle entraîne la fusion des préfectures avec les municipalités de rang préfectoral¹³⁵ (processus connu sous le nom *dishi hebing*) : la préfecture disparaît, à l'exception de celles où il n'y a pas de municipalités de rang préfectoral. L'ensemble des districts et des municipalités de rang de district, au préalable sous administration préfectorale, passe alors sous tutelle de la municipalité de rang préfectoral. Le deuxième volet de cette politique est la promotion de municipalités de rang de district en municipalités de rang préfectoral, avec donc pour conséquence la disparition des préfectures. Le processus est connu sous le terme *chedi sheshi* ou *di gai shi*, « supprimer les préfectures et établir des municipalités de rang préfectoral » ou « transformer les préfectures en municipalités ». Ce fut le cas de deux préfectures entre 1990 et 2000 : dans l'ancienne préfecture de Taizhou, les municipalités de rang de district de Jiaojiang et de Huangyan fusionnent pour former la municipalité de rang préfectoral de Taizhou ; dans l'ancienne préfecture de Lishui, c'est la municipalité de rang de district de Liandu qui devient la municipalité de rang préfectoral de Lishui¹³⁶. Dans la province du Zhejiang il n'y a donc plus de préfectures, mais seulement des municipalités de rang préfectoral.

La politique du *shi guan xian* a donné aux municipalités de rang préfectoral la responsabilité d'administrer et de gérer le développement économique sur de larges territoires correspondant aux anciennes préfectures, et a restructuré l'économie régionale autour des villes chefs-lieux de préfecture, déclenchant de la sorte un processus de métropolisation du territoire.

La deuxième politique, celle du *xian gai shi*, représente un saut qualitatif en terme de statut pour les districts : certains sont alors promus au statut de municipalités de rang de district. La décentralisation ayant élargi les compétences des municipalités, le changement de statut attribue au gouvernement local de nouvelles prérogatives quant à la conduite du développement économique sur son territoire. Ce processus a engendré une augmentation importante du nombre de municipalités à partir des années 1990. De 1990 à 2000, 11 districts ont été convertis en autant de municipalités de rang de district dans la province du Zhejiang. Ces dernières restent sous la tutelle de municipalités de rang préfectoral.

¹³⁵ Il ne peut y avoir, au maximum, qu'une municipalité de rang préfectoral dans une préfecture.

¹³⁶ *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-6 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-6.

Enfin la troisième politique, celle du *che xian she qu*, concerne l'annexion par les municipalités de rang préfectoral de districts ou de municipalités de rang de district qui leur sont périphériques. Ils deviennent alors des arrondissements (*qu*) de la municipalité. Entre 1990 et 2010, cinq districts et trois municipalités de rang de district dans la province sont concernés. Cette politique participe au renforcement des prérogatives et de l'autorité des municipalités de rang préfectoral.

Ces réformes ont eu pour conséquence de modifier la structure administrative de la province : en 1990, il y avait 52 districts, 15 municipalités de rang de district et 9 municipalités de rang préfectoral ; en 2010, le territoire est divisé en 36 districts, 22 municipalités de rang de district et 11 municipalités de rang préfectoral. Cette refonte institutionnelle se résume à la création de sept nouvelles municipalités de rang de district, deux nouvelles municipalités de rang préfectoral, et à la suppression de 16 districts. Ces trois stratégies de restructuration administrative du territoire ont en commun l'objectif de renforcer le pouvoir des villes sur les périphéries rurales et d'étendre leur espace de développement économique. Les villes chefs-lieux de préfecture jouent désormais un rôle central.

Ces politiques ont ainsi impulsé et accompagné l'urbanisation à tous les échelons du territoire. En augmentant les pouvoirs des gouvernements urbains et en leur donnant la prévalence sur les gouvernements ruraux, le gouvernement central a conforté l'emprise de la ville tant au niveau régional que local. Les processus de métropolisation des territoires et le développement des petites villes en sont les principaux acquis, dessinant une nouvelle forme de l'armature urbaine. A la suite de cette période d'ajustement de l'architecture institutionnelle, le gouvernement met en œuvre à partir des années 2000 deux politiques publiques dédiées spécifiquement aux petites villes : la politique des « nouvelles campagnes socialistes » et la réforme progressive du *hukou*. Dans le même temps, la mise en place d'un salaire minimum en accroît l'attractivité.

Les politiques publiques en faveur des petites villes

Le développement des petites villes répond à une double nécessité : la diminution des inégalités entre villes et campagnes, et l'accueil des travailleurs migrants en atténuant la pression urbaine ainsi exercée sur les grandes villes. Ce sont là les résultats attendus de trois politiques publiques : les « nouvelles campagnes socialistes », la réforme du *hukou* et la mise en place du salaire minimum.

Les « nouvelles campagnes socialistes »

La nécessité de diminuer les inégalités entre villes et campagnes a incité le gouvernement à promouvoir sous une nouvelle forme un thème qui lui est cher, celui des « nouvelles campagnes socialistes »¹³⁷. À partir du XI^e Plan quinquennal (2006-2010), il s'agit de densifier les bourgs ruraux et d'en rénover les infrastructures – notamment les routes – et les services de base tels que l'accès à l'eau potable, à l'électricité, ou au gaz, afin que progressivement ils se transforment en petites villes. C'est une urbanisation graduelle, qui implique un important volet environnemental accompagnant de manière volontariste l'équipement des petites villes et des bourgs. L'exemple du bassin de la rivière Qiantang est révélateur d'une situation critique à la fin des années 2000. Le rapport sur l'environnement de 2008 précise ainsi que l'eau du robinet n'y est considérée comme potable que dans seulement 29 % des petites villes, que les eaux usées ne sont traitées que dans seulement 26 % des cas (contre 73 % des grandes villes) et que la collecte et le traitement des déchets sont quasiment inexistantes.

Le XI^e Plan quinquennal a donc fixé les objectifs environnementaux à atteindre. Ces objectifs, synthétisés dans le tableau 27 pour la province du Zhejiang, concernent en priorité la qualité de l'eau des rivières, l'assainissement en zone urbaine, la collecte et le traitement des déchets, ainsi que la protection de la forêt. Dans cette optique, le gouvernement central a mis en place sur la période de ce plan un fond spécial à destination des petites villes et des bourgs pour financer les infrastructures environnementales telles que des stations de traitement d'eau potable, d'eaux usées ou de déchets. Une première phase comportait des dons incitatifs, 15 milliards de yuans à l'échelle du pays, 30 millions de yuans pour la province du Zhejiang¹³⁸, ces dons n'étant attribués aux gouvernements locaux qu'à l'accomplissement des objectifs fixés.

¹³⁷ Interview de Lu Zhong Yuan, sous-directeur de la Commission nationale de la réforme et du développement, dans *Chineplus*, juin-sept 2011, « Que sera la Chine dans cinq ans ? », Levallois-Perret, p. 42-46.

¹³⁸ Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 5.

Tableau 27. Les objectifs environnementaux du XI^e Plan quinquennal (2006-2010) dans la province du Zhejiang

	Qualité de l'eau	Contrôle de la pollution	Protection de l'écologie
2010	<ul style="list-style-type: none"> - Pour tous les cours d'eau de la province, pas en dessous de la classe V - 85 % des échantillons pris dans les cours d'eau doivent remplir les conditions liées à la fonction du cours d'eau (100 % pour la province du Zhejiang) - L'eau dans les lacs et les réservoirs doit remplir les objectifs de qualité à 100 % - La qualité de l'eau du robinet doit remplir les objectifs à 95 % 	<ul style="list-style-type: none"> - 100 % des eaux usées industrielles doivent être traitées de manière adéquate et les points de décharge doivent respecter les standards - 75 % des eaux usées urbaines doivent être traitées (60% pour les villes de rang de district) - 85 % des déchets solides doivent être entreposés dans des décharges pour les villes de rang de district et le taux de ramassage des déchets solides en zone rurale doit atteindre 72 % 	<ul style="list-style-type: none"> - L'environnement écologique doit être considérablement amélioré - Mise en œuvre de nouvelles zones écologiques - La forêt doit couvrir 62 % du territoire - 50 % des zones érodées doivent être recouvertes - Dans les zones urbaines, 32 % de la superficie doit être recouvertes par des parcs ou des « zones vertes »
2020	<p>Tous les échantillons dans toutes les parties de tous les lacs, réservoirs, et cours d'eau doivent remplir les objectifs de qualité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 100 % des eaux industrielles doivent être traitées conformément aux standards - 80 % des eaux usées urbaines doivent être traitées - 90 % des déchets solides doivent être entreposés dans des décharges pour les villes de rang de district et le taux de ramassage des déchets solides en zone rurale doit atteindre 85 % 	<ul style="list-style-type: none"> - L'environnement écologique doit être totalement retrouvé - La forêt doit couvrir 62 % du territoire - 100 % des zones érodées doivent être recouvertes - Dans les zones urbaines, 35 % de la superficie doit être recouverte par des parcs ou des « zones vertes »

Note : Les caractéristiques de la classe V sont décrites en annexe dans le rapport du projet de la Banque mondiale. Source : Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 5.

Mais la province du Zhejiang n'a pas attendu le XI^e Plan quinquennal pour faire de l'environnement une priorité. En 2003, le gouvernement publiait le programme de construction d'une province écologique, qui présente un cadre d'actions non seulement environnementales mais aussi économiques et sociales. Depuis, d'autres documents sont venus encadrer les investissements dans les infrastructures environnementales : le Plan d'action 811 (2008-2010) ou encore le Plan environnement dans les campagnes de 2009¹³⁹.

Les investissements ainsi réalisés dans les réseaux d'adduction de l'eau potable couvrent en 2010 la quasi-totalité (99,79 %) de la population de la province¹⁴⁰. Il en va de même pour les réseaux d'assainissement et les stations d'épuration : entre 2000 et 2010, le

¹³⁹ Le Plan d'action 811 (2008-2010), préparé par le Bureau de protection de l'environnement, définissait un programme d'action sur trois ans, avec pour mission d'atteindre les objectifs fixés par le XI^e Plan quinquennal en terme de protection environnementale, et en particulier d'équiper en stations de traitement des eaux usées les 123 villes encore sous-équipées avant 2011. Il mettait également en œuvre un projet lancé par le programme de construction d'une province écologique : « 1 000 villages écologiques modèles, 10 000 villages écologiques rénovés ». Le Plan environnement dans les campagnes de 2009, préparé également par le Bureau de protection de l'environnement, détaillait les objectifs environnementaux à atteindre et les actions à accomplir dans les zones rurales.

¹⁴⁰ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 449.

réseau d'assainissement a progressé de 1,73 à 5,55 km pour 10 000 habitants. Le taux de traitement des eaux usées est passé de 59 à 83 % entre 2005 et 2010 (cf. tableau 28).

Tableau 28. L'évolution des services urbains entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	Longueur du réseau d'assainissement pour 10 000 habitants (km)	Taux de traitement des eaux usées	Volume de déchets collectés par habitant (kg)
1990	0,58		59
1995	1,27		112
2000	1,73		97
2005	4,04	59,46 %	166
2010	5,55	82,74 %	201

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 449 ; *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2005, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, p. 521 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 449.

Ces programmes ont permis aux petites villes de s'équiper en infrastructures et en services urbains de base. Afin d'y faciliter l'accueil des travailleurs migrants, le gouvernement y a d'autre part lancé une réforme progressive du *hukou* dès le début des années 2000.

La réforme incitative du *hukou*

Dès lors qu'un des moteurs de l'urbanisation est une population migrante venue dans les régions productives du littoral pour trouver du travail, la croissance des petites villes pose la question de leur capacité à intégrer cette population. L'assimilation de ces migrants dans la population urbaine représente en effet aujourd'hui un enjeu clé : il s'agit de donner la possibilité aux ruraux de s'installer officiellement en ville et d'avoir ainsi accès aux services publics destinés jusque là aux seuls citoyens.

Nous l'avons évoqué, le *hukou* définit les droits et les obligations des individus en fonction de leur statut – agricole ou non agricole – et de leur localité d'enregistrement. Du fait de la difficulté de changer le statut d'un *hukou* et des avantages y afférant, les migrants présents dans les villes des provinces du littoral possèdent dans leur grande majorité un *hukou* agricole d'une localité différente et ne bénéficient pas des mêmes avantages et des mêmes services que les citoyens. Le système du *hukou* introduit donc une situation discriminatoire envers une population par ailleurs composante de la croissance urbaine. C'est un contexte qui contrarie évidemment l'installation sécurisée et pérenne de cette population et qui aboutit à une situation qualifiée notamment par Kam Wing Chan

d'urbanisation incomplète : une partie de la population urbaine n'a pas accès aux services de la ville¹⁴¹.

Pour y remédier, le gouvernement central encourage la suppression de la distinction entre *hukou* agricole et *hukou* non agricole. Toutefois cette suppression, prérogative des autorités locales, entraîne une charge difficilement supportable par les finances des villes qui dans leur majorité ne sont pas en mesure de fournir les services (eau potable, assainissement, électricité mais aussi transport public, éducation et santé) à l'ensemble de la population migrante. Le gouvernement a donc pour le moment limité la réforme du *hukou* aux seules petites villes, avec, dans le même temps, l'objectif d'inciter les migrants à s'y installer avec les mêmes droits d'accès aux services urbains que les citoyens.

En 2001 la première étape a été de reconnaître aux migrants le droit de s'installer dans les petites villes et les bourgs lorsqu'ils ont un travail et un logement¹⁴². Auparavant ils étaient officiellement dans une situation illégale, situation qui prévaut toujours dans les grandes villes. En 2003, le Conseil des affaires d'État publie des recommandations pour la mise en œuvre de la réforme du système du *hukou* dans les petites villes et les bourgs. Enfin, en 2007, le ministère de la Sécurité publique annonce la réforme qui supprime graduellement la différence entre *hukou* agricole et *hukou* non agricole. Cependant, le *hukou* relevant des autorités locales, il leur appartient par conséquent d'assouplir les conditions liées à ce système administratif.

Dans la province du Zhejiang, de nombreuses petites villes ont entre 2000 et 2010 engagé cet assouplissement des procédures de changement de *hukou*, sans qu'il ne soit encore effectif. À travers le permis de résidence, les petites villes ont pu donner aux migrants les mêmes accès aux services urbains que les citoyens, alors que, dans le même temps, les grandes villes, afin de limiter la pression urbaine liée à l'afflux des migrants, restreignent les critères d'admission aux personnes aisées (millionnaires, grands investisseurs) ou d'un niveau d'instruction élevé (avec un diplôme universitaire ou une qualification professionnelle reconnue).

Les barrières administratives conçues pour contrôler les migrations des campagnes vers les villes ont jusqu'à présent abouti à la formation d'une population vivant en ville mais maintenue hors du cadre urbain. Elles sont en train de disparaître dans les petites villes. Par ailleurs, les autorités provinciales ont également réformé le droit d'usage des

¹⁴¹ CHAN Kam Wing, 2009, « The Chinese *Hukou* System at 50 », Birmingham, *Eurasian Geography and Economics*, 50, n° 2, p. 197-221.

¹⁴² CHAN Kam Wing, 2009, « The Chinese *Hukou* System at 50 », *op. cit.*, p. 212.

terres agricoles, pour permettre aux paysans d'en faire commerce¹⁴³, et elles ont facilité l'accès des détenteurs d'un *hukou* rural à des emplois urbains. Par la volonté du gouvernement central, les petites villes sont les lieux désignés de l'intégration urbaine de la population migrante. L'extension de la politique du salaire minimum des grandes villes vers les petites villes renforce ce rôle.

La politique du salaire minimum

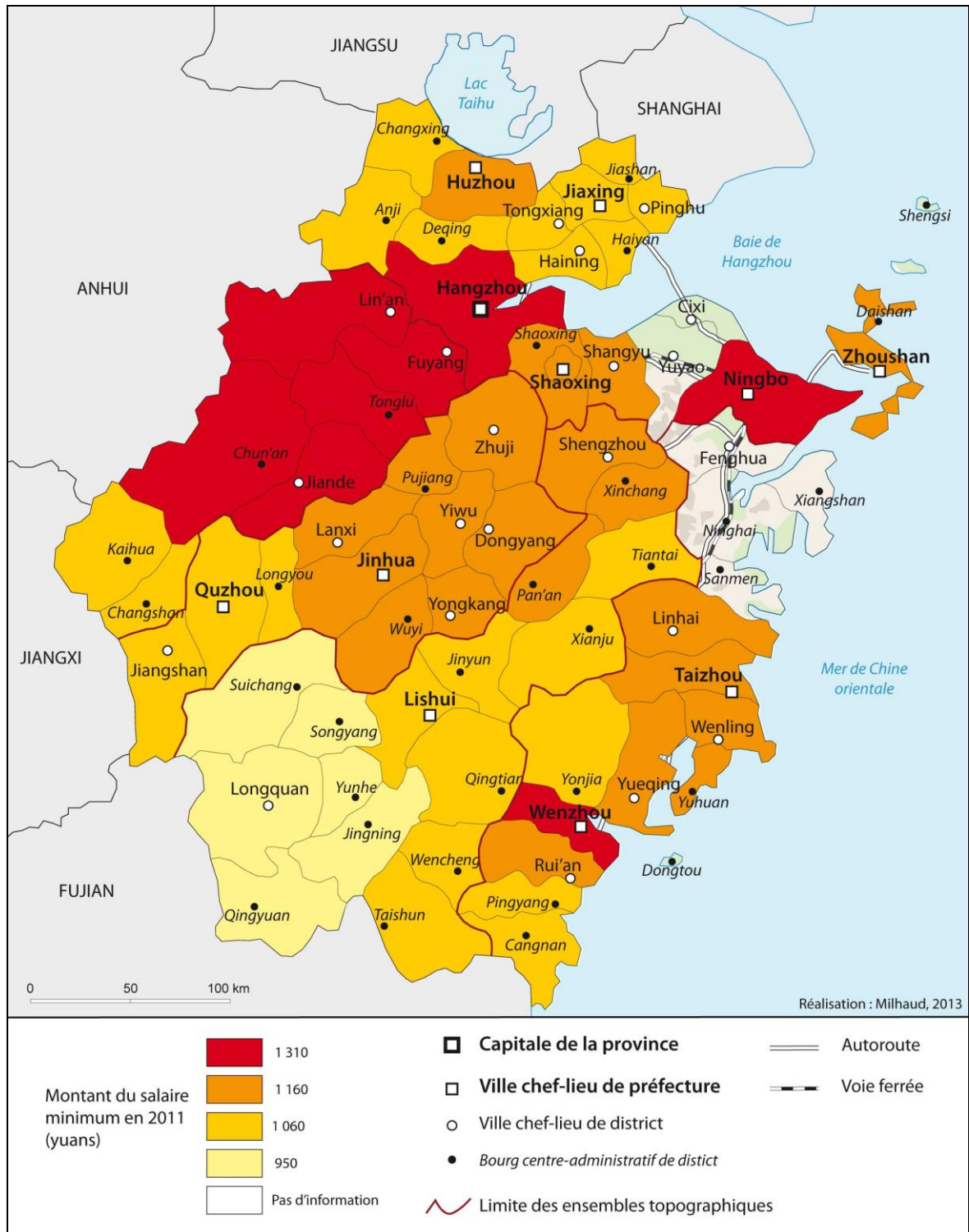
Si les provinces du littoral appliquent un salaire minimum uniquement dans les grands pôles urbains et industriels, la province du Zhejiang a étendu cette politique à la quasi-totalité de son territoire. L'extension aux petites villes confirme leur développement économique tout en traduisant l'objectif d'une atténuation des inégalités.

En avril 2011, le gouvernement provincial a revu à la hausse, en moyenne de 20 %, les salaires minimums dans la province. Ces derniers diffèrent suivant les municipalités. Le plus élevé se trouve naturellement dans les grandes villes de Hangzhou, Ningbo et Wenzhou, avec 1 310 yuans par mois¹⁴⁴. Seule Taizhou, grande ville du littoral, se trouve à un niveau équivalent à celui des petites villes les plus développées, où le salaire minimum est fixé à 1 160 yuans par mois. Dans les autres petites villes et les bourgs, il varie de 950 à 1 060 yuans par mois. Ces données sont détaillées dans la carte 21 et le tableau 29.

¹⁴³ HUI Wang, 2009, *Trading Land Development Rights Under a Planned Land Use System : The Zhejiang Model and its National Implications*, Pékin, *China & World Economy*, vol. 17, n° 1, p. 2-3.

¹⁴⁴ Ce qui constitue le deuxième niveau de salaire minimum le plus élevé du pays, derrière Shanghai qui culmine à 1 450, à égalité avec Tianjin, et devant la province du Guangdong, où le maximum est de 1 300, et Pékin, avec 1 260 yuans par mois.

Carte 21. La répartition des niveaux du salaire minimum dans la province du Zhejiang en 2011



Source : site Internet du gouvernement de la province du Zhejiang - <http://www.zj.gov.cn/>, consulté en décembre 2012.

Tableau 29. Les niveaux du salaire minimum dans la province du Zhejiang

Municipalité	Salaire minimum - Avril 2010		Salaire minimum - Avril 2011	
	Zone concernée	yuans/mois	Zone concernée	yuans/mois
Hangzhou	Toute la municipalité	1 100	Toute la municipalité	1 310
Ningbo	Arrondissement de Haishu, de Jiangdong, de Jiangbei, de Zhenhai, de Beilun, de Yinzhou, zone de développement de Daxie, zone nationale de nouvelles technologies de Ningbo, zone de libre échange, station touristique du lac de l'Est	1 100	Arrondissement de Haishu, de Jiangdong, de Jiangbei, de Zhenhai, de Beilun, de Yinzhou, zone de développement de Daxie, zone nationale de nouvelles technologies de Ningbo, zone de libre échange, station touristique du lac de l'Est	1 310
Wenzhou	Arrondissements de Lucheng, Longwan, Ouhai, zone de développement technologique de Wenzhou	1 100	Arrondissements de Lucheng, Longwan, Ouhai, zone de développement technologique de Wenzhou	1 310
	Districts de Yueqing et de Rui'an	980	Districts de Yueqing et de Rui'an	1 160
	Districts de Yongjia, Dongtou, Pingyang et Cangnan	900	Districts de Yongjia, de Dongtou, de Pingyang, de Cangnan, de Wencheng et de Taishun	1 060
	Districts de Wencheng et de Taishun	800		
Jiaxing	Toute la municipalité	980	Toute la municipalité	1 160
Huzhou	Arrondissement de Wuxing et de Nanxun	980	Arrondissement de Wuxing et de Nanxun	1 160
	Districts de Deqing, Changxing et Anji	900	Districts de Deqing, Changxing et Anji	1 060
Shaoxing	Toute la municipalité	980	Toute la municipalité	1 160
Jinhua	Arrondissements de Wucheng et Jindong	980	Toute la municipalité	1 160
Quzhou	Toute la municipalité	900	Toute la municipalité	1 060
Zhoushan	Toute la municipalité	900	Toute la municipalité	1 160
Taizhou	Arrondissements de Jiaojiang, Huangyan et Luqiao, municipalités de Linhai et de Wenling, district de Yuhuan	980	Arrondissements de Jiaojiang, Huangyan et Luqiao, municipalités de Linhai et de Wenling, district de Yuhuan	1 160
	Districts de Tiantai et de Xianju	900	Districts de Tiantai et de Xianju	1 060
Lishui	Arrondissement de Liandu, districts de Qingtian et Jinyun	900	Arrondissement de Liandu, districts de Qingtian et Jinyun	1 060
	Municipalité de Longquan, districts de Yunhe, Jingning, Songyang, Suichang et Qingyuan	800	Municipalité de Longquan, districts de Yunhe, Jingning, Songyang, Suichang et Qingyuan	950

Source : site Internet du gouvernement de la province du Zhejiang - <http://www.zj.gov.cn/>, consulté en décembre 2012.

De 2010 à 2011, l'augmentation a été très nette, de 1 100 à 1 310 yuans par mois et de 980 à 1 160 yuans dans les municipalités les plus développées, soit une augmentation de 19 %. Pour les taux les plus faibles, le rattrapage s'amorce avec un accroissement significatif de 32 % soit une évolution de 800 à 1 060 yuans par mois. Cette tendance globale a commencé en 2004 avec les premiers décrets d'application, puis progressivement sa mise en œuvre est devenue effective à partir de 2008 grâce à plusieurs lois sur le contrat de travail¹⁴⁵. Depuis, le salaire minimum augmente chaque année de 10 à 20 %. Du point de vue officiel, une meilleure répartition des richesses est au cœur de cette politique. Du point de vue des dynamiques urbaines, elle contribue à augmenter les revenus des migrants et elle favorise leur intégration. L'impact voire la finalité de la politique du salaire minimum pourrait être la sédentarisation de cette population migrante.

Au-delà des politiques publiques mises en place en faveur du développement des petites villes et des bourgs, le développement territorial est surtout marqué par l'impressionnant développement des infrastructures de transport routier et ferroviaire. En particulier depuis le début des années 2000, une politique de grands travaux d'infrastructures de communication a permis aux petites villes, autrefois à l'écart des pôles de développement, d'intégrer un réseau urbain en pleine mutation.

Le développement des réseaux de transport

Le maillage du territoire s'est considérablement densifié, surtout au cours de la dernière décennie. En 1990, il consistait en un réseau routier et ferré restreint, ainsi qu'en un réseau de voies navigables dédiées exclusivement au transport de marchandises et de matières premières. Avec l'ouverture économique et l'expansion industrielle apparaît la nécessité de soutenir le développement du transport routier, le transport fluvial n'offrant pas la flexibilité et la rapidité nécessaires au transport des biens de consommation vers les ports internationaux de Shanghai, Ningbo et Wenzhou. Ainsi les investissements dans les infrastructures de transport ont-ils été multipliés par sept entre 1990 et 1995, progressant de 1 à 6,8 milliards de yuans, puis par plus de trois entre 1995 et 2000, de 6,8 à 22,1 milliards de yuans. Le début des années 2000 marque alors un changement d'échelle : les investissements dans ces infrastructures augmentent de 22,1 à 104 milliards de yuans

¹⁴⁵ SCHERRER Christoph, 2011, *China's Labor question*, Munich, Rainer Hampp Verlag, p. 70-96.

entre 2000 et 2010¹⁴⁶ (cf. tableau 30). La mise en service en 2008 du pont de la baie de Hangzhou, le plus long pont au monde avec 36 km, est symbolique de cette période intense de construction d'infrastructures de transport.

Tableau 30. L'évolution des investissements dans les infrastructures de transport entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	Investissements dans les infrastructures de transport (millions de yuans)
1990	1 018
1995	6 840
2000	22 165
2005	64 136
2010	104 068

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 134 et 361 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 423.

La densification et l'accélération du réseau routier

Dans un premier temps, le réseau routier bénéficie de ces investissements : entre 1990 et 2000, le réseau interurbain progresse de 30 000 à 42 000 km, et le réseau autoroutier naissant atteint 627 km (cf. photographie 6 et tableau 31). Puis, au cours de la dernière décennie, il se densifie considérablement : de 42 000 à 110 000 km en 2010 pour l'interurbain et dans la même période de 627 à 3 383 km pour les autoroutes.

Photographie 6. La construction d'autoroutes dans la région deltaïque entre Ningbo et Cixi



Cliché : Milhaud, 2011.

¹⁴⁶ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 134 et 361 ; *Zhejiang tongji nianjian* [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2005, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, p. 423.

Tableau 31. L'augmentation du réseau routier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	Longueur de routes interurbaines (km)	Longueur d'autoroutes (km)
1990	30 195	
1995	34 329	94
2000	41 970	627
2005	48 600	1 866
2010	110 177	3 383

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 134 et 361 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 423.

L'amélioration et l'extension de ces infrastructures s'accompagnent de l'explosion du marché de l'automobile. Le nombre de véhicules est multiplié par huit de 2000 à 2010, de 680 600 à 5 435 718, après avoir doublé entre 1995 et 2000¹⁴⁷. Cette tendance concerne également le nombre de camions, stable entre 1995 et 2000, puis multiplié par trois au cours des dix dernières années. Quant au nombre de motocycles, moyen de locomotion le plus répandu, il passe de 1 380 358 à 5 583 876 unités. L'automobile, quant à elle, connaît la croissance la plus spectaculaire : dans la province, de 288 177 unités en 2000, le parc est passé à 3 247 288 unités en 2010, soit une multiplication légèrement supérieure à 11.

Tableau 32. Le nombre de véhicules dans la province du Zhejiang de 1990 à 2010

Année	Nombre de véhicules	Nombre de camions	Nombre de voitures	Nombre de motocycles
1995	359 200	217 300		
2000	680 600	268 442	288 177	1 380 358
2005	1 660 023	518 642	682 083	4 460 639
2010	5 435 718	872 865	3 247 288	5 583 876

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 362 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 424 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 379 ; le site Internet du Bureau national de la statistique : <http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/yearlydata/YB1996e/N14-28e.htm>.

La carte 22 présente à l'échelle de la province l'évolution du réseau d'autoroutes des années 1990 à 2010. Son développement s'est d'abord centré sur les voies de dégagement de la capitale, Hangzhou, et sur sa liaison à la métropole régionale, Shanghai. Ainsi la première voie rapide interurbaine construite dans les années 1990 liait-elle ces deux villes en passant à proximité de Jiaxing et de Tongxiang. Ensuite ont été réalisées les liaisons vers les métropoles d'équilibre : d'abord Ningbo¹⁴⁸ puis Wenzhou et Jinhua, et les maillages intermédiaires, vers Lishui et Huzhou. Enfin, les liaisons interprovinciales

¹⁴⁷ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 362 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 424 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 379.

¹⁴⁸ En 2000 seulement trois autoroutes étaient opérationnelles : Shanghai-Jiaxing-Hangzhou, Hangzhou-Shaoxing-Ningbo et Shangyu-Sanmen.

complémentaires ont été rendues nécessaires par les flux croissants entre provinces du littoral et de l'intérieur.

Carte 22. L'évolution du réseau autoroutier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

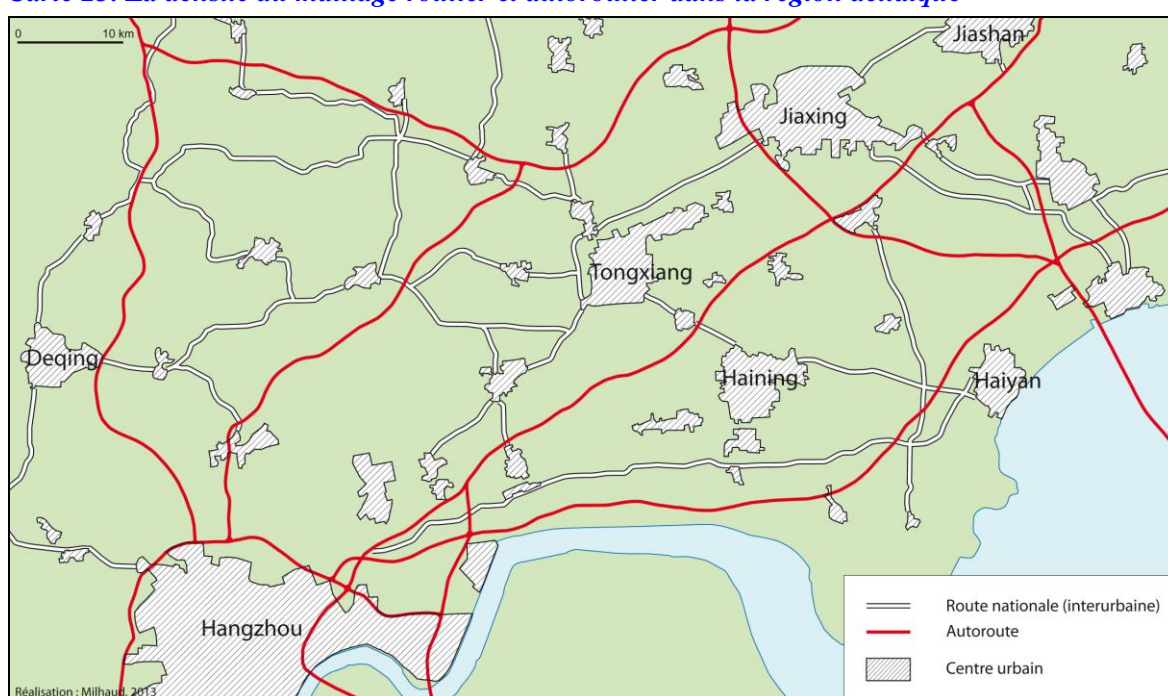


Sources : Google Maps, 2012 ; le département des transports de la province du Zhejiang (http://english.zj.gov.cn/art/2012/6/1/art_1149_165610_1.html).

Le réseau routier se ramifie ainsi à partir de Hangzhou dans le droit fil du slogan du gouvernement provincial: « mettre toutes les villes de la province à moins de quatre heures

de Hangzhou ». Dès lors, les petites villes deviennent accessibles : aujourd’hui elles se trouvent toutes proche d’une autoroute. Ces dernières s’implantent en parallèle des liaisons interurbaines existantes. Construites à proximité des petites villes, elles les relient *via* de nouveaux tracés (cf. carte 23)¹⁴⁹. Le développement du réseau routier vient connecter l’ensemble du territoire de la province, si ce n’est quelques rares espaces montagneux au sud. Il tend vers une réelle égalité territoriale vis-à-vis de la route, sans apparente distinction, et offre en conséquence à toutes les petites villes de la province de nouvelles perspectives de développement.

Carte 23. La densité du maillage routier et autoroutier dans la région deltaïque



Source : Google Maps, 2012.

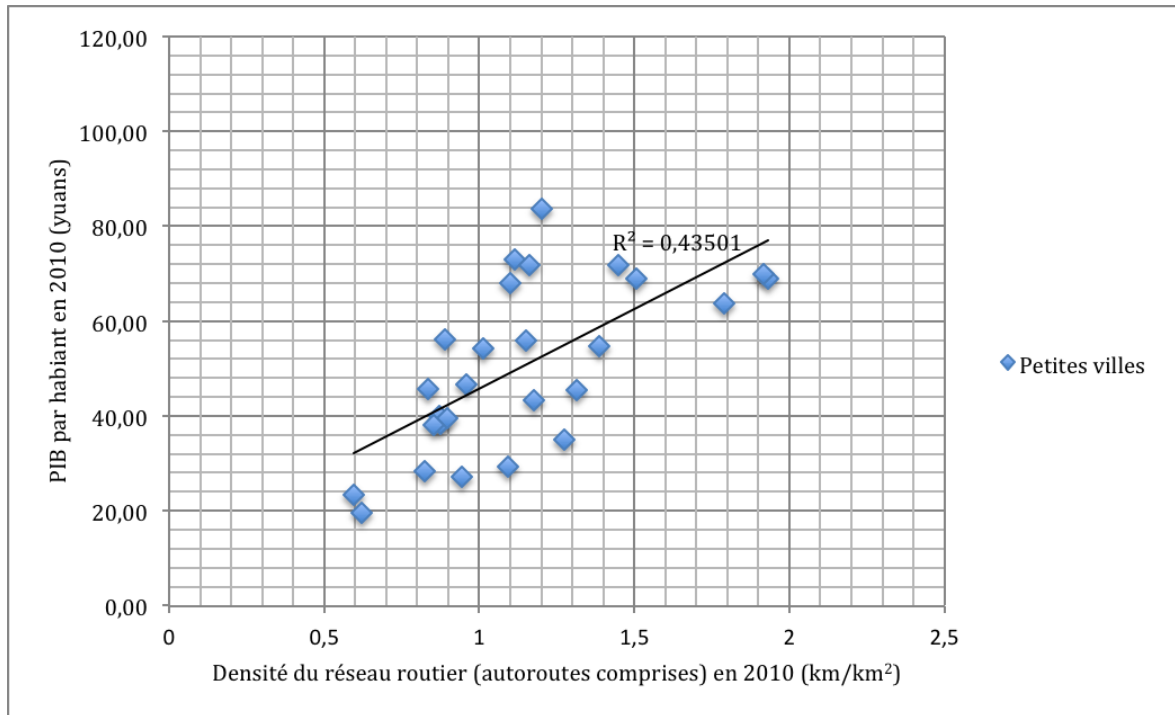
Le développement économique des territoires se trouve étroitement lié à la densité du réseau routier. En effet, si on considère un ensemble de petites villes comparables, c’est-à-dire situées en plaine (dans la région deltaïque, les plaines du littoral et la plaine fluviale dans le bassin du Jinqi¹⁵⁰), on constate que plus le réseau est dense, plus le territoire produit de richesse. Les annuaires statistiques nous indiquent les performances économiques à l’échelle des municipalités ou des districts desdites petites villes. En comparant, pour l’année 2010, la densité du réseau routier (routes interurbaines et

¹⁴⁹ Seules les trois plus grandes villes de la province, Hangzhou, Ningbo et Wenzhou, constituent des nœuds du réseau autoroutiers, nécessitant la construction de rocadeaux aux franges de la ville-centre.

¹⁵⁰ Les municipalités et districts sélectionnés sont les suivants : Jiaying, Jiayan, Haiyan, Tongxiang, Haining, Huzhou, Changxing, Deqing, Shangyu, Yuyao, Cixi, Fenghua, Ninghai, Yueqing, Rui’an, Pingyang, Cangnan, Yiwu, Dongyang, Yongkang, Jinhua, Lanxi, Wuyi, Longyou, Quzhou, Jiangshan.

autoroutes) dans ces espaces avec leur niveau de richesse, mesuré par le PIB par habitant, le graphique 4 indique que la corrélation entre le niveau de développement économique et la densité du réseau est significative ($R^2 = 0,44$).

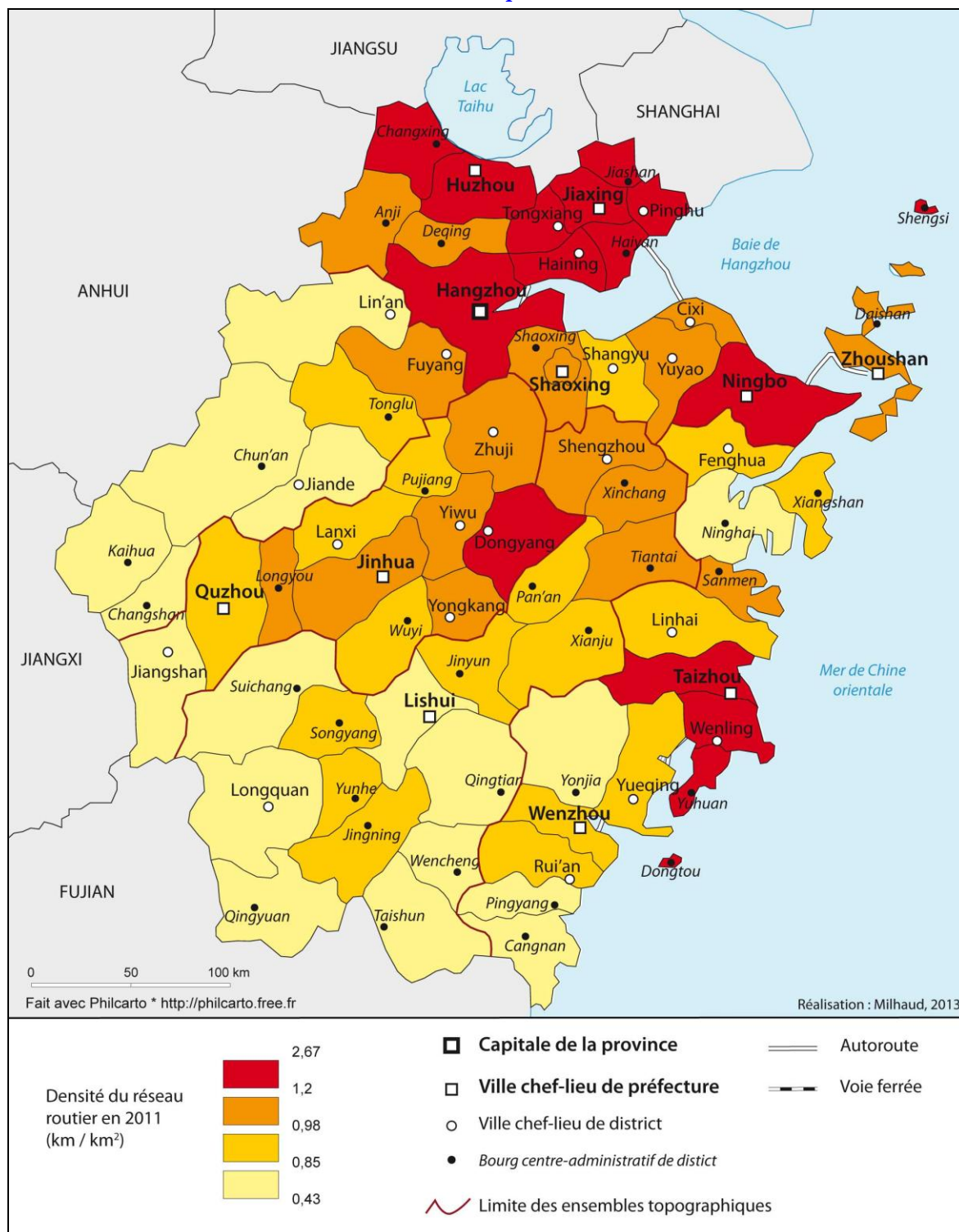
Graphique 4. La corrélation entre la densité du réseau routier et le PIB par habitant en 2010



Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 582-583 pour la densité du réseau routier, p. 550-551 pour le PIB par habitant.

Dans les territoires tels que la région deltaïque et le bassin du Jinqi qui recouvrent de larges plaines où peuvent se développer les activités, la densité du réseau interurbain est en moyenne de 1,5 km par km² en 2010. Elle a plus que doublé seulement entre 2005 et 2010. La carte 24 représente la densité du réseau routier interurbain par district en 2010.

Carte 24. La densité du réseau routier interurbain par district en 2010



Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 582-583.

Outre le réseau routier, le développement des infrastructures de transport est également marqué par la réalisation d'un réseau ferré à grande vitesse.

Le réseau ferré à grande vitesse

L'extension du réseau ferré débute par l'accroissement du linéaire de voies traditionnelles, de 832 à 1 193 km entre 1990 et 2000, puis se poursuit par un programme national de construction de lignes à grande vitesse à la fin des années 2000, à partir de 2007 exactement. Sa progression de 1 193 à 1 761 km entre 2000 et 2010 est particulièrement manifeste entre 2008 et 2010 avec 450 km de nouvelles voies (*cf.* tableau 33).

Tableau 33. L'augmentation du réseau ferré entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	Longueur de chemins de fer (km)
1990	832
1995	921
2000	1 193
2005	1 255
2010	1 761

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 134 et 361 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 423.

La carte 25 montre l'implantation de ce réseau à grande vitesse au cours des cinq dernières années. Deux programmes existent à l'échelle nationale : un réseau à très grande vitesse (300-350 km/h) et un réseau à grande vitesse (200-250 km/h). Les nouvelles lignes dans la province du Zhejiang combinent ces deux programmes, qui définissent de grands corridors de développement. Trois axes sont concernés : un axe dans la région deltaïque, le long de la ligne Shanghai-Jiaxing-Hangzhou, qui se prolonge ensuite par une autre ligne Hangzhou-Shaoxing-Ningbo ; un axe le long du littoral, le long de la ligne Ningbo-Taizhou-Wenzhou, qui se prolonge ensuite vers Fuzhou, capitale de la province du Fujian ; et un axe dans le bassin du Jinqi le long de la ligne Hangzhou-Jinhua-Quzhou, qui se prolonge vers Nanchang, capitale de la province du Jiangxi.

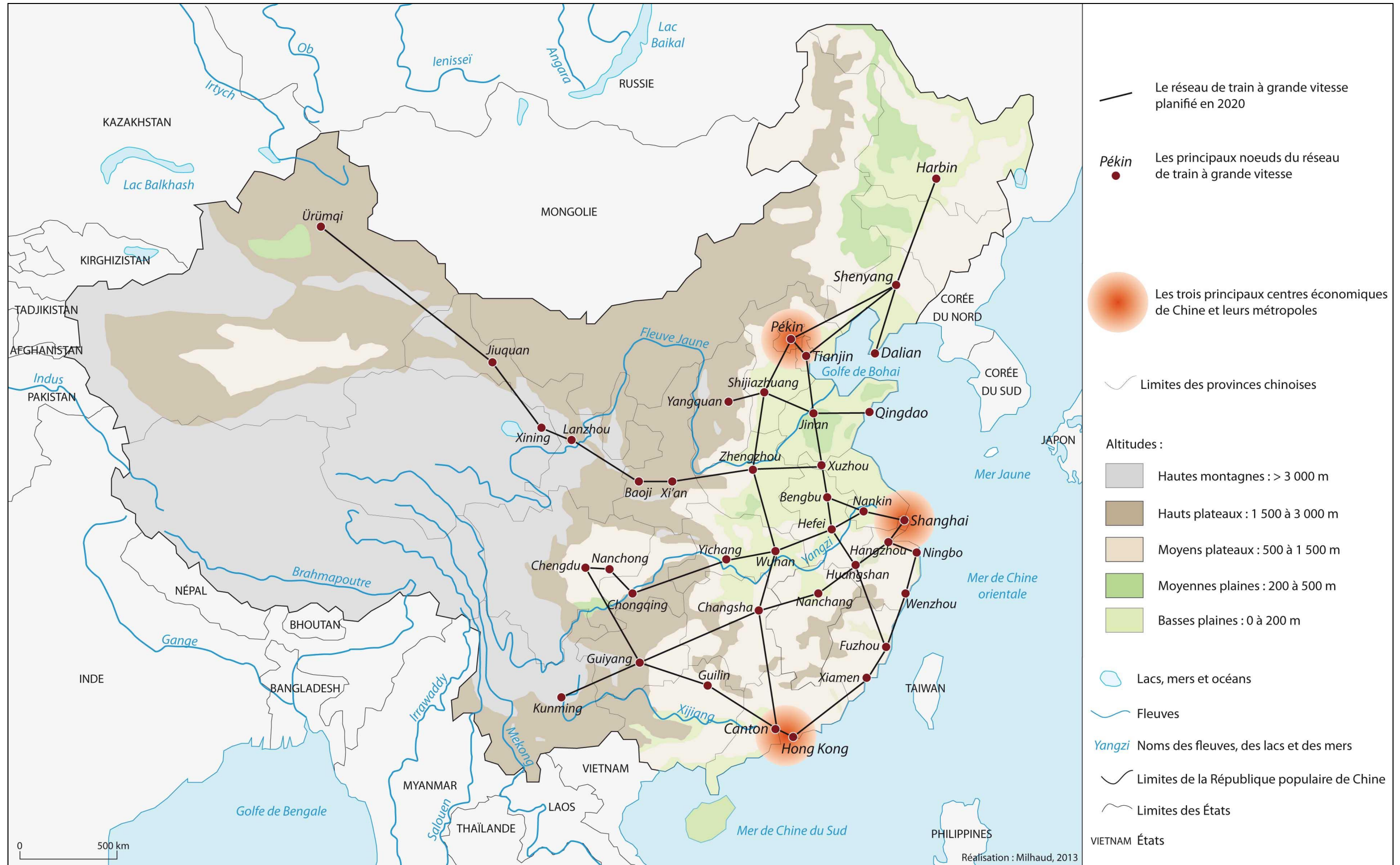
Les lignes à grande vitesse font partie de liaisons qui dépassent évidemment les frontières de la province. Ainsi, le long du littoral la ligne qui relie Hangzhou à Wenzhou fait-elle partie de la ligne à très grande vitesse construite pour relier le delta du Yangzi au delta de la rivière des Perles, de Hangzhou à Canton en passant par Fuzhou. Quatre corridors Nord-Sud sont en formation (Pékin-Harbin, Pékin-Shanghai, Pékin-Wuhan-Canton et Hangzhou-Fuzhou-Canton), ainsi que quatre corridors Est-Ouest (Qingdao-Taiyuan, Xuzhou-Lanzhou, Shanghai-Wuhan-Chengdu, Shanghai-Kunming) (*cf.* carte 26).

Carte 25. Le réseau ferré à grande vitesse construit depuis 2008 dans la province du Zhejiang



Source : site Internet de recherche en ligne des horaires de train <http://www.travelchinaguide.com/china-trains/> (consulté en décembre 2012) ; chaque train a un numéro, le numéro des trains à très grande vitesse commencent par la lettre G, ceux des trains à grande vitesse par la lettre D, et ceux des trains à vitesse normale par la lettre K ; il est ainsi possible d'identifier quel type de train s'arrête dans quelle gare.

Carte 26. Le réseau de lignes à grande vitesse planifié à l'horizon 2020 en Chine



Note : à l'exception de la liaison Xiamen – Hong Kong, l'ensemble des liaisons du littoral sont opérationnelles début 2013. Source : site Internet du ministère des Chemins de fer <http://www.china-mor.gov.cn>, consulté en février 2013.

Si l'évolution du réseau autoroutier a permis de connecter les petites villes au réseau urbain, le programme de voies ferrées à grande et à très grande vitesse est un nouvel atout de leur développement. Les trains à grande vitesse ne s'arrêtent pas uniquement dans les grandes villes mais aussi dans les plus petites. Dès lors, ces dernières non seulement se placent au sein d'un réseau urbain provincial, mais bénéficient du rayonnement d'un maillage inter-régional. Le tableau 34 liste toutes les villes de la province du Zhejiang situées à la fin de 2012 sur ce réseau à grande vitesse.

Tableau 34. La liste des villes situées sur le réseau de trains à grande vitesse dans la province du Zhejiang à la fin de 2012

Ville	Réseau à très grande vitesse (300-350 km/h)	Réseau à grande vitesse (200-250 km/h)
Hangzhou	x	x
Ningbo	x	x
Ninghai		x
Yuyao		x
Fenghua		x
Wenzhou	x	x
Yongjia		x
Cangnan		x
Rui'an		x
Yueqing		x
Jiaxing	x	x
Jiashan		x
Haining		x
Tongxiang	x	x
Shaoxing		x
Zhuji		x
Shangyu		x
Jinhua		x
Yiwu		x
Quzhou		x
Longyou		x
Jiangshan		x
Taizhou		x
Sanmen		x
Wenling		x
Linhai		x

Source : site Internet de recherche en ligne des horaires de train <http://www.travelchinaguide.com/china-trains/> (consulté en décembre 2012) ; chaque train a un numéro, le numéro des trains à très grande vitesse commencent par la lettre G, ceux des trains à grande vitesse par la lettre D et ceux des trains à vitesse normale par la lettre K ; il est ainsi possible d'identifier quel type de train s'arrête dans quelle gare.

À un niveau régional, le développement des infrastructures de transport a notamment permis d'augmenter les échanges entre la région deltaïque, le littoral et l'intérieur de la province. Si la région deltaïque bénéficiait localement, déjà il y a 20 ans, d'un réseau structuré de canaux et de routes, ce n'était pas le cas du littoral et des terres intérieures,

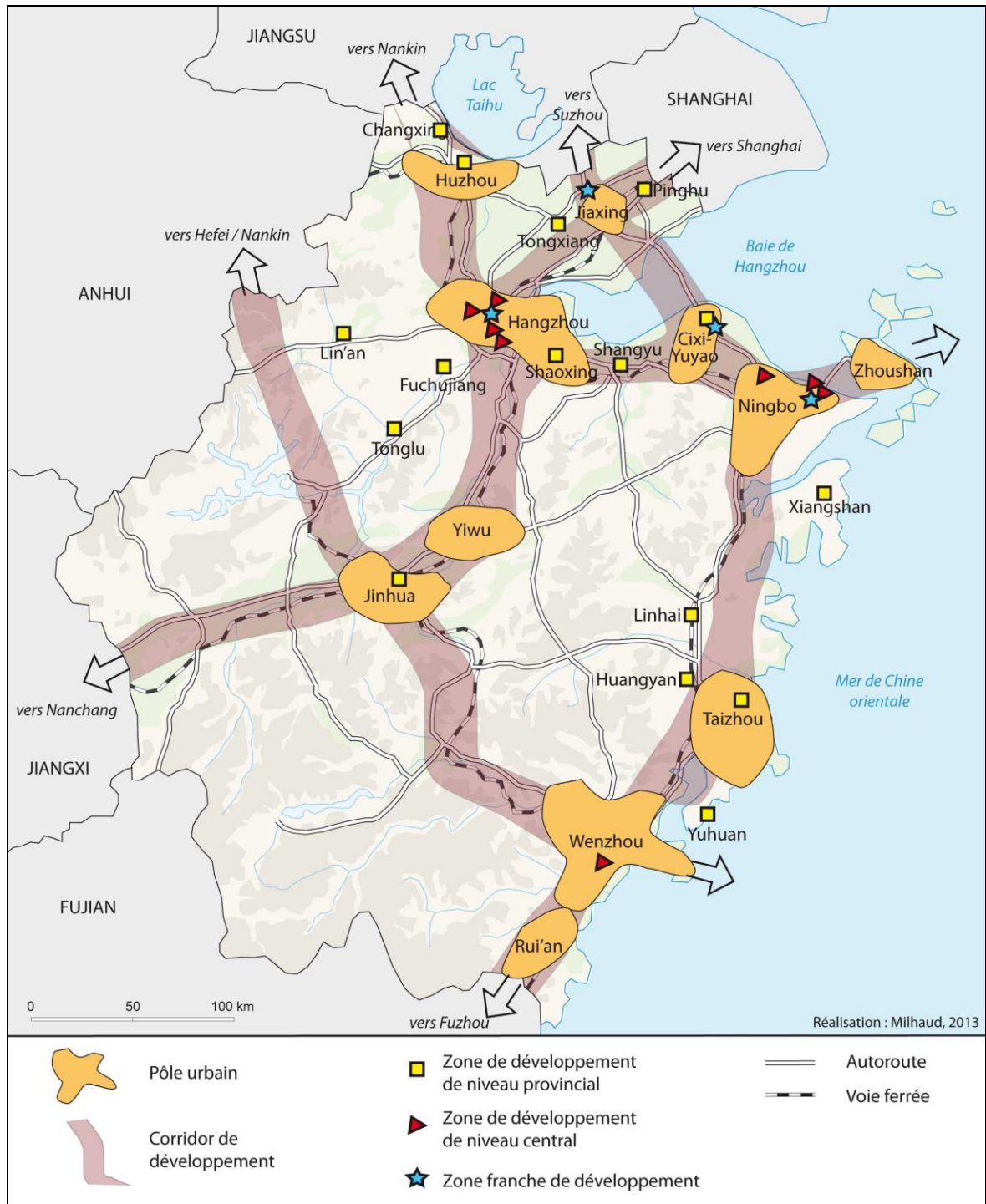
désormais structurés par ces nouveaux réseaux de transport. Aujourd'hui, la réduction des temps de parcours entre les villes résulte autant de la route que du rail : trois heures séparent Hangzhou de Wenzhou en train à grande vitesse, contre huit auparavant. Le développement du réseau autoroutier sous-tend une véritable égalité territoriale dans l'ensemble de la province, en revanche le développement du train à grande vitesse introduit des discriminations entre centres urbains, toutes les villes n'étant pas desservies. Il dessine ou conforte les dynamiques territoriales à l'origine de l'évolution de l'armature urbaine.

À l'appui de ce schéma de transport, la province a produit un schéma de l'armature urbaine à l'horizon 2020 et oriente le développement des territoires notamment à travers l'implantation de zones de développement.

Le plan de développement de la province

Le plan directeur de la province se construit autour de Hangzhou, Ningbo et Wenzhou, les trois pôles majeurs de développement. La province a publié en 2008 le « Plan de développement du système urbain de la province du Zhejiang 2007-2020 » (cf. carte 27). Il prévoit la formation de deux grandes régions urbaines et industrielles dans la région deltaïque et sur le littoral entre Wenzhou et Taizhou, puis d'une troisième région urbaine dans le bassin du Jinqu entre Jinhua et Yiwu. Il mise sur le développement industriel des trois villes de Jinhua, Quzhou et Lishui, qui doivent amorcer le rattrapage économique des terres intérieures. Le plan prévoit d'ici à 2020 quatre villes de plus de 2 millions d'habitants : Hangzhou, Ningbo, Wenzhou, Jinhua-Yiwu, et cinq villes avec une population évoluant entre 1 et 2 millions d'habitants : Shaoxing, Taizhou, Jiaying, Huzhou et Yuyao-Cixi.

Carte 27. Le plan de développement officiel du Zhejiang à l'horizon 2020



Note : cette carte est une reproduction de la carte réalisée par les autorités provinciales. Source : site Internet du gouvernement de la province, <http://www.zj.gov.cn/>.

Les petites villes participent à la formation de ces pôles urbains, à l'image de Yiwu, Jinhua, Jiaxing, Huzhou, Yuyao et Cixi. Au-delà de ce schéma de l'armature urbaine, elles s'inscrivent également dans le projet de restructuration économique soutenu par le

gouvernement central. Le XII^e Plan quinquennal (2011-2015) de la province du Zhejiang s'articule autour de trois orientations majeures¹⁵¹ :

- Accélérer et promouvoir le développement scientifique et la transformation de l'économie ;
- Mettre en œuvre une stratégie visant à augmenter la demande intérieure ;
- Accélérer la mise à niveau et la modernisation de la structure industrielle : moderniser l'agriculture, transformer et mettre à niveau les industries traditionnelles.

Il est tourné vers l'objectif d'une modernisation des activités économiques, que ce soit dans le secteur de l'agriculture, de l'industrie ou des services, et vers le saut technologique nécessaire à cette mutation. Il reconnaît *de facto* les difficultés actuelles de la province : des techniques agricoles dépassées et la nécessité de l'introduction de machines pour augmenter la productivité ; un secteur industriel dépendant dans une trop grande proportion des industries manufacturières à faible niveau technologique, comme par exemple le textile ; une croissance consommatrice excessive des ressources et se faisant au détriment de l'environnement. Dès lors, il propose d'encourager l'innovation privée, d'investir dans la recherche et le développement à hauteur de 2,5 % du PIB, de promouvoir le développement scientifique, d'augmenter la contribution de la science et de la technologie dans le développement économique notamment en créant des zones de développement dédiées, de soutenir le développement du secteur des services, qui devra atteindre la proportion de 48 % du PIB de la province. Les objectifs affichés en termes économiques sont un taux d'accroissement annuel moyen du PIB de 8 % et un PIB par habitant de 60 000 yuans en 2015 (en 2010, le PIB par habitant moyen était officiellement de 46 000 yuans¹⁵²).

En terme de développement régional, le plan quinquennal prévoit, en relation avec cette restructuration économique et en accord avec le schéma de l'armature urbaine et le schéma de transport, la formation de trois corridors économiques :

- La ceinture industrielle de la baie de Hangzhou ;
- La zone industrielle côtière Wenzhou-Taizhou ;
- Deux axes de développement économique et écologique : Hangzhou-Jinhua-Quzhou et Jinhua-Lishui-Wenzhou.

¹⁵¹ http://www.zj.xinhuanet.com/website/2011-01/26/content_21953098.htm

¹⁵² *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-551. Le PIB par habitant « officiel » est calculé à partir des chiffres de population du *hukou* et non du recensement.

Le plan insiste notamment sur la croissance de zones de développement, classées en trois groupes : zone de développement de niveau provincial, zone de développement de niveau central et zone franche de développement. Les zones de développement de niveaux provincial et central datent des années 1990 à 2000, alors que les zones franches, beaucoup plus récentes, ont moins de dix ans. La carte 27 montre leur répartition dans la province.

Les zones de développement de niveau provincial sont concentrées dans les petites villes et portent le nom de « zone de développement économique » : il y en a sept dans la région deltaïque (Keqiao, Shangyu, Huzhou, Changxing, Tongxiang, Pinghu, Cixi), cinq sur le littoral (Linhai, Huangyan, Taizhou, Xiangshan, Yuhuang), et quatre dans le bassin de la rivière Qiantang (Jinhua, Fuchunjiang, Tonglu, Linan).

Les zones de développement de niveau central sont concentrées dans les grandes villes et sont davantage orientées vers les nouvelles technologies. Il y en a sept dans la région deltaïque et une sur le littoral :

- Zone industrielle de nouvelles technologies de Hangzhou ;
- Station touristique et de villégiature de Hangzhou ;
- Zone de développement économique et technologique de Hangzhou ;
- Zone de développement économique et technologique de Xiaoshan ;
- Zone de développement économique et technologique de Ningbo ;
- Zone industrielle Hi-Tech de Ningbo ;
- Zone portuaire de Ningbo ;
- Zone de développement économique et technologique de Wenzhou.

Enfin, il existe quatre zones franches de développement, toutes localisées dans la région deltaïque : à Jiaying, Hangzhou, Cixi et Ningbo. En terme de répartition à l'échelle de la province, on peut noter que la majorité de ces zones de développement sont concentrées dans la région deltaïque et sur le littoral. Le bassin de la rivière Qiantang regroupe quatre zones de niveau provincial.

Dans ce schéma, l'industrie est un levier majeur d'orientation de l'aménagement du territoire, de par la fonction des parcs industriels et de la localisation des autres zones à l'origine des corridors de développement. Le gouvernement provincial peut ainsi procéder à une spécialisation spatiale : Hangzhou doit devenir un centre international de loisir et de tourisme, Ningbo doit développer ses activités portuaires et devenir une base de services, Wenzhou un centre de commerce international, à l'image de Canton, et Jinhua-Yiwu un centre d'exposition des marchandises. Les infrastructures de transport supportent ce schéma, notamment avec la construction des lignes de train à grande vitesse, entre

Shanghai et Hangzhou, entre Hangzhou et Wenzhou *via* Ningbo et Taizhou, avec la construction du pont de la baie de Hangzhou qui permet de relier Shanghai à Ningbo, avec la construction également de plusieurs autoroutes le long des lignes citées ci-dessus, mais aussi dans l'intérieur entre Wenzhou, Lishui, Jinhua, Yiwu et jusqu'à Hangzhou.

Les petites villes bénéficient ainsi de l'évolution structurelle du secteur industriel. Celle-ci, orientée vers les nouvelles technologies et la recherche, a en effet des répercussions spatiales : les industries manufacturières sont repoussées en dehors des principaux centres trop coûteux, qui se concentrent sur les nouvelles technologies, requérant une main-d'œuvre qualifiée et un ensemble de services spécifiques.

La décentralisation a permis l'essor des gouvernements locaux et a posé les bases d'un possible développement des petites villes. Plusieurs réformes sont depuis progressivement mises en place pour inciter les migrants à s'installer dans les petites villes et ainsi limiter la pression qu'ils exercent sur les plus grands centres. Mais le développement des infrastructures de transport reste le promoteur essentiel du développement des petites villes, en facilitant l'accès aux zones industrielles. Ces dernières s'y sont déplacées en priorité pour des raisons de coûts, délaissant les grands centres aux conditions de fonctionnement trop onéreuses, et entraînant dans leur sillage une partie de la population active. Le schéma de développement de la province a accompagné cette évolution en soutenant le développement de zones économiques tournées vers les nouvelles technologies et le secteur tertiaire dans les grands centres de la province.

Le développement des petites villes est donc la conséquence de la conjonction d'une volonté politique visant notamment à réduire les inégalités entre les territoires et à éviter l'explosion urbaine des plus grands centres et d'une transition économique basculant vers le secteur tertiaire et opérant un saut qualitatif de son secteur industriel. Dès lors, à l'échelle urbaine, comment se concrétise l'impact de ces orientations ? Le chapitre 5 examine les enjeux locaux qui ont guidé la forme d'un modèle de développement généralisé à toutes les petites villes de la province.

Chapitre 5 : Un mode d'urbanisation normalisé

La question du développement des petites villes répond à des principes simples : la planification, la gouvernance, le financement. Avant d'étudier les caractéristiques physiques du mode de développement, nous nous intéressons aux facteurs politiques, institutionnels et financiers qui interfèrent en amont. Trois constats s'imposent : 1) suite à la décentralisation, les gouvernements locaux sont devenus les véritables maîtres d'œuvre du développement urbain ; 2) la planification urbaine se doit de soutenir la croissance économique ; 3) la gestion des finances publiques investies dans le développement urbain s'accommode d'un déséquilibre provenant d'un degré encore élevé de centralisation au niveau des recettes locales.

Entre maîtrise d'œuvre locale et orientations nationales

L'étape de planification relève d'une complémentarité de prérogatives entre autorités centrales et autorités locales, qui entretiennent une étroite relation d'interdépendance : les objectifs nationaux ne peuvent être réalisés sans la participation active des dirigeants locaux, qui s'exerce dans les limites d'un cadre défini par Pékin. La grande majorité des décisions prises au niveau central ne se traduisent pas en mesures contraignantes au niveau local. L'approche est plus incitative que coercitive et la posture relativement libérale du gouvernement central laisse une marge de manœuvre conséquente aux autorités locales.

Le développement urbain est la parfaite illustration de ce mode de fonctionnement. C'est ainsi que la mise en œuvre des zones économiques spéciales ou des parcs industriels est foncièrement locale, mais leur existence juridique dépend de la Commission nationale de la réforme et du développement. La gestion des terres, une problématique sensible à l'interface entre développement urbain et industriel, sécurité alimentaire et environnement en est un autre exemple : le ministère de la Gestion des terres et des ressources envoie régulièrement des missions afin d'évaluer le nombre des parcs industriels par rapport aux quotas. S'il est supérieur, la fermeture est requise mais l'application de cette directive est laissée à l'échelon local sans qu'aucune sanction ne soit prévue en cas de non respect de la décision du ministère. Il en va de même pour les tarifs des services urbains, fixés par les autorités locales. La Commission nationale de la réforme et du développement incite les

municipalités à les augmenter afin de couvrir au minimum les coûts de fonctionnement et de maintenance des infrastructures correspondantes. Mais elles ne le font que rarement, redoutant le mécontentement de la population locale.

La programmation des infrastructures de transport est symptomatique de la complexité des relations entre acteurs de différents niveaux : leurs sources de financement sont multiples, elles émanent du centre, de la province et de la collectivité locale. La participation des collectivités locales consiste le plus souvent en la fourniture de terrains qui font l'objet d'âpres négociations et donnent lieu à des conflits d'intérêts entre les échelons administratifs qui s'immiscent dans l'aménagement du territoire sous maîtrise d'œuvre des gouvernements locaux.

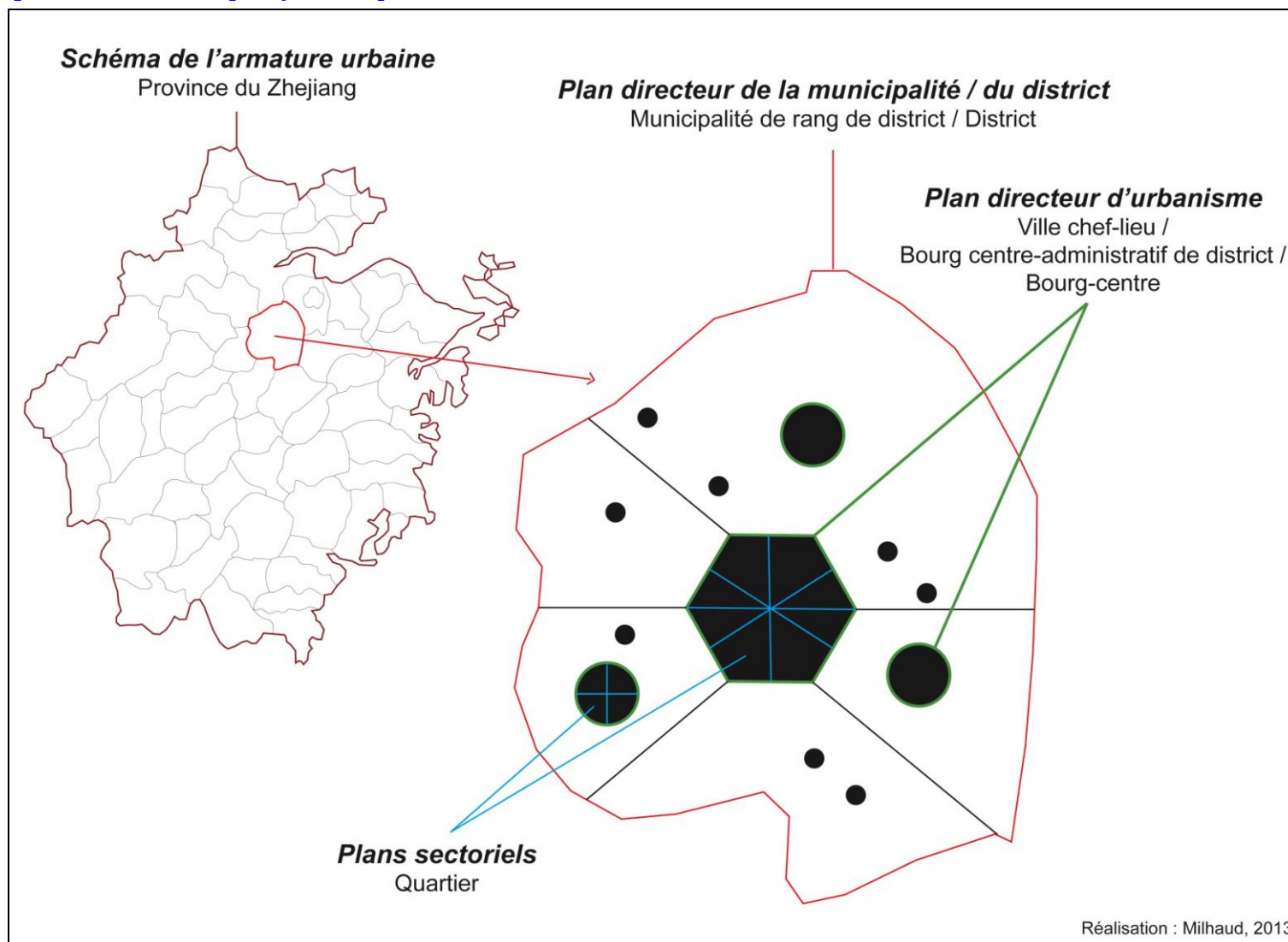
Une planification hiérarchique ...

La planification des villes chinoises illustre l'hypothèse selon laquelle les fonctions et la taille des villes peuvent et doivent être contrôlées dans le but d'organiser un système urbain rationnel et productif. Les documents de planification indiquent ainsi la vision à long terme du développement. Deux lois sur la planification urbaine en 1984 et en 1989 forment le cadre d'un système hiérarchique composé de quatre documents définissant le développement spatial de l'échelle du quartier à l'échelle régionale : les plans sectoriels détaillés (*xiangxi guihua*) à l'échelle du quartier, le plan directeur d'urbanisme (*zongti guihua*) à l'échelle urbaine (de la ville-centre), le plan directeur de la municipalité ou du district (*shiyu guihua*) à l'échelle du district et le schéma de l'armature urbaine (*chengzhen tixi guihua*) à l'échelle régionale¹⁵³.

Le schéma 4 synthétise ces quatre documents de planification qui définissent le développement spatial. Parmi ces quatre documents, seul le plan directeur d'urbanisme a une valeur légale et contraignante.

¹⁵³ YEH Anthony, XU Jiang et LIU Kaizhi, 2011, « China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends », Londres, *Urbanization and Emerging Population Issues* 5, p. 23.

Schéma 4. Les quatre documents de planification spatiale



En partant de l'échelle la plus grande pour aller vers la plus petite, l'on trouve donc en premier lieu le schéma de l'armature urbaine. Il propose un schéma rationnel de développement des villes à une échelle régionale. Il n'a pas de caractère obligatoire ni contraignant, et son échelle n'est pas précisément définie : il peut s'agir de la province mais aussi d'une partie de la province, comme par exemple de la région deltaïque. Il a surtout une valeur d'orientation et d'information sur la stratégie globale de développement des territoires.

Ensuite, le plan directeur de la municipalité ou du district est légalement non contraignant mais suivi dans les faits. Il définit le développement spatial à une échelle hybride proche d'un département français, c'est-à-dire qui englobe la ville-centre ainsi que les bourgs et campagnes périphériques. Il permet une meilleure coordination de la planification notamment sur les questions environnementales, sur les infrastructures et sur la hiérarchie des centres.

Puis le plan directeur d'urbanisme est un schéma stratégique de développement spatial à l'échelle urbaine, qui exprime une vision à long terme du développement de la ville-centre, en général vingt ans. Ce plan est contraignant par nature et l'ensemble des projets de développement de la ville doit s'y conformer. Il esquisse l'utilisation des sols dans la ville : zones d'extension, fonction des quartiers par zone, développement des réseaux de transports. Il traduit spatialement la stratégie de développement. Ce plan donne une perspective générale du devenir de la ville et laisse les détails d'aménagement aux plans sectoriels.

Les plans sectoriels détaillés fixent, à l'échelle de la parcelle, les règles d'occupation des sols et de construction. Ils définissent la destination fonctionnelle des terrains, le coefficient d'occupation des sols, l'agencement et la forme de l'aménagement ainsi que les plans de réseaux. Tout ce qui n'est pas spécifié par les orientations stratégiques du plan directeur d'urbanisme le sera au niveau des plans sectoriels détaillés, qui respectent le plan directeur.

Ces quatre documents de planification ont été renforcés en 2007 par une nouvelle loi sur la planification urbaine et rurale¹⁵⁴. Cette dernière consolide l'intégration des

¹⁵⁴ Cette loi, adoptée en octobre 2007 et appliquée en janvier 2008, vient mettre à jour la Loi sur la planification urbaine, qui datait de 1989. Déjà, la dimension rurale fait dès lors partie de la planification urbaine. Cette loi met l'accent sur le développement durable, sur une planification qui prend en compte la dimension environnementale, une utilisation intelligente de l'énergie et la protection des ressources naturelles telles que les terres arables. Elle introduit également la notion de patrimoine culturel et de patrimoine urbain, qui doivent être protégés et intégrés dans le développement urbain. Enfin, cette loi impose une concertation

espaces ruraux, dans le but d'une meilleure coordination entre développement rural et développement urbain, et d'un contrôle de la croissance urbaine au détriment des terres agricoles. Elle donne force de loi à l'un des plans détaillés afin de mieux contrôler l'aménagement urbain, le plan directeur détaillé (*kongzhixing xiangxi guihua*). En parallèle, de nouveaux plans émergent, parmi lesquels le plan stratégique régional, qui est le premier véritable plan spatial à une telle échelle. Le tableau 35 récapitule dès lors la portée des documents de planification en vigueur.

Tableau 35. Les types de plans et leur couverture spatiale

Type de plan	Couverture spatiale	Impact
Plan stratégique régional / Schéma de l'armature urbaine	Région	Orientation
Plan directeur	Municipalité / district	Orientation
Plan directeur d'urbanisme	Ville-centre / Bourg	Légal
Plans détaillés	Quartier / Parcelle	Légal / Orientation

Source : YEH Anthony, XU Jiang et LIU Kaizhi, 2011, « China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends », Londres, *Urbanization and Emerging Population Issues* 5, p. 24.

Ce système de planification connaît encore deux limites majeures liées au statut non contraignant de la plupart des documents de planification, bien que la loi de 2007 démontre que les autorités chinoises en aient pris conscience.

La première concerne la capacité de contrôle des constructions à l'échelle des quartiers. En effet, à partir des années 1980, dans le cadre de la décentralisation, la gestion du développement urbain a été déléguée aux gouvernements locaux à travers deux actes administratifs, le permis d'utilisation des sols et le permis de construire, devenus nécessaires pour tout projet d'aménagement et de construction. Ces deux documents sont délivrés sur la base des plans sectoriels détaillés, qui par conséquent servent de base au contrôle de l'aménagement urbain par les autorités locales. Pourtant, les plans sectoriels détaillés n'ont pas de valeur légale et ne sont donc pas contraignants, mis à part le plan directeur détaillé, qui prend la forme d'un plan d'occupation des sols. Ce dernier est le plus général, et laisse encore de larges marges de manœuvre aux projets (coefficient d'occupation des sols, hauteur du bâti, emprise de la chaussée). Le suivi et le contrôle des projets urbains, souvent au centre d'intérêts politico-économiques, bien que la loi de 2007 ait contribué à les améliorer, restent problématiques¹⁵⁵.

publique d'un minimum de trente jours pour tous les nouveaux projets de développement, afin de mettre un frein aux nombreux abus des autorités locales au détriment de la population.

¹⁵⁵ YEH Anthony, XU Jiang et LIU Kaizhi, 2011, « China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends », *op. cit.*, p. 23.

La deuxième limite concerne la cohérence et la coordination du développement des territoires à l'échelle régionale. La loi de 2007 a certes contribué à l'émergence de nouveaux plans à cette échelle, tel que le plan stratégique régional, cependant, ce plan n'est pas obligatoire et de nombreux acteurs de l'aménagement estiment qu'il aurait dû être intégré à cette loi, étant donné son rôle capital dans la formation de nombreuses régions métropolitaines¹⁵⁶. De même, que ce soit le schéma de l'armature urbaine ou le plan directeur du district ou de la municipalité, ces deux plans n'ont malheureusement pas de valeur légale, seul le plan directeur d'urbanisme, à l'échelle de la ville-centre, est une référence contraignante.

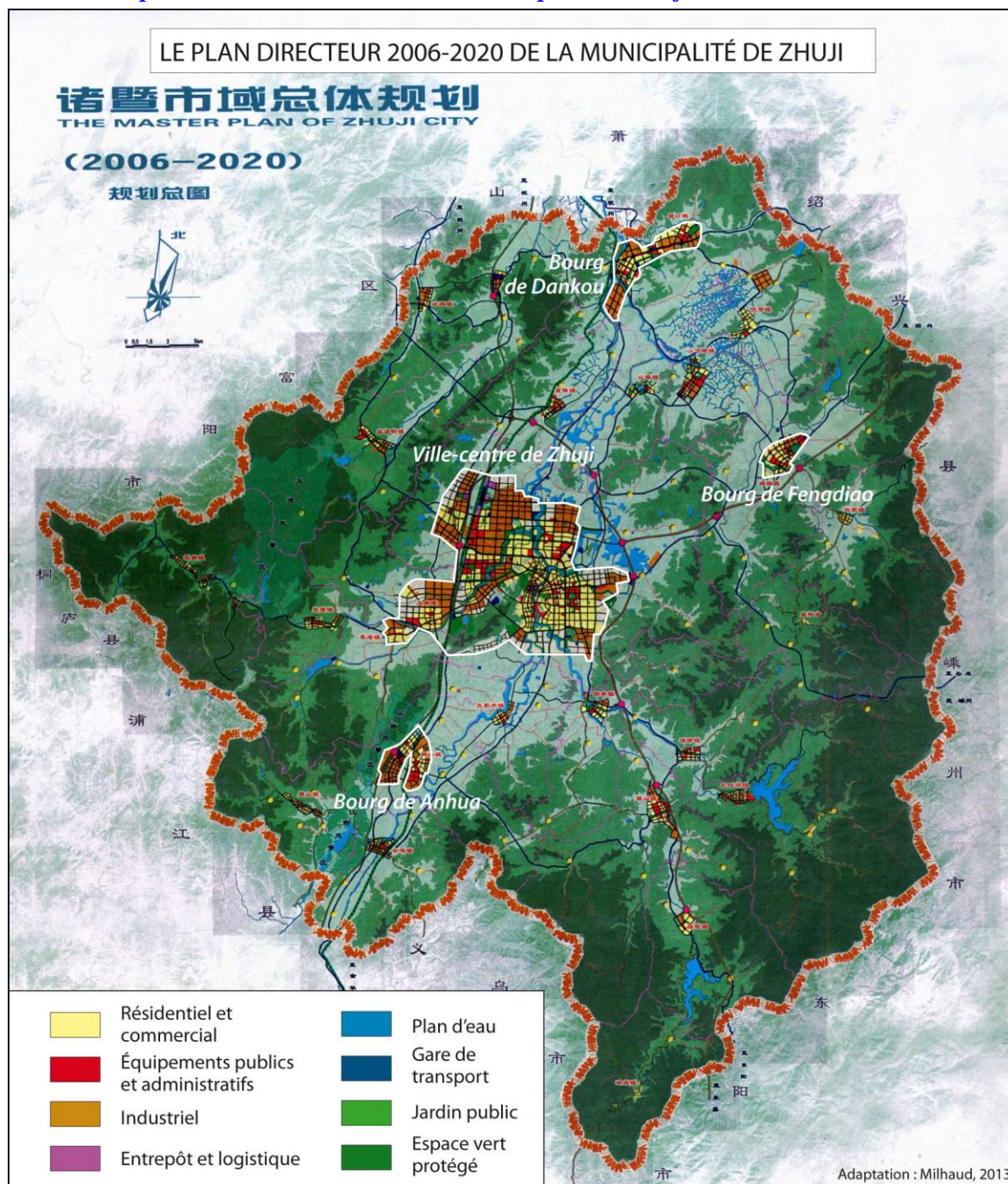
Pourtant, le plan directeur de la municipalité ou du district, qui, bien que n'étant pas contraignant, revêt un aspect directif indéniable du fait principalement de la concentration des pouvoirs au niveau des gouvernements de niveau de district, démontre l'utilité d'une planification forte à une échelle plus grande que celle de la ville-centre. Nous prenons ici deux exemples afin d'illustrer l'apport du plan directeur à l'échelle de la municipalité ou du district. Le premier concerne la municipalité de Zhuji (*cf.* carte 28) dans le bassin du Jinq.

La municipalité a une surface totale de 2 311 km², alors que la ville-centre devrait atteindre en 2025 une surface de 72 km² d'après le plan directeur, soit à peine plus de 3 % du territoire de la municipalité. Le dernier recensement de 2010, donne pour la ville-centre une population de 368 432 habitants, soit presque un tiers de celle de la municipalité, qui est de 1 157 938¹⁵⁷. Ce plan directeur, pensé à l'échelle de l'ensemble de la municipalité, intègre les bourgs et villages périphériques, sur une surface trente fois supérieure à celle de la ville-centre. Les équipements publics et administratifs (en rouge sur le plan directeur) sont répartis sur l'ensemble de la municipalité, certes concentrés en priorité dans la ville-centre mais aussi présents dans les bourgs périphériques. Le plan directeur prévoit également l'aménagement de zones industrielles (en marron) et de parcs résidentiels (en jaune) dans chacun de ces bourgs. Autant d'orientations qui montrent que le développement spatial n'est pas uniquement pensé à l'échelle de la ville-centre, mais qu'il s'élargit aux bourgs périphériques, à savoir Diankou, Fengdiao et Anhua.

¹⁵⁶ YEH Anthony, XU Jiang et LIU Kaizhi, 2011, « China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends », *op. cit.*, p. 25.

¹⁵⁷ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, vol. 1, p. 4 et 8.

Carte 28. Le plan directeur 2006-2020 de la municipalité de Zhuji



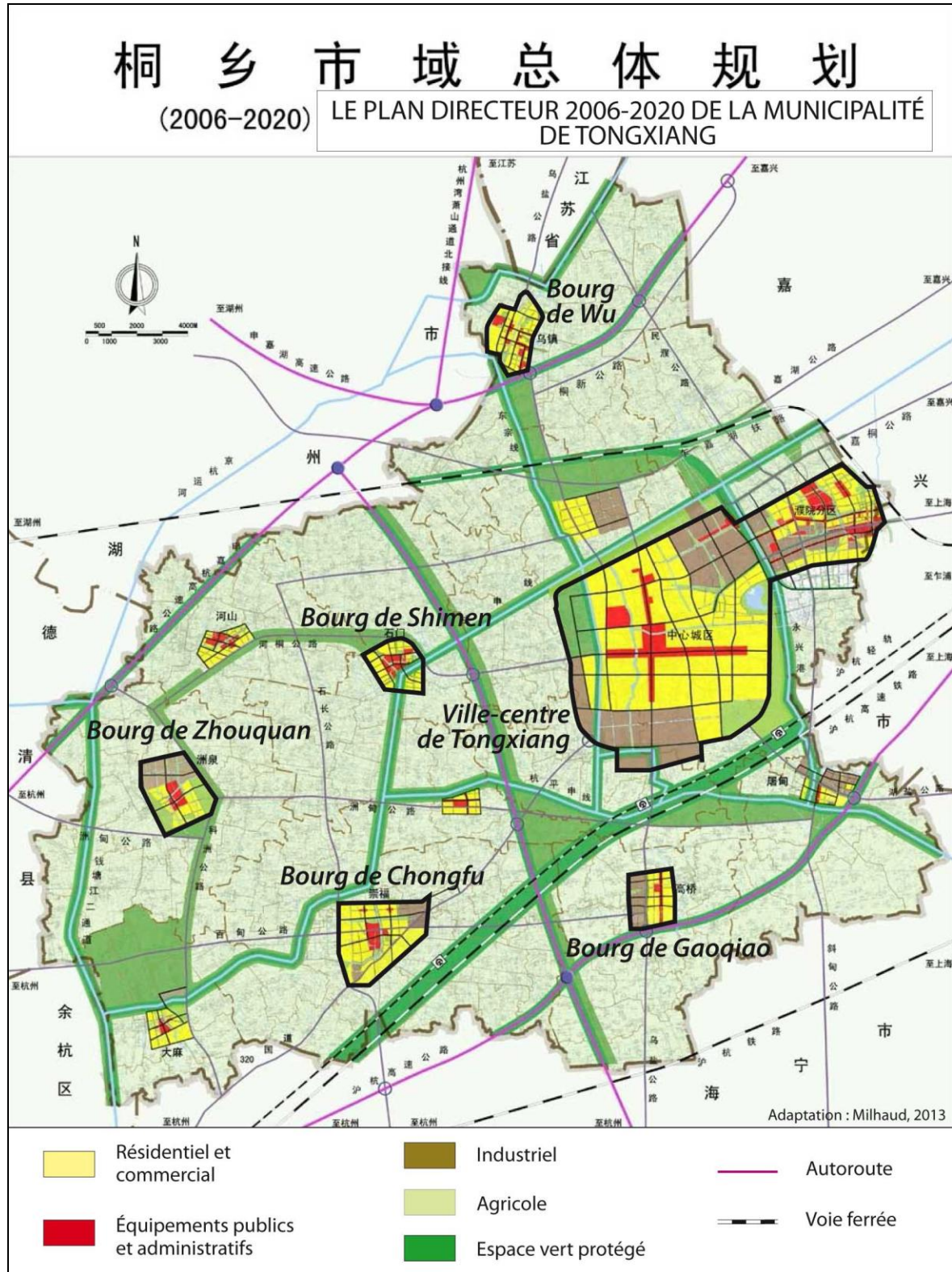
Source : Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 78.

Le même constat peut être fait pour la municipalité de Tongxiang (cf. carte 29) dans la région deltaïque. La ville-centre occupe environ 70 km², alors que la surface de la municipalité est de 727 km²; elle concentre 296 586 habitants, alors que la population de la municipalité est de 815 848 habitants¹⁵⁸. Le ratio est donc de 10 pour le territoire et de 3,5 pour la population. Le plan directeur affiche également une volonté d'étendre les

¹⁵⁸ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2 et 6.

activités administratives, industrielles et immobilières dans les périphéries rurales, en l'occurrence dans les bourgs de Wuzhen, Shimen, Zhouquan, Chongfu et Gaoqiao.

Carte 29. Le plan directeur 2006-2020 de la municipalité de Tongxiang dans la région deltaïque



Source : http://xxgk.tx.gov.cn/015/04/0400/201204/t20120412_48631.htm, site Internet du gouvernement de Tongxiang, consulté en octobre 2012.

Ainsi le plan directeur de la municipalité prévoit-il l'occupation des sols, leur vocation et le tracé des réseaux de transport. Il ajuste une planification spatiale précise et cohérente au niveau des entités de rang de district. Mais au-delà de cette échelle, la planification spatiale reste pauvre et sans véritable moyens de mise en œuvre, à l'image du schéma d'armature urbaine qui ne dispose d'aucun moyens financiers ou de politiques dédiés, et dans les faits ne joue pas de rôle de coordination des autres plans sectoriels.

... mais fragmentée et sans mise en œuvre régionale

Ainsi l'obstacle à une planification cohérente réside-t-il dans le manque de coordination des ministères et des agences gouvernementales qui interviennent dans le développement des villes. Les plans déjà évoqués définissent un cadre dans lequel doivent s'intégrer les autres documents de planification sectorielle, réalisés par les ministères et leurs entités subordonnées. Si cela fonctionne à l'échelle locale voire jusqu'à l'échelle du district, la planification régionale souffre de sa fragmentation.

À chaque échelon territorial, trois documents ont en particulier un impact sur la planification spatiale : le plan de développement spatial, qui correspond suivant l'échelle à un des quatre documents de planification que nous venons d'analyser, puis le plan quinquennal de développement socio-économique et le plan d'occupation des sols.

Le plan de développement spatial est réalisé par le ministère du Logement et du développement urbain rural et de ses entités subordonnées, telles les bureaux de la construction et de la planification urbaine. Ces derniers sont chargés de concevoir le développement des territoires d'un point de vue fonctionnel. À l'échelle locale, ils opèrent sous la direction des gouvernements locaux. Au-delà de l'échelon du district, ils préparent des études régionales et réalisent les plans nécessaires à la coordination spatiale : relations fonctionnelles entre les villes (le schéma de l'armature urbaine que nous avons évoqué), distribution des infrastructures et des équipements au niveau régional, localisation des zones industriels, des gares multimodales ou encore des zones protégées. Ces plans se conçoivent à une échelle régionale et abordent en particulier les aspects socio-économiques et environnementaux.

Le plan quinquennal de développement socio-économique est réalisé aux différents échelons de la hiérarchie administrative par la Commission nationale de la réforme et du développement. Il a la plus forte influence sur le développement spatial des territoires à l'échelle régionale : il guide et encadre les plans des autres ministères. Il définit les grandes

orientations stratégiques de développement ainsi que les objectifs économiques et démographiques. Il synthétise les politiques publiques à mettre en œuvre, les politiques régionales¹⁵⁹ et les investissements à réaliser. Enfin, il est le document de référence qui relie les investissements publics aux territoires.

Le troisième document *a priori* contraignant est le plan d'occupation des sols préparé par le ministère de la Gestion des terres et des ressources. Il définit les quotas sur la répartition et l'utilisation des terres entre les besoins liés au développement urbain et industriel et l'objectif de conservation des terres agricoles. Il s'occupe principalement de la protection de l'environnement et de la préservation des terres et des ressources. Plus spécifiquement, les quotas quantifient la surface de terres agricoles convertibles en terrains constructibles.

Bien d'autres ministères interviennent dans le développement spatial. Ainsi le ministère des Chemins de fer, le ministère des Transports, le ministère de l'Agriculture ont-ils chacun leurs propres plans régionaux. De la planification régionale ainsi fragmentée, il résulte des conflits interministériels compromettant la mise en œuvre de plans stratégiques à l'échelle régionale (*cf.* tableau 36).

¹⁵⁹ Le Centre de recherche sur le développement du Conseil des affaires d'État est le lieu de réflexion sur la politique régionale.

Tableau 36. Une planification fragmentée

Institution intervenant dans l'aménagement à l'échelle nationale	Ministère du Logement et du développement urbain et rural	Commission nationale de la réforme et du développement	Ministère des Chemins de fer	Ministère de la Protection environnementale	Ministère de la Gestion des terres et des ressources	Ministère des Transports	Autres ministères : agriculture, électricité, communication
Document de planification – échelle nationale	Schéma national de l'armature urbaine / Régions métropolitaines	Plan de développement socio-économique : plans directeurs, plans sectoriels, planification régionale (transprovinciale)	Plan national de développement des chemins de fer	Plan national de protection de l'environnement	Plan national d'occupation des sols	Plan national des réseaux de transport	Plans sectoriels
Institution intervenant dans l'aménagement à l'échelle régionale	Bureau provincial de la Construction et de la planification municipale	Agences locales de la réforme et du développement	Agences régionales des Chemins de fer	Bureaux locaux de la Protection environnementale	Départements locaux de la Gestion des terres	Départements locaux des Transports	Autres départements locaux
Document de planification – échelle régionale / locale	Schéma de l'armature urbaine à l'échelle de la province, de la municipalité, du district et du village	Plans locaux de développement socio-économique (au niveau de la province, de la municipalité, du district et du village) : plans directeurs, plans sectoriels, planification régionale	Plan régional de développement des chemins de fer	Plan local de protection de l'environnement	Plan local d'occupation des sols à l'échelle de la province, de la municipalité, du district et du village	Plans locaux des réseaux de transport	Plans sectoriels

Source : YEH Anthony, XU Jiang et LIU Kaizhi, 2011, « China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends », *op. cit.*, p. 27.

En conclusion, la planification spatiale s'avère efficace (en terme de mise en œuvre) à l'échelle de la ville voire du district. En effet, les deux documents aujourd'hui légalement contraignants sont le plan directeur d'urbanisme, qui est à l'échelle de la ville-centre, et le plan directeur détaillé, qui est à l'échelle du quartier ou de la parcelle. Parmi les autres plans sans valeur légale, le plan directeur de la municipalité (ou du district), du fait de la décentralisation et des nombreux pouvoirs délégués à cet échelon administratif, revêt un caractère directif, voire obligatoire. Mais au-delà, les documents de planification spatiale n'ont qu'une valeur d'orientation. La planification à l'échelle régionale est encore balbutiante et très fragmentée, et il n'y a aucun document de référence de synthèse. À l'échelon de la préfecture par exemple, il n'existe pas de plan directeur spatial. Les schémas de transport définissant le tracé des routes interurbaines, des autoroutes et des voies ferrées se révèlent les plus contraignants et les plus structurants. Les autres plans de planification n'ont pas de déclinaison spatiale contraignante à l'échelle régionale, et ne permettent pas d'avoir une vision intégrée du développement régional. Ainsi les quotas définis par le ministère de la Gestion des terres et des ressources sont-ils très importants à l'échelle locale, mais aucun document ne permet d'appréhender leur logique à l'échelle régionale et leur impact spatial.

Ce faisant, la cohérence des schémas directeurs réalisés au niveau des districts et des municipalités n'est absolument pas assurée à l'échelon supérieur si ce n'est au regard des schémas de transport : l'occupation des terres ne se conçoit pas dans une vision régionale. En outre, la définition d'un schéma fonctionnel entre les différentes entités de l'armature urbaine reste marginale. Les plans directeurs s'arrêtent brutalement aux limites administratives des districts et des municipalités, sans réelle concertation avec l'entité territoriale voisine. Le système territorial se focalise sur la ville-centre, alors qu'il s'inscrit dans une continuité territoriale avec le district ou la municipalité voisine. Seul le tracé d'une autoroute ou d'une voie ferrée en assure les relations interurbaines. En creux, ces plans directeurs révèlent que la fonctionnalité des territoires ne se conçoit pas au-delà des limites administratives de la municipalité ou du district.

Par ailleurs, en amont de l'échelon préfectoral, il n'existe pas d'instruments dédiés à l'aménagement du territoire. D'un côté, le plan quinquennal liste les idées directrices de développement socio-économique et d'un autre le Centre de recherche sur le

développement édicte des orientations sans en revendiquer la mise en œuvre, qui relève de l'initiative locale¹⁶⁰.

La planification spatiale « régionale », qui s'arrête donc pour l'essentiel à l'échelle des districts et des municipalités, ne concerne que les réseaux de transport. Par conséquent, la planification de l'occupation des sols et de l'armature urbaine souffre de l'absence de moyens de mise en œuvre. Elle serait pourtant essentielle à la gestion durable de l'utilisation des terrains dans des espaces soumis à de fortes pressions démographiques, industrielles et urbaines à l'image du delta du Yangzi. En ce qui concerne l'armature urbaine, le manque de réflexion stratégique à cette échelle conduit à une promotion indifférenciée des petites villes. Les investissements publics s'y multiplient sans distinction du potentiel économique de chacune d'entre elles.

Le développement urbain au service de la croissance économique

En l'absence d'une planification régionale contraignante, les autorités locales disposent d'une relative liberté pour conduire le développement de leurs territoires. Dans le même temps, elles sont incitées par une politique du chiffre et par un système politico-administratif permettant de contrôler l'évolution des carrières des dirigeants locaux en fonction de leur capacité à atteindre les objectifs fixés, en l'occurrence les objectifs économiques, qui pèsent fortement sur les prises de décisions majeures.

Le système hiérarchique prévoit en effet que chaque unité administrative, en l'occurrence le gouvernement local, soit évaluée et contrôlée par l'unité administrative supérieure, et ainsi de suite. La croissance économique étant l'objectif prioritaire du gouvernement central, et les gouvernements locaux y participant directement, les critères d'évaluation des dirigeants sont officiellement des indicateurs socio-économiques. Les objectifs concernent le niveau de PIB, son taux de croissance, le PIB par habitant, les investissements directs étrangers ou encore les ressources propres. Par conséquent, les gouvernements locaux mettent en place des politiques ciblées sur ces objectifs au détriment d'une vision plus large du développement, qui engloberait l'environnement, la qualité de vie ou la protection des travailleurs¹⁶¹.

En parallèle de la hiérarchie administrative, les nominations aux postes clés tant de l'administration que des industries ou des médias sont gérées par le département de

¹⁶⁰ LANGER Frédéric, 2011, *Pratiques d'aménagement du territoire en Chine*, *op. cit.*, p. 17-19.

¹⁶¹ CHAN Kam Wing, 2010, « Fundamentals of China's Urbanization and Policy », *op. cit.*, p. 68.

l'Organisation centrale, direction des ressources humaines du Parti¹⁶². Ce service nomme notamment les maires et les maires adjoints. Dans ce contexte, les luttes de pouvoir sont au cœur de la vie politique, et le département de l'Organisation centrale agit en médiateur et arbitre. Ainsi la carrière des dirigeants des villes est-elle étroitement liée à la santé économique de leur territoire. Ils ont cinq ans maximum pour faire leurs preuves et prétendre à une promotion.

Par conséquent, les modalités de fabrication de la ville se révèlent essentiellement politiques, avec comme objectif majeur faire du développement urbain le moteur du développement économique. Les dirigeants locaux en ont le contrôle et les professionnels de l'aménagement, planificateurs, architectes, instituts de développement urbain chargés de la conception, en sont réduits à un rôle d'exécutants et n'ont que très peu de marge de manœuvre¹⁶³. C'est le secrétaire du Parti qui en est le chef d'orchestre et qui prend toutes les décisions, jusqu'aux implantations et dimensions des composants physiques : tailles des routes, des parcs, emplacements des gares, du musée. Le pouvoir local a pour mission la mise en œuvre du plan quinquennal, focalisé sur l'accroissement du PIB, d'où le choix d'opter pour un aménagement prioritairement conçu pour les investisseurs.

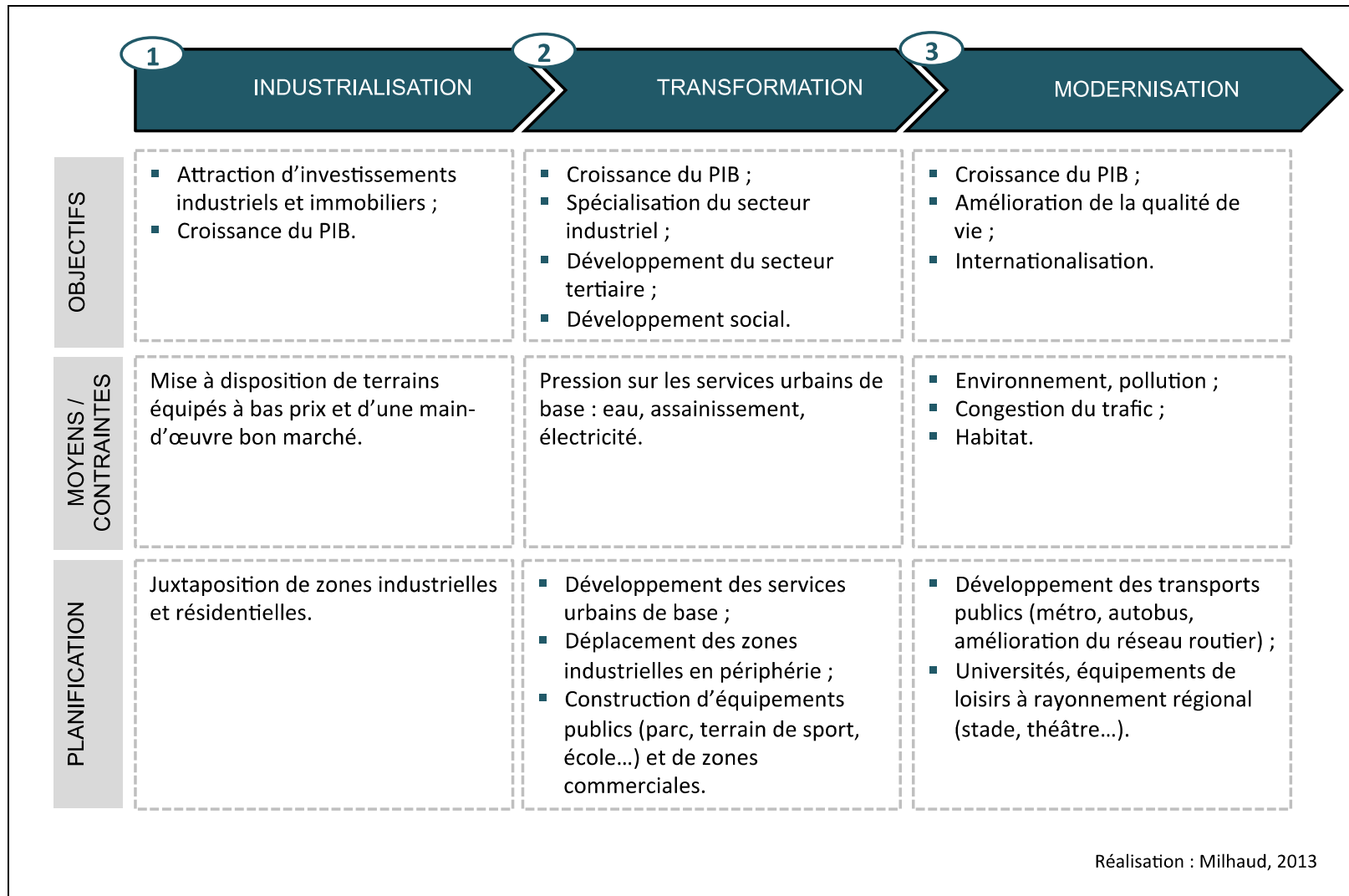
Ces investissements sont principalement industriels et immobiliers. La stratégie considérée jusqu'alors comme exemplaire dans les grandes villes est reproduite ici à une échelle réduite. L'évolution de la ville est marquée par trois étapes (*cf.* schéma 5) : la phase d'industrialisation, la phase de transformation et la phase de modernisation¹⁶⁴.

¹⁶² McGREGOR Richard, 2010, *The Party: The Secret World of China's Communist Rulers*, Londres, Penguin Books, p. 3-12.

¹⁶³ Entretien avec Zhuo Jian, 4 novembre 2011. Zhuo Jian est professeur associé à l'Université Tongji. Il collabore avec l'Institut d'urbanisme de l'université Tongji à la planification de nombreux projets de développement dans le delta du Yangzi, notamment dans le domaine du transport. Ses travaux portent en particulier sur le thème de la mobilité urbaine.

¹⁶⁴ McKinsey Global Institute, 2009, *Preparing for China's urban billion*, *op. cit.*, p. 78-99.

Schéma 5. L'évolution de la ville chinoise



La phase d'industrialisation correspond à la période d'attraction des investissements en soutien à la croissance. Les autorités mettent à disposition des investisseurs des terrains à bas prix, des infrastructures, une main-d'œuvre bon marché, et un environnement juridique et fiscal avantageux, pour attirer les industries à haute intensité de travail, pour créer de l'emploi et pour augmenter le PIB par habitant. La planification qui en résulte consiste en une juxtaposition de zones industrielles et résidentielles. Durant la phase de transformation, si la croissance du PIB reste la priorité, le secteur industriel se spécialise, le secteur tertiaire, en particulier les services, se développe. Au-delà de la stricte croissance économique, la qualité de vie et l'environnement deviennent progressivement des priorités des autorités locales. Les contraintes et nuisances récurrentes liées aux services urbains tels que l'eau, l'assainissement, l'énergie ainsi que la congestion des voies de communication et la pollution s'intensifient durant cette phase suite à la croissance urbaine et industrielle. La planification urbaine ne peut plus s'en tenir à un zonage basique : les usines sont repoussées à l'extérieur du centre dans de nouvelles zones économiques et non exclusivement industrielles, les transports publics et les zones vertes s'étendent, et les autorités locales commencent à intégrer des concepts de développement durable et de compétitivité. Enfin, en phase de modernisation, la qualité de vie des habitants devient la priorité : les problèmes de congestion du trafic, de pollution et de salubrité de l'habitat sont une priorité, la croissance économique reste un objectif clé mais s'opère au travers d'une ouverture de la ville à l'international.

La plupart des petites villes se situent au début du processus, dans la phase d'industrialisation. Certaines, les plus développées telles Yiwu, Jinhua ou Jiaying, entrent dans la phase de transformation. Au cours de la première étape, il s'agit de créer les zones industrielles spéciales, entièrement loties offrant les conditions d'installation avantageuses. Dans un deuxième temps, pour attirer les investissements immobiliers, la ville s'engage, à une échelle souvent irréaliste, dans l'édification d'infrastructures de prestige : centre administratif et centre d'affaires, place du peuple, vastes avenues. La surenchère prévaut bien qu'elle soit totalement étrangère aux réels besoins des populations, mais officiellement dictée par les objectifs de croissance.

Le déséquilibre des finances locales

Le financement de la petite ville en mutation ne fait qu'accroître un déséquilibre budgétaire d'origine institutionnelle. L'attraction d'investissements industriels ou immobiliers a permis, et c'est un point positif, une extension significative des infrastructures. Mais les collectivités locales en avaient-elles pour autant les moyens ? Il se trouve que la gestion des finances publiques n'a été décentralisée qu'au niveau des dépenses, entraînant une situation où les collectivités locales ont des dépenses supérieures à leurs recettes. En conséquence, elles ont recours à l'endettement et à la conversion systématique de terres agricoles en terrains constructibles. Les montants investis à l'échelle de la province dans les infrastructures (eau potable, assainissement, électricité, équipements publics, transports, télécommunications, équipements éducatifs) sont passés de 37 % des revenus des gouvernements locaux en 1990 à 133 % en 2000 (cf. tableau 37). Pendant les années 2000, leur part relative baisse légèrement mais reste toujours élevée, 94 % en 2005 et 62 % en 2010. À la fin des années 2000, la vanne ouverte du crédit a contribué à alimenter ces investissements.

Tableau 37. Les importants investissements dans les infrastructures comparés aux revenus locaux dans la province du Zhejiang

Année	Investissement dans les infrastructures par habitant (yuans)	Revenus financiers totaux du gouvernement par habitant (yuans)	Part de l'investissement en infrastructure dans le revenu total
1990	89	240	37 %
1995	527	569	93 %
2000	1 947	1 463	133 %
2005	4 307	4 597	94 %
2010	6 400	10 310	62 %

Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 2-3 pour la population, p. 135 pour les investissements en infrastructures et p. 435 pour les revenus financiers totaux.

Les petites villes ont bénéficié de prêts du gouvernement central pour amorcer une croissance urbaine porteuse de développement. En poursuivant l'analyse de la gestion des finances publiques, on note que, globalement, l'État central n'assure que 25 % des dépenses totales, alors qu'il garde 40 % des recettes. Les autorités locales sont donc amenées à réaliser 75 % des dépenses avec seulement 60 % des recettes¹⁶⁵. Dans la province du Zhejiang, la situation apparaît alarmante : en 2010, alors que les recettes s'élèvent à 97,5 milliards de yuans, leurs dépenses atteignent 134,1 milliards de yuans, c'est-à-dire qu'elles excèdent le budget disponible de 37 % (cf. tableau 38).

¹⁶⁵ LANGER Frédéric, 2011, *Pratiques d'aménagement du territoire en Chine*, *op. cit.*, p. 22.

Tableau 38. Des dépenses supérieures aux recettes pour les petites villes de la province du Zhejiang en 2010

Armature urbaine	Total des recettes (millions de yuans)	Recettes des gouvernements locaux (millions de yuans)	Dépenses des gouvernements locaux (millions de yuans)	Part des recettes locales sur les recettes totales	Écart entre recettes et dépenses locales
Grandes villes	230 450	114 224	111 407	50 %	2 %
Villes moyennes	38 191	21 702	26 268	57 %	-21 %
Petites villes	177 353	97 530	134 103	55 %	-37 %

Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 552-555.

La responsabilité en matière de taux ou de base d'imposition relève de l'échelon national. Les autorités locales n'ont aucune latitude d'ajustement de leurs recettes. Ce système fiscal encourage, dans l'objectif de croissance, la course des gouvernements locaux à l'attraction des investissements industriels, les niveaux de recettes des autorités locales étant étroitement liés à la répartition de l'activité économique. Il tend également à généraliser l'un des moyens les plus répandus pour combler l'écart entre recettes et dépenses : le « pillage des terres ». Le reclassement de terres agricoles en terrains constructibles, avec expropriations et dédommagement minimum aux populations rurales, permet de revendre les terrains à des opérateurs immobiliers ou industriels à un prix multiple de 10 à 100 de la valeur originelle, et d'atténuer le déficit local. Le procédé s'est institutionnalisé et sa mise en œuvre est assurée par des sociétés de développement urbain et d'investissement¹⁶⁶ qui ont pour mission de gérer l'aménagement de nouvelles zones urbaines et industrielles. Leur principale garantie leur permettant d'obtenir des prêts ou de lever des fonds est le foncier et les bénéfices tirés de la conversion des terrains. La conséquence, en matière d'urbanisme, en est l'extension des limites de la ville, ce qui, à moyen terme produit l'effet opposé à celui recherché : elle aggrave le déficit budgétaire de la collectivité alors que la densification et la rénovation des vieux quartiers permettraient de circonscrire dans des proportions raisonnables les investissements en infrastructures. En corollaire, les terres cultivées en périphérie des centres urbains diminuent drastiquement. Le tableau 39 reprend l'évolution de la surface des terres cultivées dans chaque municipalité de la province entre 2000 et 2010 : au total, plus d'un quart des terres agricoles ont été bâties en 10 ans.

¹⁶⁶ Les sociétés de développement urbain et d'investissement sont des sociétés appartenant aux gouvernements locaux et chargées de l'aménagement de la ville. Elles ont pour principale ressource la vente des terrains. Elles viabilisent les terrains, accordent les permis de construire aux investisseurs immobiliers ou aménagent les parcs industriels.

Tableau 39. L'évolution des surfaces cultivées dans la province du Zhejiang entre 2000 et 2010

Municipalité de rang préfectoral	Surface de terre cultivée (1 000 ha)		
	En 2000	En 2010	Évolution entre 2000 et 2010
Zhoushan	39,53	24,11	- 39 %
Ningbo	504,82	318,56	- 37 %
Taizhou	407,45	265,43	- 35 %
Wenzhou	366,21	256,29	- 30 %
Jinhua	433,90	303,58	- 30 %
Shaoxing	454,65	329,79	- 27 %
Huzhou	291,20	224,77	- 23 %
Hangzhou	481,98	381,83	- 21 %
Jiaxing	432,39	340,19	- 21 %
Lishui	220,35	176,86	- 20 %
Quzhou	267,02	223,62	- 16 %
Total	3.899,50	2.845,03	- 27 %

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 536 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 528.

Mais la source de revenu provenant de ce pillage se tarit. Quelle peut être la prochaine manne ? Comme le fait remarquer la Banque mondiale dans son évaluation à mi-parcours du XI^e Plan quinquennal, une refonte du système fiscal, ainsi que des relations budgétaires entre les différents niveaux de l'administration, est indispensable pour diminuer la pression de la dépense sur les budgets locaux.

L'urbanisme de secteurs et le marketing territorial

Les petites villes deviennent en fait des produits financiers qui, dans l'esprit des dirigeants locaux, créent une croissance économique qui se mesurerait, à en croire les actions engagées, à l'étalement de la tâche urbaine. Si l'on aborde la petite ville sous l'angle de sa forme, on notera que sa restructuration se base sur un zonage type, dans lequel le réseau routier dessine une nouvelle entité qui se greffe au centre ancien. Depuis le début des années 2000, l'urbanisme de secteurs est une constante de la restructuration des petites villes de la province et la conversion des terres agricoles n'en est qu'un corollaire¹⁶⁷.

Le secteur, idéal urbain

Par le terme de zonage, on désigne un mode de planification qui divise la ville en espaces fonctionnels, chacun d'entre eux ayant une fonction propre. Selon ce modèle de développement, la ville comprend un quartier d'affaires, centre géographique, et des

¹⁶⁷ En Chine, le tournant qui a marqué le début d'un changement radical du visage des villes est le projet de la Nouvelle Zone de Pudong à Shanghai au début des années 1990.

centres commerciaux et de loisirs à la périphérie le long de zones résidentielles structurés par des voies rapides. Les zones industrielles occupent, quant à elles, un espace clairement délimité et distinct des autres activités. L'approche zonale a les avantages d'une conception et d'une mise en œuvre relativement aisées. Les procédures d'aménagement sont clairement simplifiées par cette division en secteurs, dont la mise en valeur est confiée, unité par unité, à des opérateurs privés. Qui plus est, c'est un modèle facilement reproductible, ce qui ne peut que séduire les acteurs locaux de la planification.

Cette approche de l'urbanisme semble découler surtout de la nécessité pour les dirigeants locaux de stimuler une croissance économique rapide. Pour cela, le réflexe immédiat et compréhensible des autorités locales est de miser sur la conversion d'un foncier à faible coût. Mais la rentabilité de ces opérations, quelle qu'en soit la destination, implique une très grande consommation de surface et par là-même systématise un étalement urbain en expansion permanente.

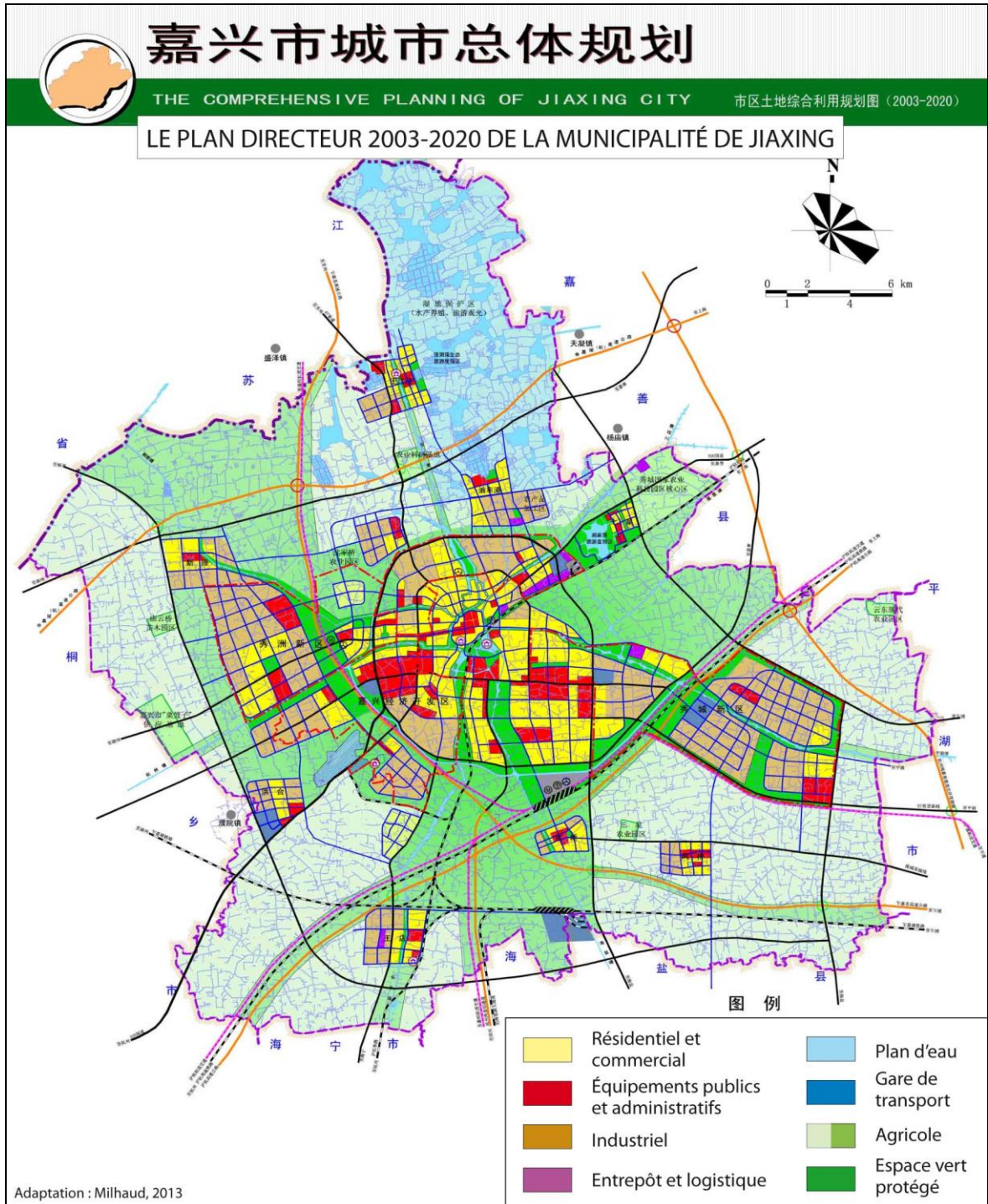
Les limites de ce modèle de développement sont aujourd'hui connues, et une approche différente de la planification est vivement recommandée par les architectes et urbanistes chinois. La ville doit se construire autour d'activités sociales et commerciales localisées en des nœuds de transport, pôles initiateurs du développement des quartiers. Elle se conçoit dès lors comme un maillage, un réseau de quartiers, chacun avec ses équipements, son environnement naturel accueillant un large panel d'activités tant publiques que privées. Ce mode de développement urbain est considéré comme bénéfique en termes économiques, sociaux et environnementaux. Il a été largement traité lors de l'Exposition universelle à Shanghai en 2010, mais n'a pour le moment que très peu d'écho auprès des dirigeants locaux, maîtres d'œuvre d'une urbanisation standardisée, qui a l'avantage de générer des ressources dès la conversion initiale des terrains¹⁶⁸.

Les schémas de développement par secteurs se sont donc généralisés à toutes les petites villes de la province. Les plans directeurs des municipalités de Zhuji et de Tongxiang que nous avons vu précédemment en sont des exemples. La carte 30 reproduit quant à elle celui de la municipalité de Jiaying dans la région deltaïque. Ces plans directeurs ont tous en commun un zonage de l'espace, divisé en secteurs caractérisés par une fonction unique. Ils reproduisent une liste de fonctions identiques : résidentiel sous différentes formes, administratif, école, culture et loisir, santé, équipements publics (jardin,

¹⁶⁸ Entretien avec Zhuo Jian le 4 novembre 2011.

parc, place), équipements de transport, industries. Les secteurs de même fonction sont regroupés et forment un ensemble continu : la ville se fractionne en pôles fonctionnels.

Carte 30. Le zonage dans le plan directeur 2003-2020 de la municipalité de Jiaxing dans la province du Zhejiang



Source : site Internet de la municipalité de Jiaxing <http://www.jiaxing.gov.cn> consulté en octobre 2012.

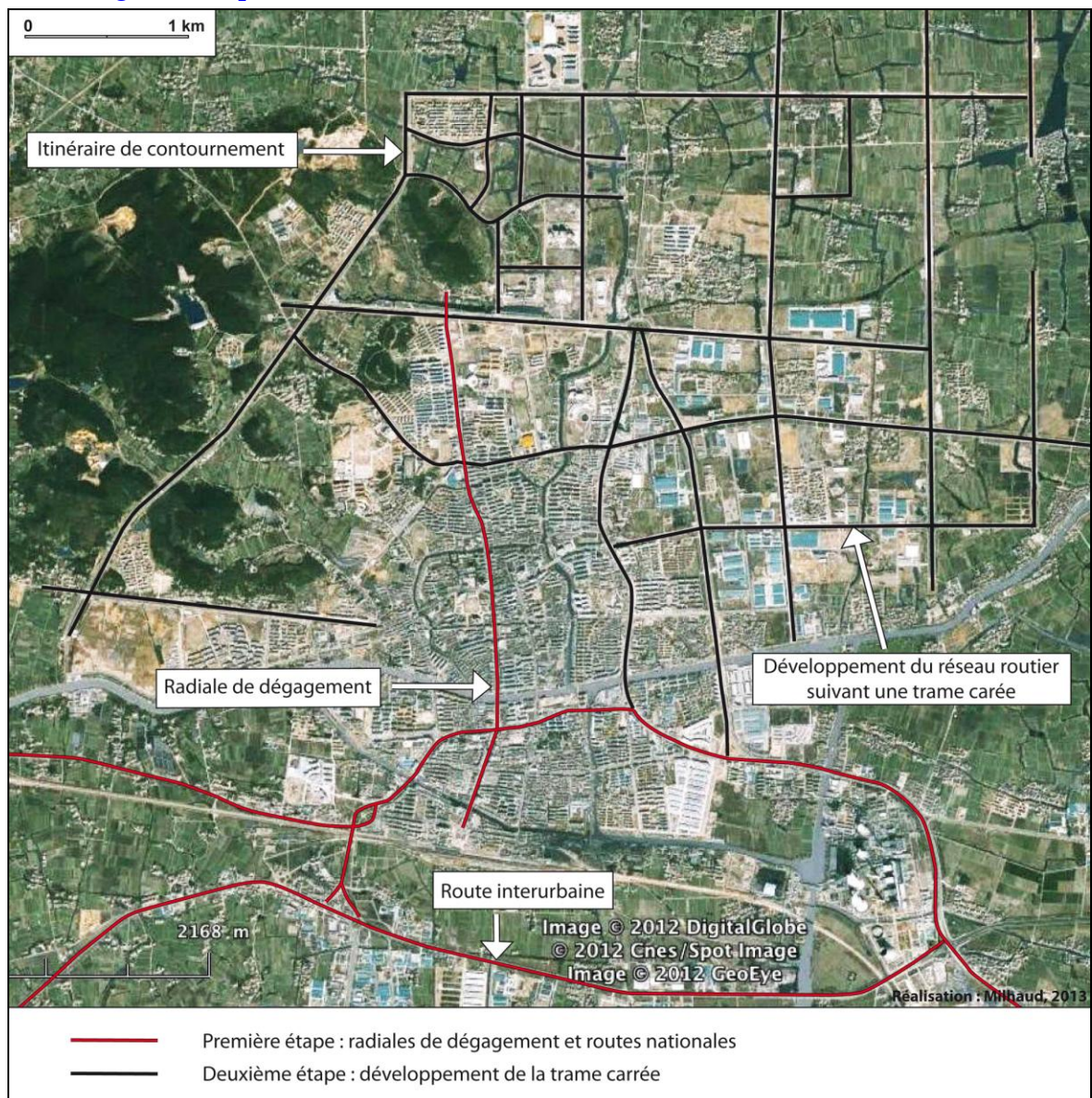
Le maillage anticipé d'un développement standardisé

La logique de ce modèle est donc de créer des parcelles de grandes dimensions ensuite cédées *via* des baux de longue durée à des opérateurs privés. La puissance publique délimite ces parcelles en construisant le réseau routier primaire et secondaire et elle les raccorde aux services de base tels que l'eau et l'électricité. L'aménagement à l'intérieur des parcelles est ensuite réalisé par l'opérateur privé qui doit suivre le plan directeur détaillé.

À l'échelle des agglomérations, le réseau routier décide ainsi des formes de la croissance urbaine. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, on construit ou on élargit les voies radiales de dégagement pour les connecter au réseau interurbain, également restauré et agrandi. Ensuite, en périphérie des centres, un nouveau réseau routier se développe dans les terres agricoles sous forme d'une trame orthogonale. Cette maille comporte un réseau primaire de l'ordre d'un kilomètre de côté et un réseau secondaire de cinq cents mètres de côté. Elle ouvre dès lors les zones périurbaines à l'automobile. Souvent, un itinéraire de contournement marque la limite d'une urbanisation planifiée sur le long terme. Ces itinéraires réalisent la jonction avec les radiales de dégagement. Ils accompagnent la création – en périphérie et parfois en rase campagne – des premières grandes enclaves publiques (cités administratives, campus universitaires) et des zones industrielles et résidentielles. L'échelle de cet aménagement routier illustre le niveau de croissance attendue dans les petites villes.

La carte 36 met en évidence la construction de ce maillage orthogonal dans le bourg centre-administratif de Changxing, situé dans la région deltaïque. À partir du centre ancien, cœur de la ville, le réseau routier se développe à sa périphérie suivant une maille d'environ 1 km de côté. Déjà, des routes sont construites à travers champs à plus de 2 km des limites actuelles de la ville, dessinant les futures parcelles où sont prévus des programmes industriels ou immobiliers. Par endroit, à l'intérieur de cette trame primaire, la trame secondaire se construit là où les projets sont les plus avancés. La ville planifiée est une ville tramée, qui s'accommode tant bien que mal du centre ancien.

Carte 31. Le développement du réseau routier dans le bourg centre-administratif de Changxing dans la région deltaïque



Source : Google Earth, 2012.

Le tracé du réseau dessine un urbanisme de secteur largement ouvert aux acteurs de l'urbanisme commercial, promoteurs de la ville à l'échelle de la parcelle, voire du quartier. Il facilite l'accès à des acteurs internationaux, qui ne cherchent qu'à y placer des projets standardisés.

Les prémices d'un urbanisme commercial

Le développement du réseau routier aux franges des petites villes induit non seulement un changement d'échelle territoriale mais également d'échelle financière. En effet, des terrains plus vastes et à moindre coût, de par leur situation périphérique, sont désormais accessibles

et visibles. La promotion soudaine d'espaces encore récemment enclavés permet de valider non pas des projets d'extension d'intérêt public au sens large, mais des projets architecturaux clés en main pour une clientèle aisée et nécessairement restreinte. De nouveaux complexes urbano-résidentiels apparaissent, usant d'un marketing architectural allant parfois jusqu'à reproduire les symboles les plus emblématiques de certaines villes du monde (cf. photographie 5). La référence prononcée à un style occidental est désormais un argument de vente dans une urbanisation de plus en plus décontextualisée.

Photographie 7. Tianducheng, un « petit Paris » près de Hangzhou

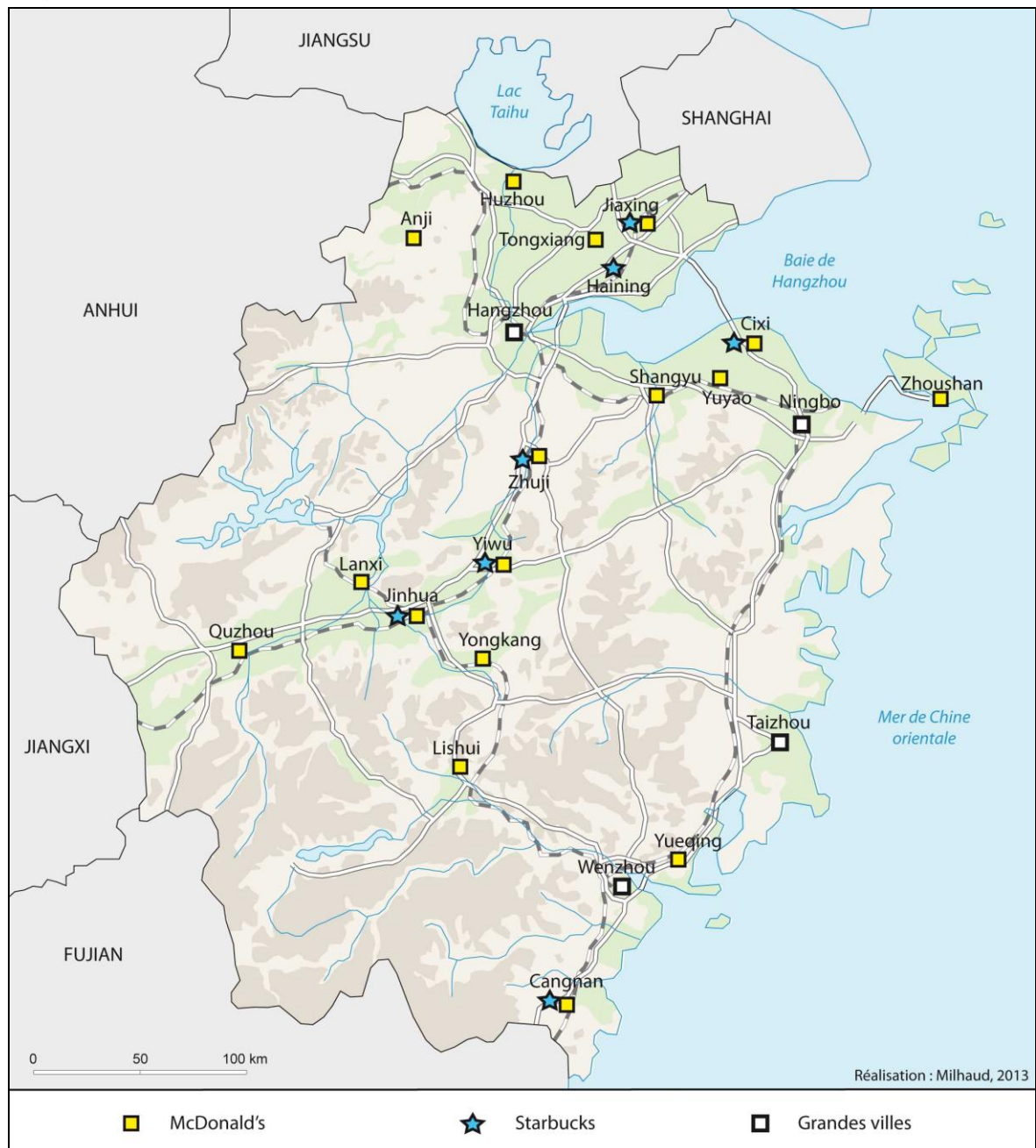


Note : Ce projet immobilier a été réalisé en périphérie de Hangzhou (45 min en bus du centre-ville). Source : <http://www.messynessychic.com/2012/11/20/made-in-china-european-clone-towns/>, consulté en nov. 2012.

Outre les promoteurs immobiliers, les enseignes commerciales sont des acteurs importants de cette nouvelle étape. Ainsi le projet d'une galerie marchande fait-il systématiquement partie de la restructuration urbaine, il jouxte le pôle d'affaires et constitue le centre de gravité de la ville. Déjà, la carte des grandes enseignes de consommation a considérablement évolué en une décennie. Au début des années 2000, les enseignes internationales étaient totalement absentes des petites villes du Zhejiang. Elles se concentraient dans les trois plus grandes villes de la province : Hangzhou, Ningbo et Wenzhou. Aujourd'hui, l'implantation de celles concernant l'alimentation et les biens de consommation courants se banalise. McDonald's, le plus célèbre des franchiseurs

mondiaux, est présent dans 17 petites villes du Zhejiang (cf. carte 32) : Jiaxing, Tongxiang, Huzhou, Anji, Shangyu, Yuyao, Cixi, Zhoushan, Zhuji, Yiwu, Jinhua, Lanxi, Yongkang, Quzhou, Lishui, Cangnan, Yueqing. Starbucks, leader du café en Chine, a ouvert son premier magasin à Pékin en janvier 1999. Aujourd’hui, dans la province du Zhejiang, Starbucks est déjà implanté dans sept petites villes : Haining, Jiaxing, Yiwu, Jinhua, Zhuji, Cixi et Cangnan.

Carte 32. La présence des McDonald's et des Starbucks dans les petites villes de la province du Zhejiang en 2012



Sources : <http://www.mcdonalds.com.cn/> (site Internet de McDonald's en Chine, consulté en novembre 2012) et <http://www.starbucks.com.cn/en/store/store-list.html> (site Internet de Starbucks en Chine, consulté en novembre 2012).

KFC, Nike, Adidas ou encore Jack Jones sont également présents dans de plus en plus de petites villes. Les enseignes de grande consommation, telles que Carrefour ou Ikea, présentes dans les grandes villes, seront la prochaine étape de cet urbanisme commercial.

Les projets « marketing »

Ainsi la commercialisation du foncier a-t-elle soutenu l'urbanisation de larges espaces il y a encore peu agricoles et a financé la construction de la ville. Ce mode de développement « commercial » est symbolisé par les projets « marketing », nom donné aux programmes urbains démesurés, qui se voudraient la vitrine du développement local. Telle est la vision des dirigeants locaux, qui espèrent attirer les investisseurs immobiliers, industriels ou encore les enseignes commerciales par cette image théâtrale de leur ville.

Les projets « marketing » sont les marqueurs les plus significatifs de cet urbanisme de secteur basé sur une stratégie de marketing territorial. Ils représentent la dérive la plus visible du processus de planification. Au cours des années 2000, ils se sont considérablement répandus dans le paysage des petites villes. Selon la définition publiée par le ministère chinois de la Construction, il s'agit de projets : 1) déconnectés des besoins réels de la ville et de ses tendances de développement économique et démographique ; 2) en décalage avec les capacités financières de la ville ; 3) destinés à la promotion des gouvernants locaux, avec un affichage qui précède la réponse aux attentes réelles des utilisateurs¹⁶⁹.

Ces projets « marketing » peuvent prendre différentes formes :

- Les routes « paysage » : elles sont devenues monnaie courante avec des emprises de 80 m, alors que ne circulent en majorité que des charrettes et des mobylettes¹⁷⁰. Bien que la responsabilité de concevoir le tracé du système routier et ses caractéristiques revienne aux planificateurs, les responsables locaux imposent leurs vues afin, par exemple, de gagner le label « de la route la plus large des districts de la province ». Cela s'accompagne d'investissements en éclairage public et en traitement paysager sans intérêt majeur – ne serait-ce que par leur localisation dans la trame urbaine le plus souvent en périphérie du centre-ville – et dont l'apport en « qualité de vie » est d'autant plus négatif qu'il encourage le développement du transport individuel au détriment du transport

¹⁶⁹ SHAO Yisheng, 2008, *Some Observations Concerning China's Urban Development*, op. cit., p. 82.

¹⁷⁰ En comparaison, les Champs-Élysées ont une emprise de 70 m.

collectif et qu'il grève fortement les finances locales en entretien et maintenance des infrastructures associées.

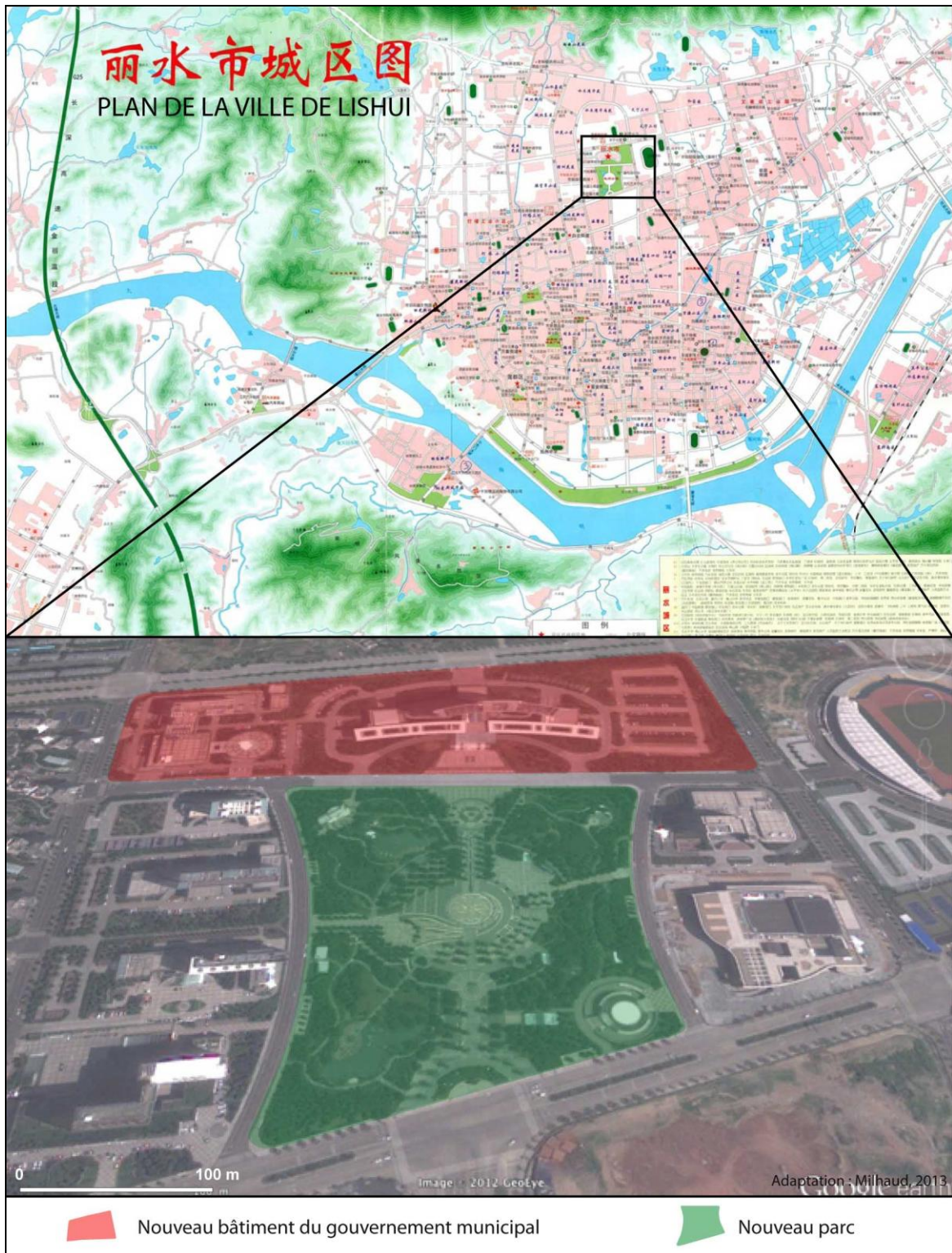
Photographie 8. À l'entrée de Anji, ville chef-lieu de district dans la municipalité de Huzhou, l'exemple d'une route « paysage »



Cliché : Milhaud, 2011.

- Les parcs : ils sont un élément majeur du mode de vie traditionnel, et leur fonction première de rencontre et de détente disparaît dans le gigantisme des projets. Conçus pour accueillir toute la population de la ville, ils créent d'immenses déserts sans attrait. On en reste à des effets d'optiques spectaculaires. Au-delà du gaspillage foncier, ces projets ne répondent à aucune logique d'urbanisation que justifierait par exemple une implantation dans la zone la plus dense de la ville. Ce n'est pas le cas : leurs dimensions impliquent une réalisation en périphérie, souvent à proximité du nouveau bâtiment du gouvernement, lui-même excentré pour des raisons analogues. L'utilisation fréquente de ces espaces en potager par les habitants alentours en est un rare aspect positif.

Photographie 9. Une vue aérienne du nouveau parc et du bâtiment du gouvernement municipal dans la ville-centre de Lishui dans la province du Zhejiang



Note : le parc ci-dessus a une surface de 7 ha, alors que la superficie du terrain sur lequel est situé le bâtiment du gouvernement est de 8 ha. Source : plan scanné de la ville-centre de Lishui, 2011 et Google Earth, 2012.

- Les bâtiments de prestige : ils participent, selon les autorités locales, à la promotion de l'image de la ville. Leur taille excède largement les exigences de l'utilisation qui en est

faite. Sont concernés tant les édifices dédiés à l'exécutif local que, plus généralement, les équipements publics destinés à la culture, au sport et aux transports.

Cette dérive de la planification urbaine a été reconnue par le gouvernement central, l'obligeant à élaborer, dès 2007, une série de mesures, partie intégrante de la nouvelle loi sur la planification urbaine et rurale, destinées à limiter ce type d'investissements. Une note intitulée « Contrôler la largeur des routes et des parcs dans le processus de la construction urbaine », réalisée par le ministère de la Construction, stipule que : 1) les parcs dans les bourgs et les petites villes sont limités à une surface de un hectare, ceux dans les villes moyennes sont limités à deux hectares, et ceux des grandes villes à trois hectares ; 2) la largeur des routes dans les bourgs et les petites villes ne doit pas dépasser quarante mètres en incluant les trottoirs et bordures vertes, cinquante cinq mètres pour les villes moyennes et soixante-dix mètres pour les grandes villes¹⁷¹. Le document exige également la suspension de la construction des routes et des parcs ne respectant pas les normes et la révision de la planification en cours, de la gestion du foncier et du capital des collectivités locales. Il est relativement rare qu'un document officiel provenant de Pékin comporte une réglementation aussi précise et ciblée, ce qui souligne le degré de préoccupation au niveau central et l'urgence d'un recadrage des tendances régionales.

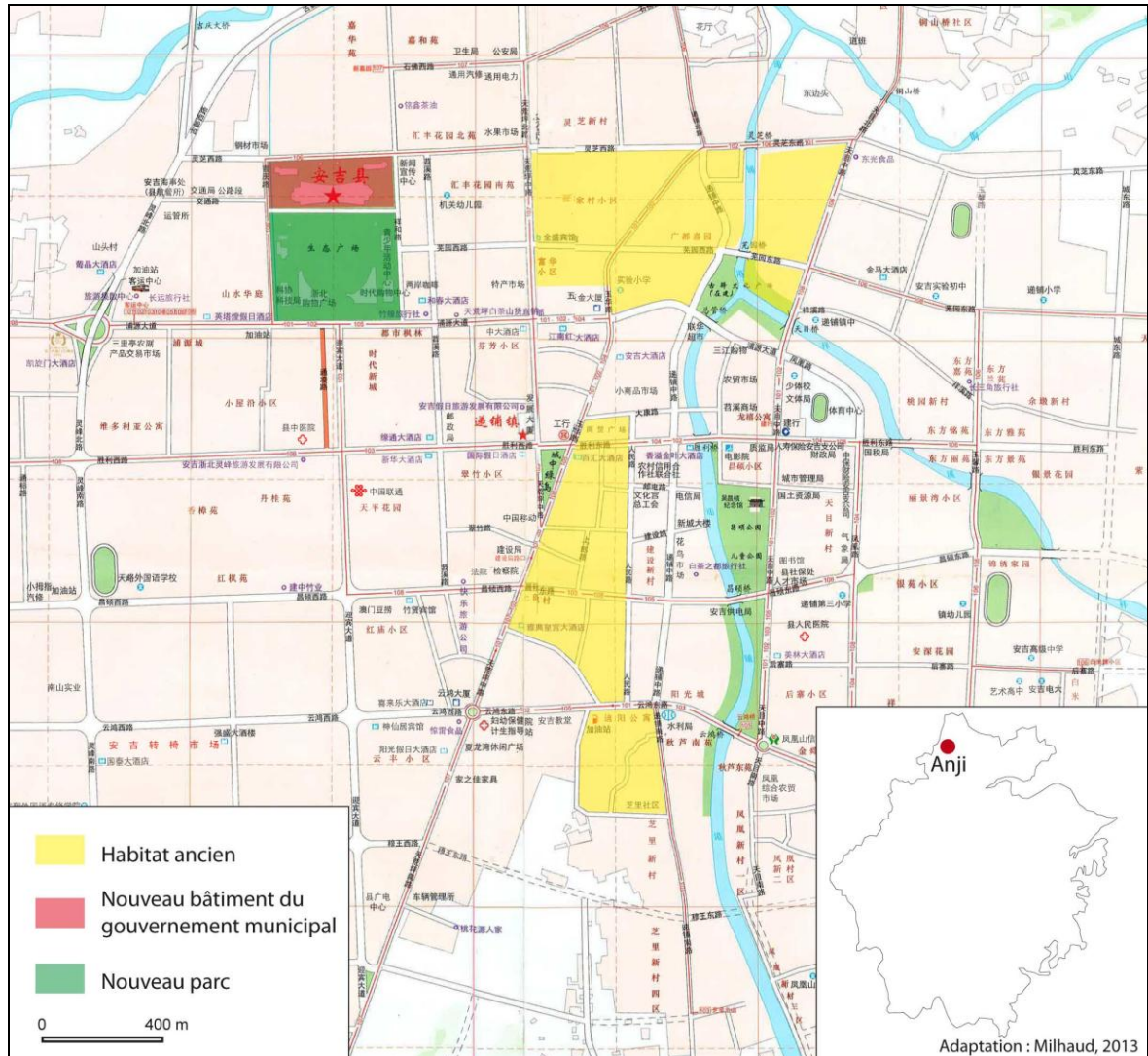
Cependant, la mise en application de telles mesures se heurte aux points de blocage institutionnels et souvent à une prévalence du niveau local. Si quelques villes se plient à la nouvelle réglementation et révisent leurs documents d'urbanisme en conséquence, d'autres l'ignorent tout simplement. La réalisation d'un projet « marketing » n'est assortie d'aucune sanction et, sous cet angle, la décentralisation conforte un système de prise de décision sans pouvoir le réguler.

Le plan d'Anji datant de 2011 (*cf.* carte 33) est un exemple flagrant de l'existence de ces projets « marketing ». L'espace le plus dense correspond à la zone d'habitat ancien, origine de ce bourg centre-administratif de district. Il est situé entre la diagonale routière et la rivière. Le nouveau siège du gouvernement municipal a été construit en périphérie de ce centre-ville, sur un terrain d'une surface de plus de 8 ha. Un grand parc a été réalisé juste devant ce bâtiment, couvrant quant à lui une surface supérieure à 12 ha. Anji est une ville de moins de 100 000 habitants, qui, par conséquent, aurait dû limiter la surface de ses parcs à 1 ha. En novembre 2011, les travaux du parc n'étaient pas encore achevés et, malgré le

¹⁷¹ SHAO Yisheng, 2008, *Some Observations Concerning China's Urban Development*, *op. cit.*, p. 90-91.

surdimensionnement douze fois supérieur aux normes autorisées, en déni complet de la réglementation de 2007, le projet se poursuivait.

Carte 33. Le plan du bourg centre-administratif de Anji



Source : plan scanné du bourg centre-administratif de Anji, 2011.

Les projets « marketing » s’expriment encore sous bien d’autres formes telles que les zones de développement industriel, les parcs universitaires ou les parcs à thème. Au-delà de leur inutilité fonctionnelle, leur gigantisme non seulement accentue la diminution des terres agricoles mais augmente considérablement la pression sur les finances locales. Ils confirment une compétition urbaine engagée entre petites villes de la province. Toutefois, *in fine*, l’impact réel de ces projets sur l’image de la ville apparaît négatif, tant l’impression de vide se substitue aujourd’hui à l’image d’un dynamisme local.

L’objectif prioritaire de croissance économique combiné d’une part au déséquilibre des finances locales et d’autre part à la manne financière que représente la conversion des

terres agricoles a conduit les petites villes à un mode de développement grand consommateur d'espace où la stratégie consiste en l'attraction d'investissements extérieurs. L'aménagement des petites villes a pris la forme d'un urbanisme de secteurs guidé par les principes du marketing territorial. Ce dernier a enclenché une spirale de restructuration à l'identique de ces entités urbaines. Si la décentralisation a permis leur développement, le manque de planification à l'échelle régionale n'a pas pu empêcher la standardisation de cette restructuration laissée entre les mains de dirigeants locaux qui n'ont pas le recul nécessaire pour l'adapter aux spécificités locales.

En conclusion, la mutation rapide du territoire suit trois principes interdépendants à savoir un réseau primaire de voies rapides dédié à l'automobile, la sectorisation de l'espace qui en résulte et le marketing territorial qui s'y développe (*cf.* carte 34). Autrement dit, le maillage routier est l'initiateur de ce mode d'urbanisation : sectoriser l'espace et délimiter de vastes îlots commercialisables. Ce mode d'occupation du sol va en s'amplifiant dans les petites villes, qui voient leur territoire se morceler. Dans la province du Zhejiang, elles peuvent toutes illustrer ce modèle de développement : la petite ville se fabrique systématiquement sur ces références, qui s'affichent en modèle cloné sur l'ensemble du territoire. Cette orientation a des conséquences multiples tant physiques que socio-économiques.

Carte 34. L'extension de la petite ville de Ninghai sur le littoral entre 2000 et 2010



Source : Google Earth, 2012.

Chapitre 6 : Une restructuration clivante

Comme l'indique la carte 34, les petites villes s'étendent sous la forme d'îlots rectangulaires dont le tracé ne tient compte ni de l'habitat ni des voies existantes. Alors que l'image satellite datant de 2000 met en évidence plusieurs villages ou hameaux installés au milieu des champs, ces derniers ont disparu dans l'image satellite de 2010, remplacés par des programmes immobiliers et industriels inscrits dans une trame carrée qui a entièrement recouvert les champs agricoles. Cet aménagement, qui fait, selon l'argumentaire chinois, « table rase du passé pour construire l'avenir », est à l'origine de multiples fractures spatiales et socio-économiques.

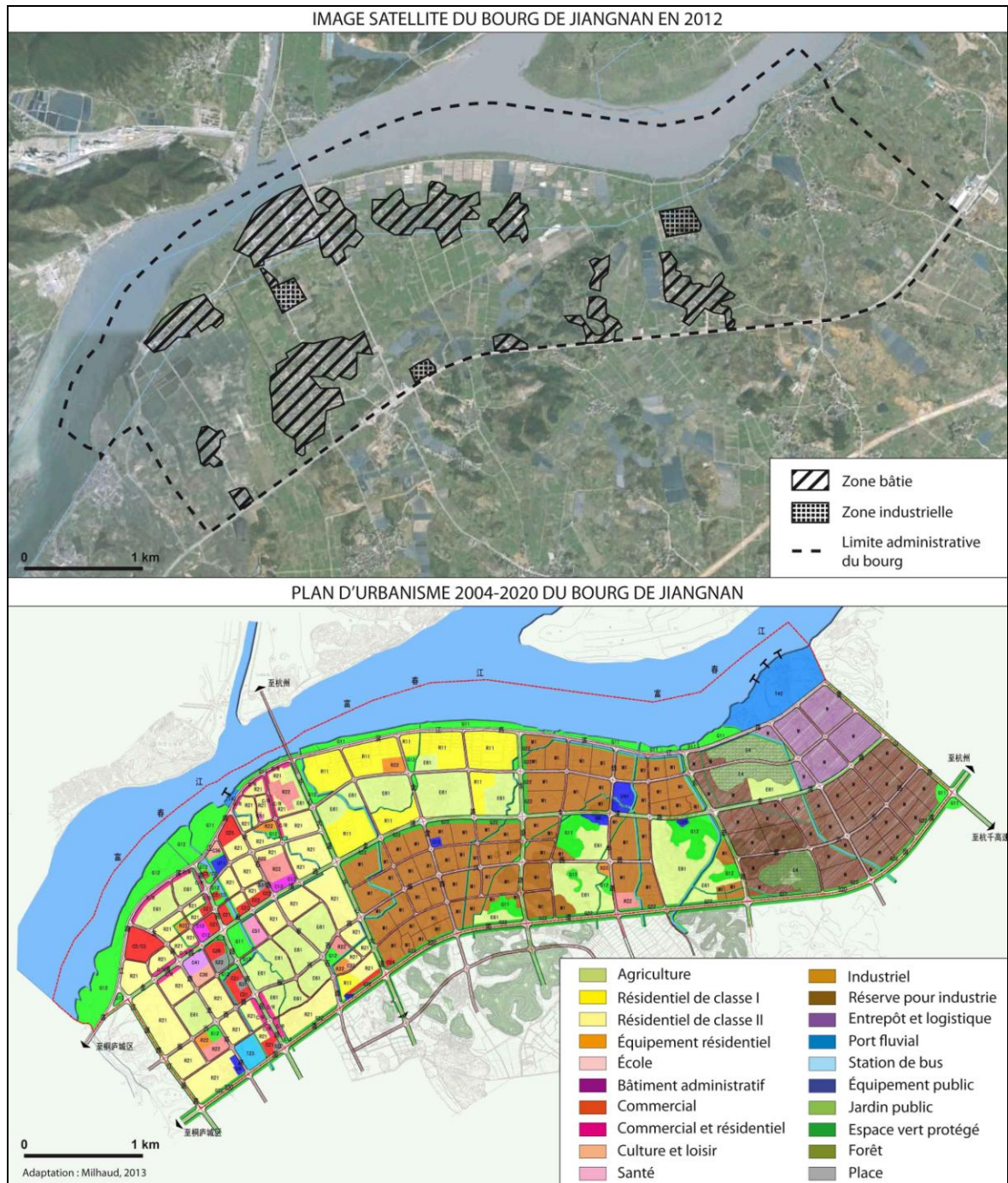
Les impacts de la sectorisation sur l'espace

Un plan d'aménagement plaqué sur l'existant

Prenons pour exemple la planification d'un bourg du bassin de la rivière Qiantang, le bourg de Jiangnan¹⁷². Au-delà de l'exemple des petites villes, celui de ce bourg montre une stratégie de zonage qui touche l'ensemble de la planification urbaine, jusqu'aux plus petits centres. La carte 35 reproduit l'image satellite du bourg de Jiangnan en 2010 et son plan d'urbanisme à l'horizon 2020.

¹⁷² Jiangnan est un bourg du district de Tonglu. Il a été retenu comme attributaire d'investissements réalisés dans le cadre du projet financé par la Banque mondiale. Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 266-285.

Carte 35. Une planification sans prise en compte de l'existant : l'exemple du bourg de Jiangnan



Sources : Google Earth, 2012, Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 269.

Le périmètre du schéma directeur est divisé en trois espaces fonctionnels : la zone résidentielle à l'ouest le long de la rivière, le quartier d'affaires à l'ouest et la zone industrielle à l'est. Curieusement, les espaces agricoles résiduels sont planifiés à l'intérieur des zones résidentielles et de la zone industrielle. Ils correspondent aujourd'hui à des villages dont le devenir ne fait aucun doute. La ségrégation spatiale entre les trois entités est flagrante, comme si l'espace était divisé de part et d'autre d'une ligne médiane, avec

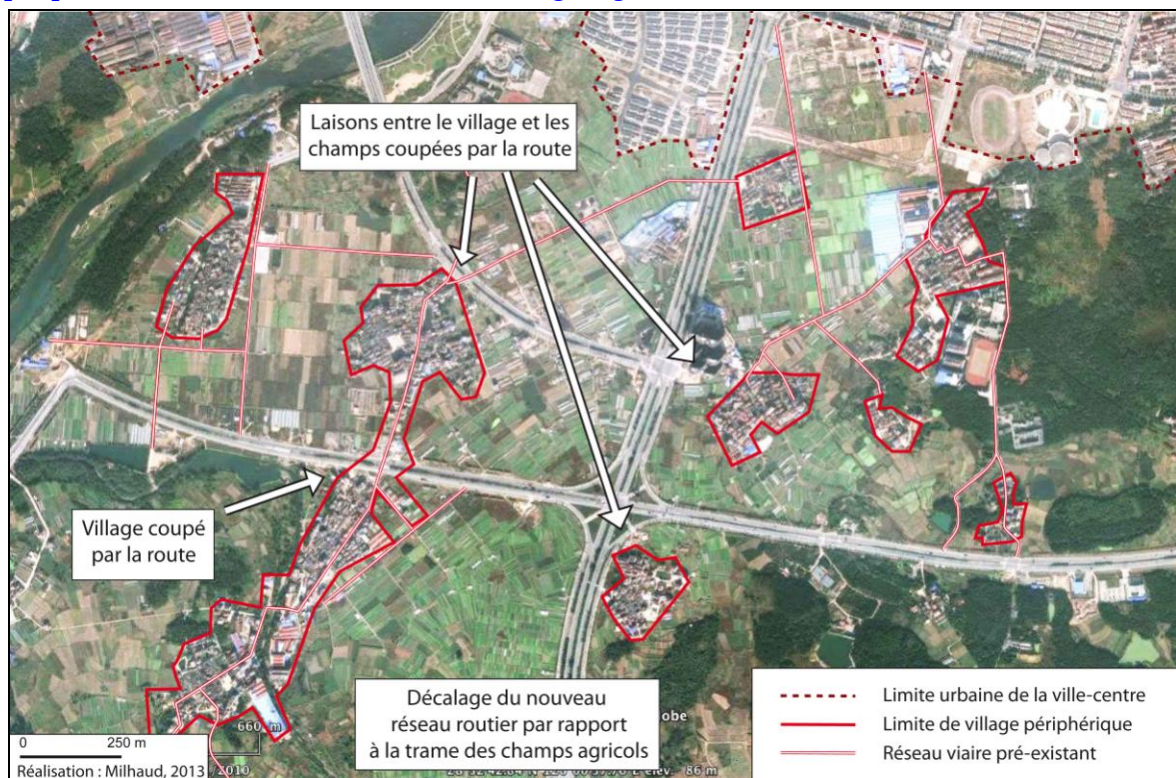
d'un côté le résidentiel, au sein duquel se situe le quartier d'affaires, et de l'autre les industries. Pourtant, la situation actuelle aurait dû inciter à une toute autre lecture : les villages répartis dans le périmètre pourraient constituer autant de pôles de développement, initiant les différentes fonctions urbaines.

Mais la lecture zonale de la planification fait souvent fi du contexte : dans le cas présent, la planification de futurs espaces agricoles à l'emplacement même des villages en dit long sur le degré de prise en compte de l'existant. Certes ce schéma de développement peut assurément se greffer sur n'importe quel territoire, le danger étant qu'il se déroule indépendamment des spécificités de son aire d'application. À l'inverse, une réflexion basée sur une intégration raisonnée de l'existant, sur un schéma de transport intégré, et non sur un maillage artificiel, permettrait de conforter le rôle des villages, noyaux d'implantation d'activités et de constitution des quartiers.

La fracture spatiale créée par le réseau routier

En superposant les voies rapides urbaines aux périphéries rurales, la restructuration en cours crée des effets de cisaillement sans grand souci des impacts sociaux et des conséquences sur l'économie locale originelle. Les itinéraires de contournement ainsi que les radiales de dégagement provoquent des coupures irréversibles entre villages, terres encore agricoles et centres urbains. La taille du réseau routier, aux dimensions démesurées, morcelle le territoire et découpe les villages en parties désormais déconnectées les unes des autres. La carte 36 est un exemple de projet routier qui structure le développement en périphérie de la ville-centre de Yongkang, dans le bassin du Jinqu. Ici, un village est sectionné par le tracé du nouvel itinéraire de contournement, isolant les habitants aussi bien des champs que de la ville-centre. Les déplacements pendulaires entre domicile et travail se compliquent. Les nouvelles routes ont une emprise aussi grande que nombre des villages eux-mêmes, ce qui confirme les perspectives de reconversion des terres. D'autre part, la carte 36 identifie les ruptures induites dans les voies préexistantes – rarement bitumées. Elles soulignent une fois de plus l'absence totale de prise en compte de la situation actuelle dans la planification : plutôt que de s'inscrire dans un maillage intégrant ces tracés, qui se sont construits dans la logique des déplacements au fil des années, le nouveau réseau routier répond à une toute autre démarche, celle d'une délimitation élémentaire de nouveaux secteurs fonctionnels.

Carte 36. Les fractures spatiales induites par l'installation d'un réseau routier démesuré à la périphérie sud-ouest de la ville-centre de Yongkang

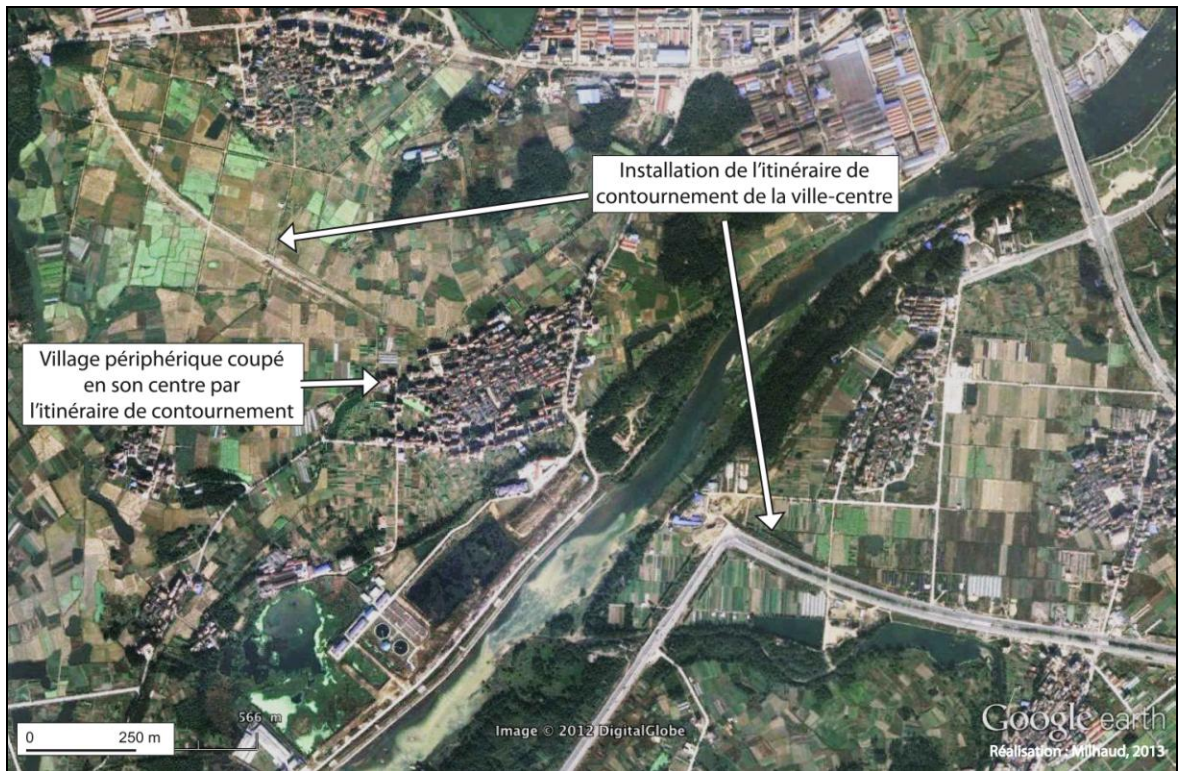


Source : Google Earth, 2012.

De fait, l'aménagement routier sectorisé ignore villages et bourgs existants, si ce n'est le temps de mettre en place une procédure de déplacement des occupants, d'en trouver le financement, voire d'apaiser le climat social. Le réseau principal suit la maille orthogonale jusqu'à l'entrée des villages, dans l'attente évidente de son démantèlement. Aucun investissement n'est réalisé pour renforcer le réseau viaire d'origine.

Les cartes 37 et 38 sont d'autres exemples de ce mode d'expansion de la nouvelle petite ville dans les périphéries rurales des villes-centres. La carte 37 concerne à nouveau la périphérie de la ville-centre de Yongkang et illustre à quel point la route est planifiée sans aucune attention pour les populations locales : il s'agit ici de l'itinéraire de contournement, déjà construit de part et d'autre d'un village pourtant relativement important, de quelques milliers d'habitants. La carte 38 est une image prise en périphérie de la ville-centre de Haiyan, dans la région deltaïque. Ici encore, la construction de la trame orthogonale se superpose au territoire agricole composé de villages qui ne seront à l'évidence pas intégrés dans l'extension urbaine.

Carte 37. L'installation d'un itinéraire de contournement au milieu d'un village en périphérie sud-ouest de la ville-centre de Yongkang



Source : Google Earth, 2012.

Carte 38. La construction du réseau routier tramé et l'avenir des villages périphériques à la lisière de la ville-centre de Haiyan



Source : Google Earth, 2012.

Le tracé ne tient ainsi nullement compte des zones d'habitat existantes. Ces voies rapides fracturent sans ménagement le territoire, leur emprise rend leur franchissement périlleux. Les populations des périphéries se retrouvent ainsi paradoxalement isolées, alors que l'objectif officiel des plans quinquennaux était celui d'une recombinaison sociale équitable du territoire. Les chemins existants interrompus par ce nouveau maillage sans projet de réaménagement ni de restauration, les ruraux, pour la plupart, se voient coupés aussi bien du centre-ville que des champs qu'ils cultivent en l'absence de toute infrastructure de substitution.

La carte 39 illustre la construction de cette trame orthogonale avec destruction du tissu existant, cette fois-ci à l'intérieur même de la ville-centre. Il s'agit ici de Jinhua, ville chef-lieu de préfecture dans le bassin du Jinq. Les voies secondaires, ici de plus de 20 m de large (le réseau primaire, visible sur la gauche de la carte 39, atteint 60 m de large), se plaquent sans ménagement sur le tissu existant. La route s'arrête brutalement sur un pâté de maison qui n'a pas encore été exproprié. Dans les interstices laissés vacants, de nouveaux programmes immobiliers ont déjà vu le jour.

Carte 39. L'installation du réseau routier sans considération du tissu ancien existant dans la ville-centre de Jinhua



Source : Google Earth, 2012.

Le processus entraîne inexorablement la marginalisation, la dégradation et enfin l'abandon de ce bâti, que ce soit dans les villes-centres ou dans leurs périphéries. Face à cette trame viaire en total décalage avec le tissu existant, la forme de la restructuration apparaît clairement : raser plutôt que rénover, pour permettre la construction d'une nouvelle ville sur des critères dits de modernité : privatisation des espaces, élévation des bâtiments, allongement des distances et avènement de l'automobile comme moyen de transport privilégié.

La privatisation de l'espace public

À l'échelle du quartier, la privatisation de l'espace public est une autre conséquence de cet aménagement sectorisé. Elle relève de l'opérateur privé, ordonnateur de l'aménagement à l'intérieur de la parcelle. Dès lors, l'aménageur privatise ces nouveaux espaces urbains pris sur les terres agricoles : ils deviennent de vastes enclos pouvant atteindre plusieurs centaines de mètres de pourtour, inaccessibles au grand public.

Cette privatisation de l'espace public, nommée *gated communities* par les anglo-saxons, soit « communautés fermées » (cf. photographie 10), se développe par îlots entiers issus de l'expansion récente de la ville.

Photographie 10. Un quartier résidentiel à Deqing

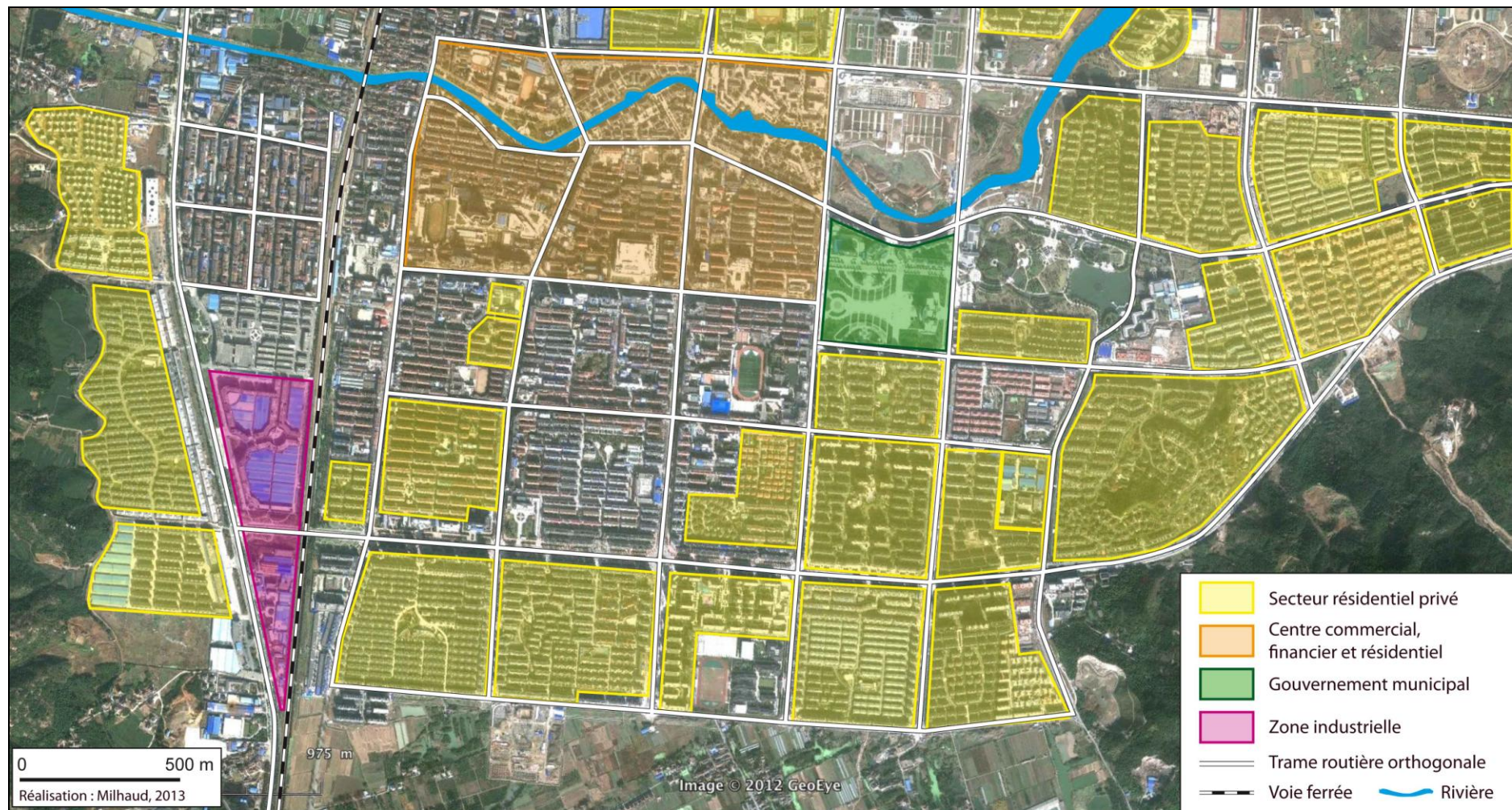


Cliché : Milhaud, 2011.

Déjà apparaissaient dans les années 1980 et 1990 les premiers quartiers résidentiels privatifs, aux accès sous contrôle d'un gardien. Cette situation s'est amplifiée, si bien que le tissu urbain récent est composé d'une succession de propriétés qui réduisent d'autant l'espace accessible au public. Seuls les principaux axes de la trame orthogonale restent ouverts : ils contournent des zones résidentielles de plusieurs dizaines d'hectares.

La carte 40 synthétise les résultats d'une enquête réalisée en 2011 sur ces îlots privatisés dans la petite ville de Deqing, située dans la région deltaïque à 50 km au nord de Hangzhou. La maille secondaire a une taille moyenne de 450 m sur 450 m, soit une taille moyenne de 20 ha pour un îlot. En grande majorité résidentiels, ces îlots composent environ la moitié du tissu urbain total. Seul le quartier d'affaires où sont concentrées les activités commerciales et financières, ainsi que le tissu ancien, n'ont pas été privatisés : les petites rues y sont encore accessibles.

Carte 40. Le développement des îlots privatisés dans le centre urbain de Deqing



Note : on peut ici encore remarquer, au sud du centre urbain, que l'urbanisme de secteur ignore la trame des champs qui est complètement décalée. Sources : enquêtes de terrain, 2011 ; Google Earth, 2012.

Incontestablement, ce phénomène va en s'amplifiant dans les petites villes, qui continuent à se morceler de la sorte réduisant leur espace public à un linéaire de quelques grands axes structurants. Le premier impact en est naturellement une ségrégation sociale grandissante : la ville se trouve de plus en plus réservée aux personnes ayant les moyens d'habiter dans ces îlots privatisés. L'accès à la ville est ainsi volontairement limité à certaines catégories sociales. D'autre part, les lieux des activités commerciales se trouvent concentrés le long des rues formant la maille secondaire. L'ensemble des activités urbaines se déplacent le long de ces voies, résidus de l'espace public, ce qui facilite aussi leur contrôle par les autorités publiques. Enfin, cette privatisation de l'espace public handicape fortement la qualité des communications et de la mobilité urbaine. Elle concentre les activités et par conséquent le trafic le long de quelques grands axes, et ne permet pas aux flux de véhicules de se répartir de manière fluide à l'intérieur de la ville. Dans le même temps, l'absence de réseau tertiaire public, corollaire de la privatisation de ces îlots, entraîne un allongement des distances qui diminue encore l'accessibilité de la ville aux personnes non motorisées.

Une mobilité urbaine problématique

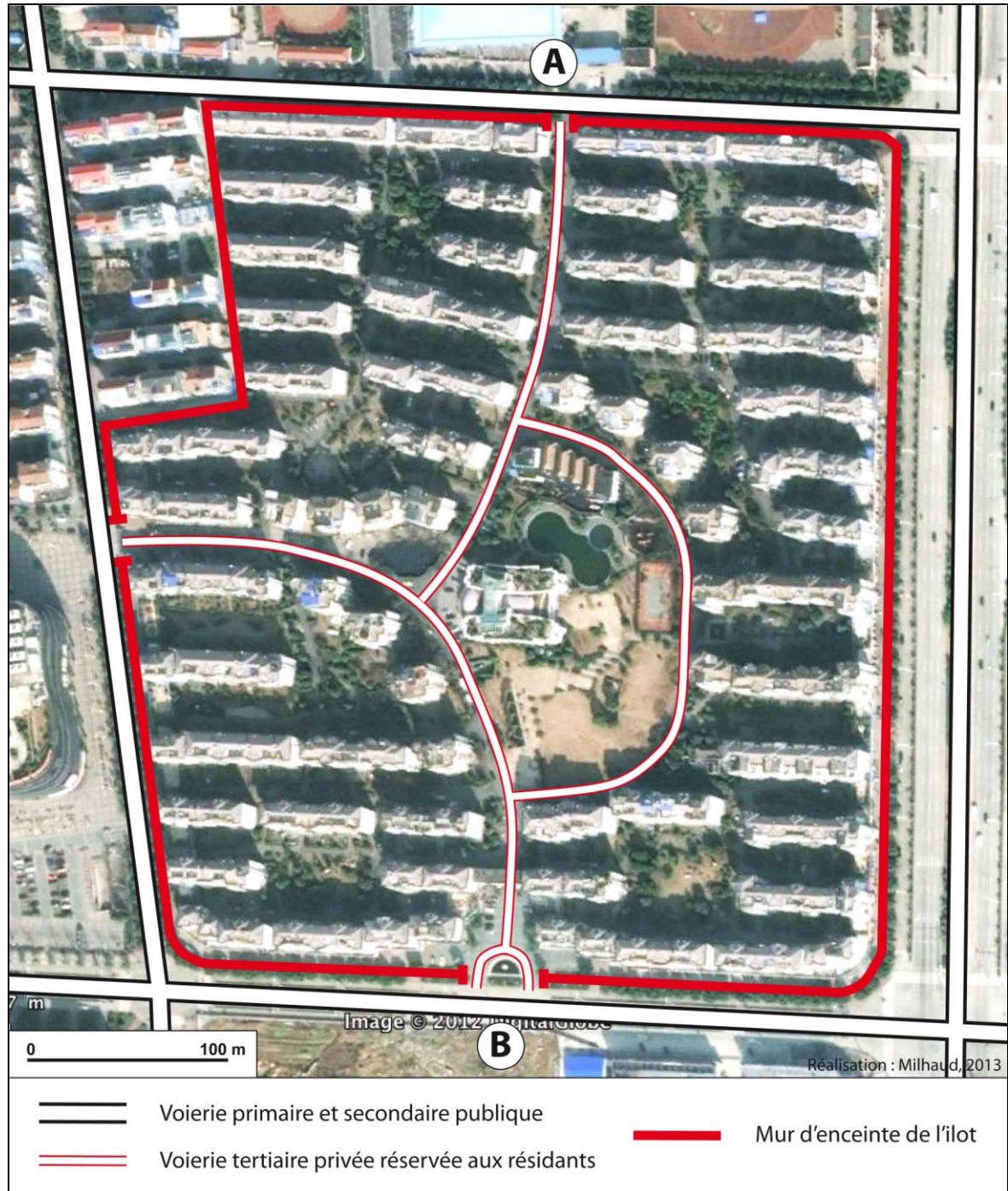
L'ampleur du développement du réseau routier marque en effet le début d'une urbanisation à l'échelle exclusive de l'automobile. Les petites villes évoluent selon un modèle qui allonge les distances et devient inaccessible à une population locale pour la plupart sans moyens de transport adéquats. La mobilité de ces personnes est d'autant plus problématique que les moyens de transports collectifs ne sont pas encore à l'ordre du jour dans la grande majorité des petites villes.

L'allongement des distances

La première cause de l'allongement des distances est donc la privatisation d'îlots de grande dimension, en moyenne de cinq cents mètres de côté. Elle constitue le premier obstacle aux déplacements quotidiens des habitants : cette condamnation de toute traversée aux non-résidents conduit à un déficit en voirie tertiaire publique et en conséquence, à une augmentation des trajets. Le processus est le suivant : au-delà des voies primaires que sont les radiales de dégagement et les itinéraires de contournement, seul le réseau secondaire est réalisé, constitué de larges avenues d'au moins deux fois deux voies, délimitant des

secteurs dont l'aménagement est laissé aux aménageurs privés. Ces derniers privatisent la voirie tertiaire (cf. carte 41).

Carte 41. L'absence de réseau tertiaire public : exemple d'un îlot de la ville-centre de Zhuji



Note : Pour aller du point A au point B, un piéton ou un véhicule est obligé de contourner l'îlot et ne peut emprunter le chemin le plus court réservé aux résidents de l'îlot. Source : Google Earth, 2012.

L'absence de développement d'une telle catégorie de voies publiques reporte le trafic sur le réseau principal et accroît les distances. La conséquence en est une surcharge en trafic, provoquant des encombrements disproportionnés par rapport au nombre de véhicules en

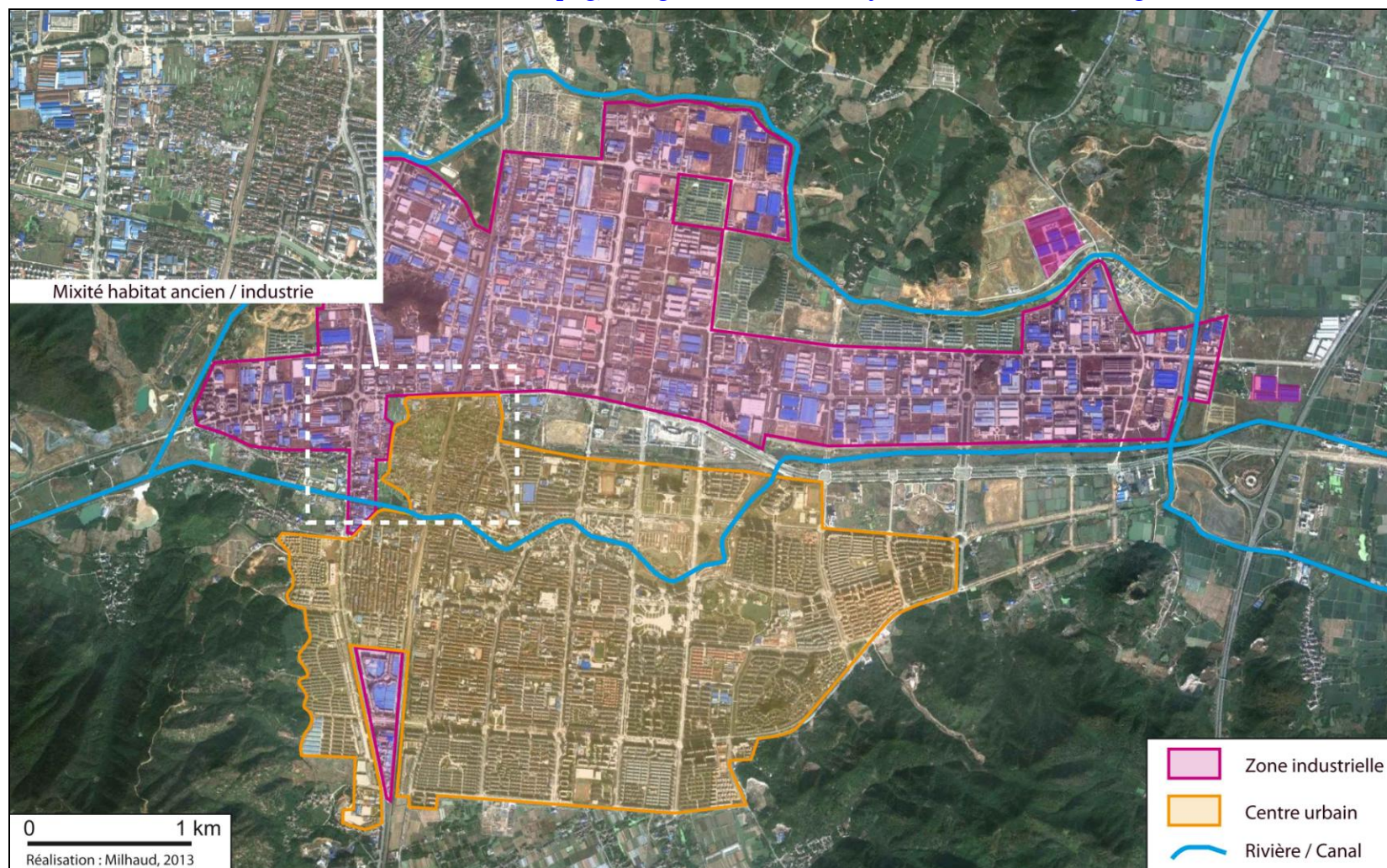
circulation, avec ce que cela comporte de nuisances économiques, environnementales et sanitaires. Cette urbanisation privilégie une grande maille de voies rapides au détriment d'une hiérarchie équilibrée des axes de communication en phase avec les exigences d'un transport collectif.

D'autre part, l'urbanisme de secteur est également directement responsable de l'allongement des distances : en privilégiant une séparation claire des différentes fonctions de la ville, il augmente les distances entre les lieux de résidence, de travail et de consommation, à l'inverse de la mixité fonctionnelle qui prévalait jusqu'alors. Dès le début des réformes économiques, le développement des zones économiques spéciales et des zones techniques, espaces délimités à l'extérieur de la ville où les investissements étrangers sont autorisés, amorcent une séparation fonctionnelle de l'espace urbain. La volonté de contrôler l'ouverture économique fut la première cause d'un développement observé « hors la ville ». Le développement industriel, moteur de la croissance économique, s'est ainsi concentré dans des zones périphériques des villes. Bien que les investissements étrangers fussent par la suite autorisés sur tout le territoire, le découpage a été maintenu, voire même accentué par l'urbanisme de secteurs.

Si l'on observe à nouveau la petite ville de Deqing, cette fois-ci à une échelle légèrement plus grande incluant l'ensemble de sa zone industrielle située en son nord, la séparation entre les fonctions industrielles et urbaines est nette (*cf.* carte 42). Il existe ici une zone tampon, le long de la rivière, entre la zone industrielle, au nord, et le centre urbain, au sud. On trouve une faible mixité entre bâti urbain et industriel en un seul endroit, à l'est (*cf.* encadré sur la carte 42). Dans cette zone, la forme du tissu urbain, qui n'est pas structuré suivant une trame viaire orthogonale et est caractérisé par une forte densité de bâtiments de petites dimensions et de faible hauteur, indique qu'il s'agit d'un quartier ancien, voire d'un des villages fondateurs. À l'intérieur de ce tissu ancien, les activités urbaines et industrielles cohabitent. Par ailleurs, une petite zone industrielle subsiste au sud-ouest de la ville.

Cette séparation a une conséquence directe sur la mobilité : elle augmente les distances entre lieu de vie et lieu de travail, et concentre le trafic routier le long de quelques axes. Autrefois, le lieu d'activité des habitants, composé d'un atelier ou d'un commerce, se trouvait au pied du logement. Aujourd'hui, il s'agit de se déplacer sur de grandes distances sans disposer des moyens de transports adéquats.

Carte 42. La zone industrielle et le centre urbain en 2010 à Deqing, bourg-centre administratif à 50 km au nord de Hangzhou



Note : on peut ici à nouveau souligner l'expansion de la ville sur les champs agricoles suivant une trame orthogonale dessinée par le réseau routier, à l'est du centre urbain le long de la route ; d'autre part, la taille de la zone industrielle, qui couvre un espace comparable à celui du centre urbain, apparaît hors d'échelle. Sources : enquêtes de terrain, 2011 ; Google Earth, 2012.

En effet, dans l'immédiat, les problèmes posés par la privatisation d'îlots résidentiels et la séparation fonctionnelle de l'espace le sont en termes de mobilité des personnes et notamment en termes d'allongement des trajets. Les questions d'encombrement des voies, d'embouteillages se profilent mais restent à venir : dans la petite ville conçue pour l'automobile, les modes de déplacement privilégiés restent les bicyclettes, charrettes et cyclomoteurs.

Un taux de motorisation encore faible

Ainsi l'amélioration de la mobilité telle que conçue dans les petites villes n'a-t-elle de sens que pour la population disposant d'un véhicule personnel sans toutefois se soucier de problèmes énergétiques et environnementaux. Mais où en est le niveau de motorisation ? Si nous prenons l'exemple de la France du milieu des années 1970, lors du passage au tout automobile, 64 % des ménages disposaient d'une voiture et près de 20 % d'entre eux possédaient deux véhicules¹⁷³. C'est encore loin d'être le cas dans les petites villes de la province du Zhejiang en 2010. Si l'on excepte les municipalités de Hangzhou, Shaoxing, Ningbo, Taizhou et Wenzhou, grandes ou moyennes villes où le taux de motorisation des ménages est de 62 %, soit sensiblement le même que celui de la France des années 1970, dans les petites villes et les bourgs il n'est que de 25 % (cf. tableau 40). C'est ainsi que moins de 20 % des ménages de la province du Zhejiang (3 348 900 sur 16 078 700) disposent d'un taux de motorisation équivalent à celui de la France des années 1970 et ils sont concentrés dans les grandes villes.

Tableau 40. Le nombre de véhicules par ménage dans la province du Zhejiang en 2010

Lieu	Nombre de ménages en 2010	Nombre de véhicules en 2010	Taux de motorisation des ménages
Municipalités de Hangzhou, Ningbo, Wenzhou, Taizhou et Shaoxing	3 348 900	2 072 785	62 %
Autres municipalités et districts	12 729 800	3 242 535	25 %
Province du Zhejiang	16 078 700	5 315 320	33 %

Note : Le nombre de véhicules dans la municipalité de Shaoxing n'est pas disponible. Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 42-44 et 363.

Alors que l'extension urbaine, la séparation fonctionnelle de l'espace et la privatisation de grands îlots ont démultiplié les distances, les habitants ne sont en fait que très faiblement

¹⁷³ MANGIN David, 2004, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Villette, p. 96.

motorisés, seul un tiers des ménages disposent d'un véhicule (voiture ou cyclomoteur) sur l'ensemble de la province. Le mode de vie est bouleversé et la question de la mobilité est au centre des préoccupations. À l'inverse des grandes villes le réseau d'autobus est inefficace, de façon générale les moyens de transports collectifs sont peu répandus ou de piètre qualité. Seules les liaisons interurbaines se développent, entre villes-centres ainsi qu'entre ces dernières, les bourgs et les villages périphériques. En revanche, l'offre de transport collectif intra-urbain n'est absolument pas adaptée à la desserte des nouveaux secteurs¹⁷⁴.

En termes de planification spatiale, la réflexion autour du transport et de la mobilité est totalement absente des documents d'urbanisme et des discours des responsables locaux. L'unique thème abordé est celui de la largeur des voies dans l'optique d'une absorption du parc à venir de véhicules individuels par un réseau de densité par trop insuffisante, ce qui conduit au dimensionnement excessif que l'on connaît : projets « marketing » de voies de 80 m d'emprise. À terme, ce mode de planification montre ses limites dans les grandes villes comme Hangzhou ou Ningbo, où, malgré des artères conséquentes (2 fois 3 ou 4 voies), le trafic arrive à saturation. Non seulement, l'approche est particulièrement coûteuse pour la collectivité, mais elle se heurte aux exigences de mobilité dues aux croissances conjuguées de l'économie et de la population ainsi qu'à l'augmentation sensible du niveau de vie.

L'absence de transports collectifs, combiné à l'avènement de la ville-automobile malgré le faible taux de motorisation des ménages, a pour résultat d'accentuer la ségrégation sociale. Par ailleurs, sur le réseau principal, les voies correspondant à chaque type de véhicules ne sont pas identifiées et la grande diversité des moyens utilisés par la population pour se déplacer, de la charrette à la voiture, en passant par les deux roues, conduit à d'inévitables conflits, qui se résolvent une fois encore à l'avantage des propriétaires de voiture, pourtant largement minoritaires.

Des inégalités sociales et spatiales émanent clairement de l'urbanisme de secteur, de la privatisation de l'espace, de l'absence de prise en compte de l'existant dans la planification. Elles se prolongent au travers d'un accès hypothétique au logement, qui pose la question de la pérennité conceptuelle des petites villes, tant paraît important le fossé

¹⁷⁴ Entretien avec Zhuo Jian, 4 novembre 2011. Lors de fréquentes visites dans les petites villes du Zhejiang, j'ai pu également me rendre compte du seul moyen de locomotion disponible pour se rendre dans les nouveaux secteurs : la marche.

entre les moyens de la population locale et le coût de la vie dans ces nouvelles petites villes.

L'accès au logement devenu impossible ?

La flambée des prix de l'immobilier

Depuis le début des années 2000, le prix de l'immobilier s'est anormalement accru. Les petites villes n'ont pas échappé à la spirale spéculative du secteur. La bulle immobilière qui en résulte est amplifiée par des investissements non locaux, ce qui a contraint les gouvernements à restreindre l'accès à la propriété. Dans le cas de Yongkang par exemple, il faut avoir travaillé et payé les taxes locales au moins pendant une année avant de pouvoir acheter un appartement. Dans les petites villes dynamiques de la province, telles Yongkang ou Yuhuan¹⁷⁵, le prix du mètre carré est passé de 4 000 yuans en 2004 à 6 000 yuans en 2009. Il s'est ensuite envolé durant la crise financière mondiale pour atteindre en 2011 entre 15 000 et 20 000 yuans : en sept ans, le prix au mètre carré a quadruplé. On est loin de l'augmentation moyenne de 20 % du salaire minimum. Le tableau 41 synthétise les résultats d'une enquête réalisée dans quinze petites villes et bourgs périphériques de la province entre septembre et décembre 2011 : Deqing, Anji, Shengzhe, Haiyan, Yucheng et Yuyao dans la région deltaïque ; Yiwu, Fotang, Jinhua, Balongqiao, Yongkang et Lishui dans le bassin du Jinqu ; Ninghai, Yuhuan et Rui'an sur le littoral. Cette enquête concerne le prix du mètre carré à l'achat des appartements de standing moyen construits des années 1990 à aujourd'hui¹⁷⁶. Au delà du type d'habitat, le prix au mètre carré varie selon la taille et le niveau de développement économique des villes.

¹⁷⁵ Le prix au mètre carré correspond à des appartements de standing moyen, situés dans des résidences de tours de 15 à 20 étages. Yongkang est une municipalité de rang de district située dans le bassin du Jinqu (municipalité de Jinhua), les prix correspondent à ceux pratiqués dans la ville-centre. Yuhuan est un district situé sur le littoral dans la municipalité de Taizhou, les prix sont ceux pratiqués dans le bourg centre-administratif.

¹⁷⁶ Pour plusieurs raisons (bulle immobilière, corruption, inégalités sociales), le prix de l'immobilier est une donnée sensible en Chine, qui n'apparaît pas dans les statistiques. L'enquête de terrain est donc basée sur les informations récoltées auprès des agents immobiliers et des habitants. Cette enquête n'est pas exhaustive, mais elle couvre un panel varié de petites villes, tant géographique qu'économique.

Tableau 41. Les prix du mètre carré dans les petites villes et les bourgs de la province du Zhejiang en 2011

Ensemble	Lieu	Rattachement administratif	Prix du mètre carré (en yuans)	
			Construit entre 1995 et 2005	Neuf
Région deltaïque	Deqing (bourg centre-administratif)	District de Deqing	8 000	16 000
	Anji (bourg centre-administratif)	District d'Anji	7 000	14 000
	Shengzhe (bourg)	District de Jiashan	6 000	9 000
	Haiyan (bourg centre-administratif)	District de Haiyan	6 000	10 000
	Yucheng (village)	District de Haiyan	3 000	4 000
	Yuyao (ville-centre)	Municipalité de rang de district	12 000	18 000
Bassin du Jinqi	Yiwu (ville-centre)	Municipalité de rang de district	20 000	50 000
	Fotang (bourg)	Municipalité de Yiwu	6 000	11 000
	Jinhua (ville-centre)	Municipalité de rang préfectoral	25 000	50 000
	Balongqiao (bourg)	Municipalité de Jinhua	5 000	10 000
	Yongkang (ville-centre)	Municipalité de rang de district	14 000	17 000
	Lishui (ville-centre)	Municipalité de rang préfectoral	6 000	30 000
Littoral	Ninghai (bourg centre-administratif)	District de Ninghai	10 000	18 000
	Yuhuan (bourg centre-administratif)	District de Yuhuan	12 000	20 000
	Rui'an (ville-centre)	Municipalité de rang de district	16 000	22 000

Source : enquêtes de terrain, septembre à décembre 2011.

Dans les petites villes les plus développées, telles que Yiwu et Jinhua, le prix du mètre carré atteint 50 000 yuans pour les logements neufs. Ces prix se rapprochent de ceux pratiqués dans les moyennes et grandes villes. À titre comparatif, la photographie 11 représente un panneau photographié dans une rue de Wenzhou, qui indique les prix pratiqués en 2011 pour un habitat des années 1990 et début 2000 dans différents quartiers : ils varient entre 21 000 et 43 000 yuans, ce qui correspond aux prix de Yiwu et Jinhua pour le même type d'habitat. Les prix des appartements reflètent la croissance économique qui s'accompagne d'une poussée démographique forte : nous avons vu qu'entre 2000 et 2010, la population des villes-centres de Yiwu et de Jinhua a dépassé les 500 000 habitants.

Photographie 11. Les prix de l'immobilier ancien à Wenzhou fin 2011

住 (À vendre)			
Quartier	Étage	Surface	Prix (yuans)
国盛大楼 Guosheng dalou	7楼	57m ²	26000/m ²
十八家 Shiba jia	5楼	56m ²	23000/m ²
加福源 Jiafu gongyu	11楼	92m ²	36500/m ²
翠微新村 Cuiwei xincun	4楼	59m ²	21000/m ²
高盈源 Gaoying gongyu	9楼	150m ²	43000/m ²
朝阳大厦 Chaoyang dasha	5楼	110m ²	35000/m ²
龟河路 Guihe lu	2楼	47m ²	23000/m ²
瓦市源 Washi gongyu	2楼	72m ²	26500/m ²
瓦市巷 Washi xiang	1-3楼	50m ²	22000/m ²
高盈源 Gaoying gongyu	6楼	120m ²	37000/m ²
屯前小区 Yunqian xiaoqu	7楼	83m ²	33000/m ²
岩池坊 Yuchi fang	1-2楼	50m ²	25000/m ²
海坛山庄 Haidi shan zhuang	6楼	154m ²	25800/m ²
国史巷 Guoshi xiang	2楼	35m ²	25000/m ²

Cliché : Milhaud, 2011.

Si l'on revient au tableau 41, en dehors de Yiwu et Jinhua ainsi que Lishui, qui est une ville chef-lieu de préfecture, les autres petites villes pratiquent des prix qui varient entre 14 000 et 22 000 yuans, soit moins de la moitié. Un deuxième groupe de petites villes se distingue tout d'abord, celles dont le prix du mètre carré évolue autour de 20 000 yuans : Rui'an, Yongkang, Ninghai, Yuhuan et Yuyao. Ce groupe correspond à des petites villes déjà développées avec des populations de plusieurs centaines de milliers d'habitants : 812 155 pour Rui'an – qui devient ville moyenne –, 449 332 pour Yuyao, 363 121 pour Ninghai, 362 135 pour Yuhuan et 268 558 pour Yongkang¹⁷⁷. Ces villes ont toutes le statut

¹⁷⁷ Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-6. Remarquons que, pour Ninghai et Yuyao, nous ne connaissons pas la population exacte du centre, étant donné que ces territoires ont le statut de district. Nous assimilons ici la population cumulée des bourgs à la population du centre, en considérant les contraintes topographiques liées à la situation sur le littoral, qui empêchent la population de s'étaler et tendent à la concentrer en un seul point.

de municipalité, mis à part Ninghai et Yuhuan, dont le prix au mètre carré élevé s'explique aussi par leur situation géographique sur un littoral où les réserves foncières se font rares.

Ensuite, un troisième groupe de petites villes pratique des prix au mètre carré légèrement inférieurs, autour de 15 000 yuans : Deqing et Anji dans la région deltaïque. Elles se sont développées plus récemment, au cours de la dernière décennie, et ont encore le statut de bourg avec une population moins importante : la population urbaine – c'est-à-dire la population cumulée du bourg centre-administratif et des bourgs périphériques – est de 246 022 habitants à Deqing et 221 553 à Anji¹⁷⁸.

Enfin se trouve l'ensemble des bourgs périphériques et des villages qui se sont développés récemment dans les corridors économiques de la région deltaïque ou du bassin du Jinqu à travers des investissements immobiliers et industriels. Les prix des logements neufs dans les bourgs de Shengzhe, Fotang et Balongqiao se situent autour de 10 000 yuans. Un premier classement, en fonction du prix du mètre carré des logements neufs, ressort de cette enquête : le tableau 42 en fait la synthèse suivant les catégories énoncées ci-dessus.

Tableau 42. Les prix au mètre carré dans différentes catégories de petites villes du Zhejiang en 2011

Catégorie de ville	Exemples	Prix du m² pour un logement neuf (yuans)
Petite/moyenne ville	Yiwu, Jinhua	45 000
Petite ville « confirmée »	Yongkang, Yuyao	20 000
Petite ville récente	Deqing, Anji	15 000
Bourg périphérique	Fotang, Shengzhe	5 000 - 10 000

Ce classement conduit à quatre catégories de centres urbains : 1) les petites villes développées devenues ou en passe de devenir aujourd'hui des villes moyennes avec une population avoisinant les 500 000 habitants ; 2) les petites villes « confirmées » dont l'essor a commencé dès l'ouverture économique, puis s'est poursuivi au cours des années 1990, avec une population souvent supérieure à 300 000 habitants ; 3) les nouvelles petites villes, qui émergent dans les années 2000 suite au processus de glissement des activités industrielles, et ont une population supérieure à 100 000 habitants ; 4) enfin les bourgs périphériques, avec une population inférieure à 100 000 habitants, à l'aube du processus d'industrialisation et d'urbanisation.

L'enquête montre également qu'à ce stade, la localisation en elle-même n'a pas d'influence significative sur le prix de l'immobilier : les petites villes à des niveaux de

¹⁷⁸ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-6.*

développement comparables pratiquent des prix identiques, quel que soit l'ensemble topographique concerné, tels les exemples de Yuyao, Yongkang et Ninghai, trois petites villes « confirmées » situées respectivement dans la région deltaïque, les terres intérieures et sur le littoral.

Des revenus en inadéquation avec l'offre

L'échelle des prix du logement neuf respecte donc la hiérarchie démographique des centres urbains. Quoiqu'il en soit, ils restent dans une tranche comprise entre 15 000 et 20 000 yuans par mètre carré pour la majorité d'entre eux, malgré des maximums jusqu'à 50 000 yuans par mètre carré pour les plus développés. Le prix du logement neuf est directement issu de l'importante restructuration entamée depuis les années 2000. Mais cela concerne-t-il l'habitant moyen de la petite ville ? Quelles chances a-t-il d'accéder à ces logements ?

En 2010, le revenu médian annuel de la population urbaine est de 25 000 yuans dans les petites villes et dans les bourgs (*cf.* tableau 43), où le prix du mètre carré varie de 15 000 et 20 000 yuans. Prenons la tranche la plus basse, soit 15 000 yuans. Pour acheter un appartement¹⁷⁹ de 70 m², il en coûtera par conséquent 1 050 000 yuans à un couple qui gagne 50 000 yuans par an, et dont la capacité d'épargne ne dépasse pas 20 000 yuans par an. En 2010, les modalités de prêt sont les suivantes : 1) pour le premier logement, un apport personnel de 30 à 40 % (pour le second 50 %) ; 2) un taux minimum de 4,3 % pour des prêts de plus de cinq ans (la durée n'excède pas 10 ans), et un taux de 3,75 % pour des prêts de 5 ans et moins. Ce qui se traduit par 315 000 yuans d'apport, puis 76 600 yuans de remboursement annuel pour un prêt à 10 ans. Dans ces conditions, le montant dépasse de près de quatre fois la capacité d'épargne du ménage et l'apport représente une épargne équivalente à 15 ans de travail : l'accès à la propriété s'avère impossible pour la plupart des résidents urbains.

¹⁷⁹ En 2010, la superficie résidentielle moyenne par habitant en ville est de 35 m² ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 165.

Tableau 43. Les revenus médians de la population urbaine et rurale suivant la catégorie de ville dans la province du Zhejiang en 2010

	Revenu médian des résidents urbains (yuans)	Revenu médian des résidents ruraux (yuans)	Écart entre revenu urbain et revenu rural
Grande ville	29 996	14 063	2,1
Ville moyenne	27 626	-	-
Petite ville	26 840	12 070	2,2
Bourg	23 130	9 650	2,4

Note : Dans certains cas, les données ne sont pas indiquées, par exemple pour le revenu rural médian pour la ville de Shaoxing. La colonne « Écart entre revenu urbain et rural » indique le nombre de fois que le revenu urbain est supérieur au revenu rural. Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 554-555.

Quant aux migrants industriels, le marché de l'immobilier leur est totalement interdit quel que soit le type d'habitat recherché. Bien qu'à l'origine de la croissance des petites villes, il leur est impossible de s'installer de façon pérenne dans ces centres. Un couple de migrants, dont les deux membres travaillent, atteint pour les moins qualifiés un revenu mensuel de 2 000 à 2 500 yuans, ce qui correspond au revenu minimum de la province. Dans le meilleur des cas, un couple gagne entre 3 000 à 3 500 yuans par mois. Ce niveau de revenu correspond à peine à un peu plus de la moitié du revenu médian des résidents urbains (les migrants travaillent rarement plus de 9 ou 10 mois par an, notamment en raison de la flexibilité du marché du travail et de l'insécurité de l'emploi¹⁸⁰). L'accession à la propriété dans les petites villes, dans un tissu urbain de deuxième ou troisième génération (années 1980-1990), où le prix au mètre carré est au plus bas à 5 000 yuans, se révèle là encore hors de portée. Avec 600 yuans par mois pour les besoins primaires, il reste 1 300 yuans par mois, soit 15 600 yuans par an, à consacrer au crédit. Le prix d'un appartement de 70 m² s'élève en moyenne à 350 000 yuans, ce qui implique un apport minimum de 105 000 yuans, représentant 7 ans d'épargne, et un remboursement annuel de 25 500 yuans soit, 1,6 fois le budget disponible du ménage.

Par ailleurs, ces chiffres ne tiennent pas compte de l'argent redistribué par les migrants à leur famille restée au village, et qui diminue d'autant leur capacité d'épargne. Aucune épargne n'est utilisée localement, dès lors que ces transferts sont indispensables à la survie d'une part importante de la population rurale. À supposer qu'ils surmontent ces obstacles matériels, s'y ajouteraient les restrictions administratives à leur installation dans les villes du littoral, tel le système du *hukou*, ainsi que les difficultés d'emprunts que cette catégorie de population rencontrerait auprès des banques. Incapacité financière et blocages

¹⁸⁰ Il n'existe pas de statistiques permettant de confirmer ces chiffres qui proviennent d'entretiens réalisés avec des migrants dans différentes villes de la province.

administratifs concourent au rejet du migrant, qui appartient à une catégorie de population indispensable mais non reconnue. Il ne peut vivre qu'en marge de l'urbanisation.

Le tableau 43 souligne également la difficulté d'accès à l'urbanisation des populations rurales périphériques. Elles sont pour ainsi dire dans les conditions des familles des migrants restées à la campagne avec toutefois quelques ressources provenant de la proximité de la ville. Les revenus médians sont inférieurs à ceux des migrants. L'écart relatif entre les revenus des urbains et des ruraux est plus important dans les petites villes que dans les grandes villes (*cf.* tableau 43 : 2,4 pour les petites villes et 2,1 pour les grandes villes) : dans les petites villes, la population rurale ne profite pas encore pleinement du développement de l'économie urbaine et périurbaine. En revanche, au cours des dix dernières années, les ruraux habitant en périphérie des petites villes ont connu une augmentation de leur revenu médian supérieure à celle des ruraux habitant en périphérie des grandes villes : 193 contre 144 % (*cf.* tableau 44). C'est la preuve d'un rattrapage progressif des périphéries rurales des petites villes. Le tableau 44 met cependant en évidence le creusement des inégalités entre urbains et ruraux : les revenus médians des urbains augmentent en moyenne de 220 % entre 2000 et 2010, alors que ceux des ruraux de moins de 200 %.

Tableau 44. L'évolution des revenus médians entre 2000 et 2010 dans la province du Zhejiang

Année	Revenu médian des résidents urbains (yuans)		
	2000	2011	Croissance
Grandes villes	9 437	29 996	218 %
Ville moyenne	8 518	27 626	224 %
Petites villes	8 175	26 840	228 %
Bourgs	7 447	23 130	211 %

Année	Revenu médian des résidents ruraux (yuans)		
	2000	2011	Croissance
Grandes villes	5 770	14 063	144 %
Ville moyenne	5 332	-	-
Petites villes	4 118	12 070	193 %
Bourgs	3 270	9 650	195 %

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 554-555 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 553-554.

Même si le niveau de vie s'est amélioré, les revenus des résidents ruraux restent donc aujourd'hui largement insuffisants pour espérer une intégration urbaine ou semi urbaine au vu des prix pratiqués dans le secteur de l'immobilier. Pourtant, l'évolution spatiale montre que cette situation n'est temporairement pas un obstacle au développement de la petite ville, qui phagocyte progressivement les unités rurales en périphérie. Combien de temps

encore cette continuité territoriale ainsi constituée pourra-t-elle ignorer les contradictions sociales exacerbées par le processus même d'absorption de ces unités rurales ?

Aujourd'hui, ce mode de développement interdit donc l'intégration urbaine des populations migrantes et périphériques aux centres, voire même des populations urbaines dont les revenus apparaissent en décalage avec ce qu'il en coûte désormais d'habiter la petite ville. Au-delà du système du *hukou*, c'est un mode d'urbanisation qui, incomplet, est incapable d'intégrer l'ensemble des populations.

Les petites villes changent très rapidement de visage. Survenu en l'espace d'une décennie, cette mutation n'est pas sans implications sérieuses sur la vie de ses habitants et des habitants de ses périphéries. Leur mode de développement engendre des contradictions dommageables : s'il contribue à les doter de nouvelles infrastructures, à en augmenter la capacité d'accueil, à en améliorer les conditions de vie, dans le même temps sa forme est à l'origine de nombreuses fractures spatiales, sociales et économiques.

Conclusion de la deuxième partie

Les petites villes ont bénéficié d'orientations politiques favorables pour opérer une véritable mue, notamment le développement des réseaux de transport, l'équipement en infrastructures urbaines de base et l'amorce d'un processus de décentralisation. Toutefois, cette transformation se concrétise au cœur d'enjeux locaux aux répercussions pour le moins mitigées : le déséquilibre des finances locales confronté à l'obligation d'une croissance économique rapide a conduit à l'adoption d'un urbanisme de secteur basique, plaqué sur le territoire sans grandes considérations pour les réalités locales. Ces mutations radicales, survenues au cours de la dernière décennie, s'inscrivent dans un modèle largement inspiré de celui de la grande ville : uniforme, il s'applique indépendamment de contextes géographiques et socio-économiques pourtant très divers. Que ce soit dans la région deltaïque, sur le littoral ou dans les terres intérieures, une restructuration identique s'instaure dans l'ignorance des spécificités locales, considérées comme secondaires. La banalisation du paysage urbain qui en résulte est symptomatique d'une urbanisation standardisée.

Dans une surenchère de marketing territorial, les dirigeants locaux aménagent la ville avec l'objectif de réunir les meilleures conditions d'accueil de projets urbains prestigieux. Ils laissent carte blanche aux promoteurs pour décider de leurs programmes qui dessinent le profil de la ville. La puissance publique tente timidement de concilier leurs exigences avec les directives nationales, dans un contexte financier souvent critique. La petite ville entre dans une phase où l'attraction d'investissements extérieurs devient la priorité, dès lors qu'elle se présente comme le passage obligé pour le rééquilibrage des comptes publics et le soutien à la croissance de l'économie locale. Les projets « marketing » sont ainsi les résultats caricaturaux de ce mode de développement.

Les investissements massifs n'en ont pas moins métamorphosé physiquement et économiquement la ville. Les choix d'urbanisation revisitent les fonctions urbaines et les modes de vie. Les équilibres entre les périphéries rurales, encore centrées il y a dix ans sur les bourgs industriels et aujourd'hui progressivement intégrées au tissu urbain sectorisé, évoluent. La transformation physique s'accélère et le remodelage de l'espace se traduit avant toute chose par un changement d'échelle qui interfère directement sur la mobilité et les modes usuels de déplacement des habitants.

Cette restructuration, à l'origine de multiples fractures économiques, environnementales et sociales, tend à en écarter non seulement les populations rurales périphériques, absorbées par l'étalement de la tache urbaine, mais aussi les populations migrantes, voire même une partie de la population urbaine. Pourtant, dans une majorité des cas, malgré les écarts béants observés entre le mode de vie des habitants et la forme de la nouvelle petite ville, cela ne freine en rien une croissance démographique et économique supérieure à celles des grandes villes.

Il s'agit de comprendre comment des populations en passe de devenir urbaines, mais encore rurales, s'accommodent de cet environnement urbain, qui a brutalement changé au cours des dix dernières années. Ainsi la troisième partie de la thèse s'intéresse-t-elle aux dynamiques de peuplement et aux recompositions spatiales en cours, et analyse comment les petites villes, malgré une restructuration si clivante, parviennent-elles à en tirer parti.

Troisième partie :
Les petites villes recomposent les territoires

La transformation de ces entités urbaines entraîne une redistribution des activités et des populations. L'écart important entre le niveau de revenu des ménages et le prix du logement alimente un développement « hors la ville », déjà impulsé par la construction en périphérie de zones techniques et industrielles, dont la localisation excentrée entraîne le développement des villages et de nouveaux secteurs en lisière des centres urbains. Comment les petites villes s'accommodent-elles de cette nouvelle carte des fonctions ?

La troisième partie de la thèse approfondit l'analyse de ces recompositions spatiales. Elle étudie dans le détail la croissance des petites villes, en séparant celle des centres urbains administratifs de celle des bourgs périphériques. Par ailleurs, elle évalue la distribution des petites villes dans l'armature urbaine, et pointe les conséquences du manque de planification régionale : le contexte d'un mode de développement standardisé associé à des ambitions locales résulte en un surdimensionnement récurrent, à l'origine d'une sélection des centres urbains. En conséquence, elle identifie les nouveaux rôles des petites villes au sein de la hiérarchie urbaine.

Ainsi le chapitre 7 montre-t-il le processus de densification des bourgs ruraux périphériques, qui, sans aboutir à l'affaiblissement de la petite ville, interfère dans la relocalisation des activités entre centre et périphéries et dans l'hébergement de certaines classes sociales. Le chapitre 8 souligne toutefois l'impact discriminatoire des territoires sur la capacité des petites villes à assumer cette transformation, et il met en évidence l'inégalité des niveaux de croissance. Les espaces les plus développés seront certainement capables de dépasser les contradictions du mode d'urbanisation. En revanche, sa généralisation jusqu'au sein de territoires en marge des corridors de développement ne fait qu'accentuer la sélection en cours. Elle va de pair avec l'émergence du nouveau positionnement des petites villes au sein de l'armature urbaine. Quels sont ces nouveaux rôles ? Comment les petites villes s'intègrent-elles désormais au territoire ? La dernière décennie en a fait de nouveaux relais entre le réseau urbain et les campagnes : elles sont devenues bien plus que de simples centres industriels dédiés à la production de biens de consommation comme tel fut le cas au cours des premières années de l'ouverture économique¹⁸¹. Elles abordent depuis une décennie une deuxième étape, qui les consacre également comme lieux de consommation, d'éducation ou encore de loisirs, mais dédiés à l'accueil d'une population aisée. Le chapitre 9 décrit les nouvelles fonctions assumées, et propose une actualisation des dynamiques au sein des différents territoires de la province.

¹⁸¹ SANJUAN Thierry, 1997, *À l'ombre de Hong Kong, le delta de la Rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, p. 169.

Chapitre 7 : Le développement « hors la ville », avenir de la Chine urbaine ?

La forme de la restructuration en cours interroge sur la pérennité des petites villes. La brutalité des changements réalisés a obligé les populations à trouver rapidement de nouveaux modes de vie, de logement et de travail afin de surmonter les contraintes apparues au cours des dix dernières années mais aussi en s'appuyant sur de nouveaux débouchés économiques. Ce chapitre 7 analyse en particulier les dynamiques de peuplement en cours au sein des petites villes et de leurs périphéries. À l'intérieur de la ville-centre, les villages urbains, anciens villages absorbés par l'extension de l'étalement urbain, se révèlent aujourd'hui comme les maillons indispensables à son fonctionnement, bien que, signes additionnels d'une planification antinomique, ils soient en train de disparaître. À l'échelle du district, le développement de la ville-centre est à l'origine de nouveaux liens et de nouveaux échanges avec les bourgs périphériques. Aujourd'hui, ce sont eux qui se densifient pour diverses raisons, dont celle d'une alternative aux problèmes du logement pour les populations les plus défavorisées.

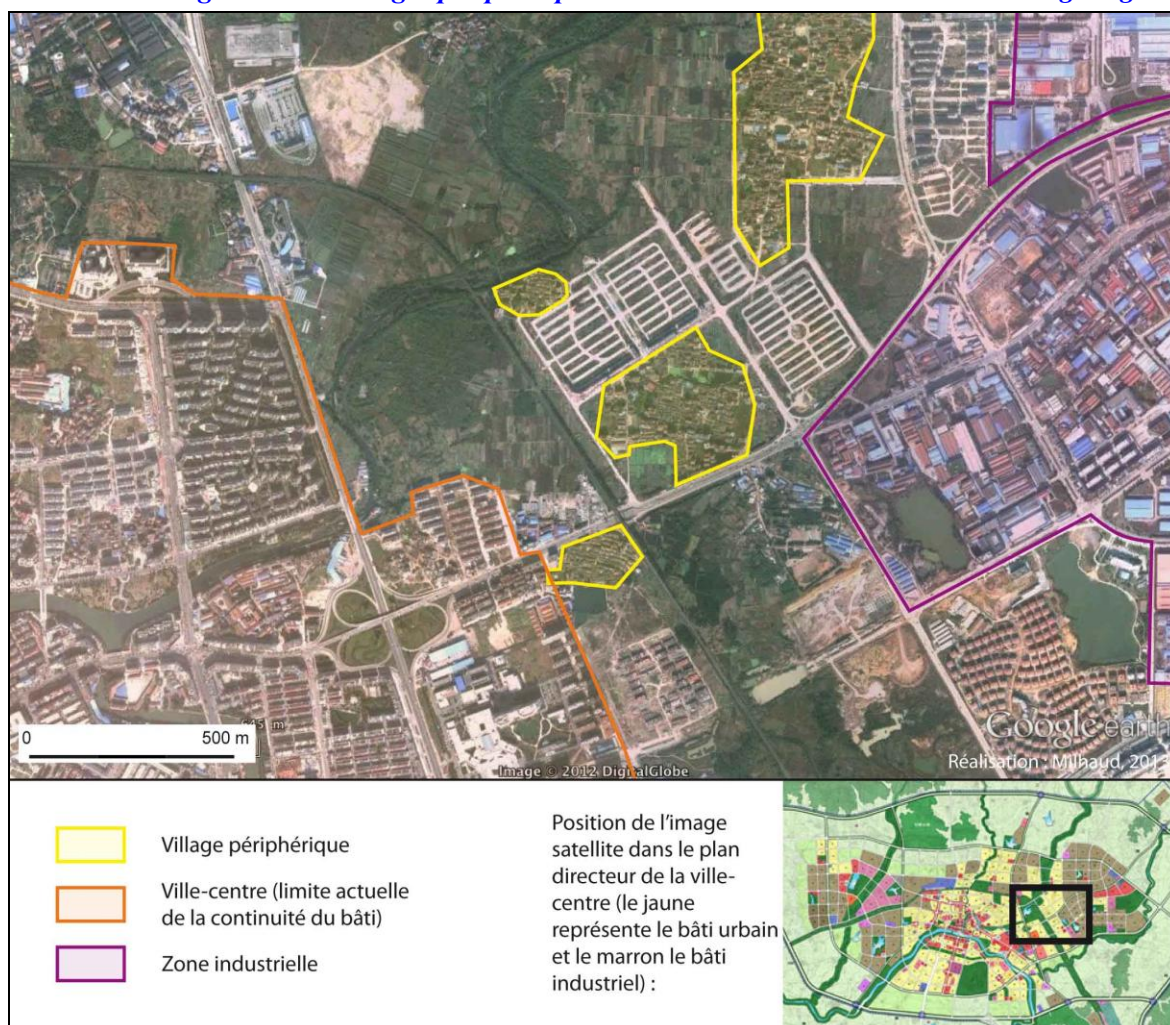
Les recompositions spatiales en cours

Les villages urbains, exutoires d'un développement précipité

L'extension des limites urbaines relève de l'occupation de parcelles agricoles par des projets immobiliers ou industriels et englobe petit à petit les villages périphériques. Ainsi ces derniers se retrouvent-ils progressivement au milieu d'un nouveau tissu en lieu et place des champs autrefois les entourant. Ce tissu, précédemment analysé à travers le réseau routier, est en total décalage avec la morphologie de ces villages. La carte 43 représente la périphérie nord-ouest de la ville-centre de Yongkang : son extension récente confirme un étalement urbain en cours, comme l'atteste le découpage orthogonal de la périphérie et l'alignement régulier des nouveaux projets immobiliers. La zone industrielle, à l'écart de la ville-centre, est facilement identifiable aux toits bleus de ses bâtiments. Entre les deux, nous voyons que la ville absorbe les villages existants : les nouveaux projets résidentiels se

construisent à leurs limites, les villages se trouvent même parfois « cloisonnés » à l'intérieur du maillage routier délimitant les secteurs.

Carte 43. L'intégration des villages périphériques dans le tissu de la ville-centre de Yongkang



Source : Google Earth, 2012.

Le schéma viaire en dit long sur les intentions des planificateurs, qui ne font aucun cas de l'intégration urbaine du tissu rural. Il s'agirait en fait d'une résorption spéculative étrangère à toute volonté d'équilibre territorial. Lorsque l'emplacement du village représente une valeur foncière pour les autorités publiques ou un investisseur, tout est mis en œuvre pour que le village se détériore au plus vite, jusqu'à sa destruction finale. L'habitat n'est ni aménagé ni rénové : dans la plupart des cas, les autorités évitent d'y amener les services urbains de base, tels que l'eau potable, l'assainissement, le ramassage des ordures, et se contentent d'implanter les réseaux en limite du quartier, charge aux habitants de les étendre jusqu'à leur porte. Faute de moyens financiers, ces derniers ne peuvent réaliser les extensions nécessaires de réseaux. Le gouvernement local attend simplement la

désagrégation de ces espaces, qui se vident de leurs habitants, puis réalisent les nouvelles opérations immobilières en contrepartie de compensations minimales. Cette stratégie largement banalisée parfois ne suffit pas, dans les cas les plus pressés, les habitants sont expropriés. Toutefois si l'emplacement ne présente qu'un intérêt mineur, le village perdure tant qu'une partie de la population, locale ou migrante, y trouve refuge, malgré les contraintes de plus en plus pressantes de l'environnement.

Dans l'un ou l'autre cas, les villages urbains finissent par disparaître à plus ou moins long terme (cf. carte 44 et photographie 12).

Carte 44. Un village urbain en disparition dans la ville-centre de Lishui



Source : Google Earth, 2012.

Photographie 12. Un village urbain à l'abandon dans la ville-centre de Ninghai, sur le littoral



Cliché : Milhaud, 2011.

En réalité, la détérioration progressive de ce tissu semblerait convenir aux différentes parties. D'une part, les catégories de population les plus pauvres y trouvent un lieu de vie quasiment gratuit. Le processus est le suivant : la partie la plus aisée de la population locale se déplace vers les nouvelles zones résidentielles, et laisse un habitat vacant, sans grande valeur puisque délaissé par les autorités publiques. Il est investi par les populations plus pauvres, qu'elles soient locales ou migrantes. Le maintien de ces villages urbains résout temporairement le décalage entre les revenus des habitants et le marché du logement. Ainsi une partie de la population se loge-t-elle tout en restant en ville. Le maintien de cet habitat est aujourd'hui évidemment nécessaire à l'économie de la ville, dont la croissance repose encore en grande partie sur un secteur industriel à la main-d'œuvre bon marché. D'autre part, la ruine du quartier libère *de facto* les sites tout en minimisant les éventuels conflits sociaux, en évitant les expropriations.

La question de la pérennité de ces villages urbains se révèle donc primordiale pour l'équilibre global des petites villes. Car, au-delà de la faiblesse des investissements publics, l'absence de sécurité en terme de patrimoine immobilier n'incite pas la population à y

investir. En Chine, la notion juridique de propriété (en matière foncière et immobilière) émane d'une propriété publique (ou collective). La propriété privée s'est peu à peu constituée par octrois successifs de prérogatives aux personnes privées, physiques d'abord puis également morales depuis le début des années 1990. Dans les faits, le concept de propriété apparaît comme un cumul de droits susceptibles d'être étendus ou limités selon les orientations du système économique et non comme un acquis à partir de principes fondamentaux¹⁸². Si la tendance actuelle est à un renforcement de cette reconnaissance de la propriété et des droits d'usage des personnes physiques¹⁸³, la propriété privée ou collective reste très fragile face à une réquisition d'intérêt public d'un bien immobilier ou d'un droit d'usage. La loi ne définit en effet pas la notion d'intérêt public.

Toutefois, quelques projets de rénovation de vieux quartiers en adéquation avec les attentes de la classe résidante voient le jour, comme dans la photographie 13, qui représente le bourg de Fotang près de Yiwu. La plupart du temps, ces opérations ciblent de possibles débouchés touristiques, qui incitent le gouvernement à réaliser les investissements nécessaires à la rénovation de ces quartiers. Cette démarche ne relève en aucun cas d'une politique récurrente de réhabilitation des centres anciens : sur les 29 petites villes et bourgs que j'ai pu visiter, Fotang en est l'unique exemple rencontré.

¹⁸² YAN Lan, 1997, « Un nouveau concept de propriété en République Populaire de Chine ? », Lyon, *Revue internationale de droit comparé*, vol. 49, n° 3, p. 594-596.

¹⁸³ Révision constitutionnelle de 2004, qui a introduit pour la première fois depuis 1949 la notion de propriété privée dans le droit chinois, et la loi de mars 2007 sur les droits réels. Texte de la loi : <http://www.lawinfochina.com/law/dis&hellip>.

Photographie 13. Une rue, lieu de rénovation urbaine dans le bourg de Fotang



Cliché : Milhaud, 2011.

Le village urbain à l'intérieur de la ville n'est pas seulement le sas temporaire d'une transition du rural vers l'urbain. Il conserve provisoirement une identité propre, que ce soit au plan physique, économique ou sociétal. Enfin, il est surtout le signe d'une nouvelle offre urbaine décalée par rapport aux aspirations des habitants. Il en résulte une situation hybride, où les anciens ruraux usent des facilités que leur offre la ville pour combiner activités urbaines, industrielles, et activités rurales. Autant pour des raisons culturelles qu'économiques, ces nouveaux habitants développent une agriculture urbaine, sous la forme de potagers le long des rues et des anciennes habitations ou même à l'intérieur des cours de nouvelles zones résidentielles. La photographie 14, prise dans le centre de Yiwu, pourtant une des villes du Zhejiang connaissant un des plus forts taux de croissance, est ainsi révélatrice d'une petite ville qui se serait construite trop vite, et pose de nombreuses questions sur son mode de développement.

Photographie 14. Le développement de l'agriculture urbaine à Yiwu



Cliché : Milhaud, 2011.

Cette situation met avant tout en évidence la brutalité du passage du monde rural au monde urbain et l'inadéquation flagrante d'une conception de la ville aux habitants qui la peuplent. Elle pourrait toutefois amorcer une réflexion pour une nouvelle forme d'urbanisation.

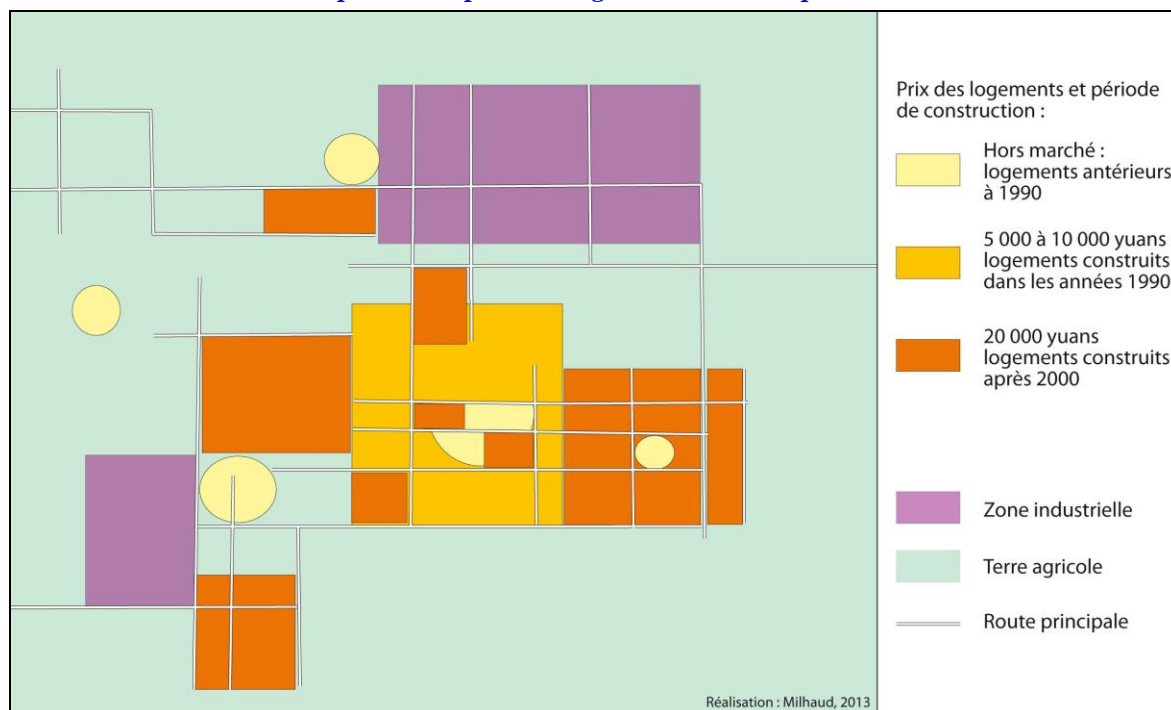
Une répartition de la population fluctuante

La construction de la petite ville au cours des trente dernières années s'est effectuée en plusieurs étapes, dont la plus significative et également la plus récente, que nous avons qualifié de restructuration des petites villes, a eu lieu durant la dernière décennie. Dans un premier temps, surtout à partir des années 1990, les bourgs se sont densifiés et des zones industrielles se sont construites à leurs périphéries. En se densifiant et s'agrandissant par de nouvelles constructions de faibles hauteurs s'intégrant au bâti existant, ces bourgs sont alors devenus des petites villes.

L'extension du bâti suivant une planification zonale ne commence qu'au début des années 2000. Les petites villes se développent alors sur les terres agricoles périphériques comme le faisaient déjà les zones industrielles. La rupture est alors importante entre cette nouvelle configuration et celle héritée de la densification des bourgs au cours des années 1980 et 1990. Les villages périphériques sont absorbés par l'extension des limites de la ville, devenant des villages urbains. Le processus de restructuration redessine également le centre ancien, créant de nouvelles artères, parfois déplaçant le centre de gravité de la ville selon les occasions foncières. La ville se conçoit en une mosaïque de villages autour d'un centre ancien hérité d'un bourg, le tout relié par un nouveau tissu urbain aux caractéristiques fort différentes, qui tend petit à petit à imposer sa forme à cet ensemble encore dépareillé.

Cela aboutit à une carte des prix fonction de la période de construction du bâti. En effet, les prix sont fonction du niveau de confort et de la qualité de l'habitat, qualité qui s'est continuellement améliorée au cours des années. La périphérie, lieu des nouvelles zones résidentielles, est souvent la plus chère, alors que le centre, lieu de l'habitat des années 1980-1990, pratique des prix moins élevés. Les villages urbains, éparpillés, sont des lieux en marge du marché de l'immobilier. Ils ont parfois déjà été remplacés au cours de la récente restructuration par des projets urbains ou immobiliers. Dans ce contexte, la localisation n'a pour l'instant pas d'incidence sur une échelle de prix qui ne s'élabore qu'en fonction de l'année de construction. Le schéma 6 en est l'illustration. Les prix indiqués correspondent à la moyenne de l'ensemble des petites villes visitées. Le prix du mètre carré pour les logements neufs se négocie autour de 20 000 yuans, les logements construits entre 1980 et 2000 affichent un prix variant de 5 000 à 10 000 yuans.

Schéma 6. La distribution spatiale du prix des logements dans les petites villes



Dès lors, comment la croissance démographique s'accommode-t-elle de cette distribution foncière ? Dans une certaine mesure, la construction de la petite ville se conçoit selon une logique de peuplement systématique : les populations locales aisées, habitant autrefois le bourg ou les villages périphériques désormais situés à l'intérieur du périmètre urbain, se déplacent dans les constructions plus récentes. Tous considèrent l'achat d'un appartement comme un investissement et la forte montée des prix de l'immobilier depuis les années 1990 a permis à certains de s'enrichir par changement régulier de lieu de résidence. Le tissu ancien, délaissé, accueille désormais les populations locales pauvres et les migrants. Ces derniers, tant pour des raisons financières qu'administratives¹⁸⁴, ne peuvent accéder à la propriété. Ainsi la ville se compose-t-elle d'une mosaïque de quartiers (*cf.* carte 45 et photographie 15), qui se distinguent selon la date de leur création et à chacun desquels correspond une classe sociale.

¹⁸⁴ Rappelons qu'accéder à la propriété requiert dans la plupart des cas de posséder un *hukou* local.

Photographie 15. L'habitat traditionnel et les constructions récentes dans la ville-centre de Wenzhou

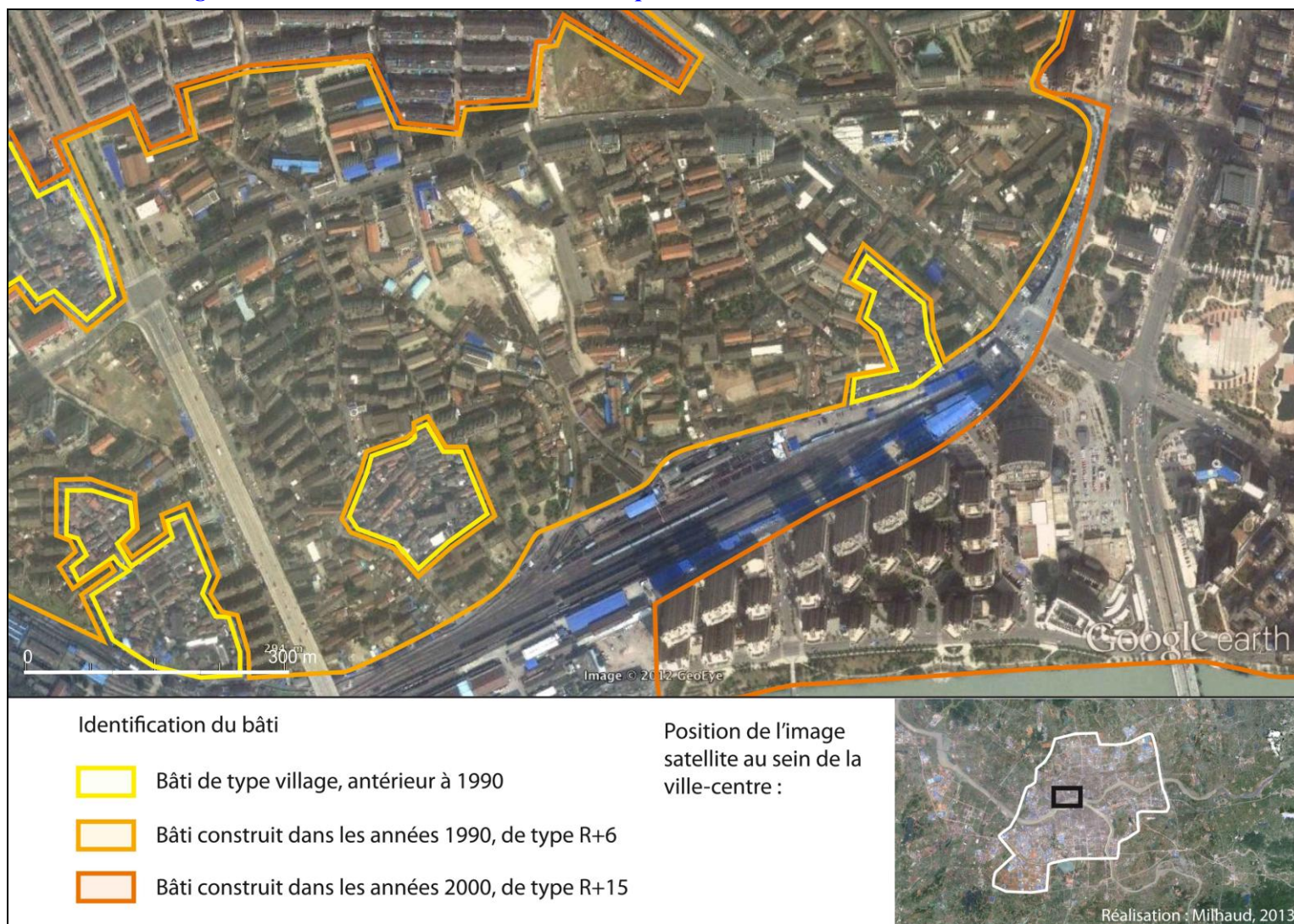


Cliché : Milhaud, 2011.

En parallèle des villages urbains qui permettent l'accueil des populations les plus pauvres, l'offre locative est une autre alternative à l'écart entre revenus de la population urbaine et marché du logement. À l'inverse de l'accession à la propriété, la location évolue dans une gamme de prix modestes. En effet, la population locale aisée qui se déplace dans le nouveau tissu urbain se contente de ces bas revenus locatifs, qui lui permettent de couvrir les intérêts des prêts consentis pour l'achat du nouveau logement. Elle mise avant tout sur la plus value qu'elle pourra tirer de son investissement. Un équilibre précaire se crée entre constructions nouvelles et maintien d'un parc locatif bon marché mais de condition médiocre.

Ainsi, par opposition à l'augmentation exponentielle du prix de l'immobilier, les montants des loyers au sein du tissu ancien sont-ils restés relativement bas : en moyenne de 200 à 300 yuans par mois dans les petites villes pour une chambre avec accès aux sanitaires et à la cuisine communs dans des bâtiments des années 1980-1990.

Carte 45. L'hétérogénéité du bâti dans la ville-centre : l'exemple de Jinhua



Source : Google Earth, 2012.

Cette même logique se transpose entre les logements construits dans les années 1990 et 2000 et les logements les plus récents, et concerne une autre catégorie de migrants, plus aisés que les *mingong* mais dont l'accès à la propriété reste compliqué. Il convient en effet de distinguer deux catégories de migrants : nous avons déjà parlé des migrants « industriels », les *mingong*, qui constituent la catégorie la plus pauvre de la population urbaine et qui travaillent pour la plupart dans les usines ou sur les chantiers de construction. Mais il y a aussi des migrants issus d'une autre classe sociale et qui s'intègrent à la nouvelle classe moyenne : ils ont pour la plupart suivi des études dans leur province d'origine et migrent vers les provinces plus dynamiques du littoral. Ce sont les migrants « urbains ». Ils sont commerçants, informaticiens ou encore enseignants. S'ils n'ont pas les moyens d'accéder à la propriété, ils peuvent cependant louer des appartements de meilleur confort, construits dans les années 1990 et 2000. Ces derniers se négocient de 1 500 à 2 000 yuans pour 60-70 m², soit deux chambres, un salon et une cuisine.

En résumé, les trois étapes identifiées de l'évolution des entités urbaines peuvent s'interpréter sous un nouvel angle, celui du processus de peuplement et d'évolution du tissu urbain tel que représenté dans le schéma 7 :

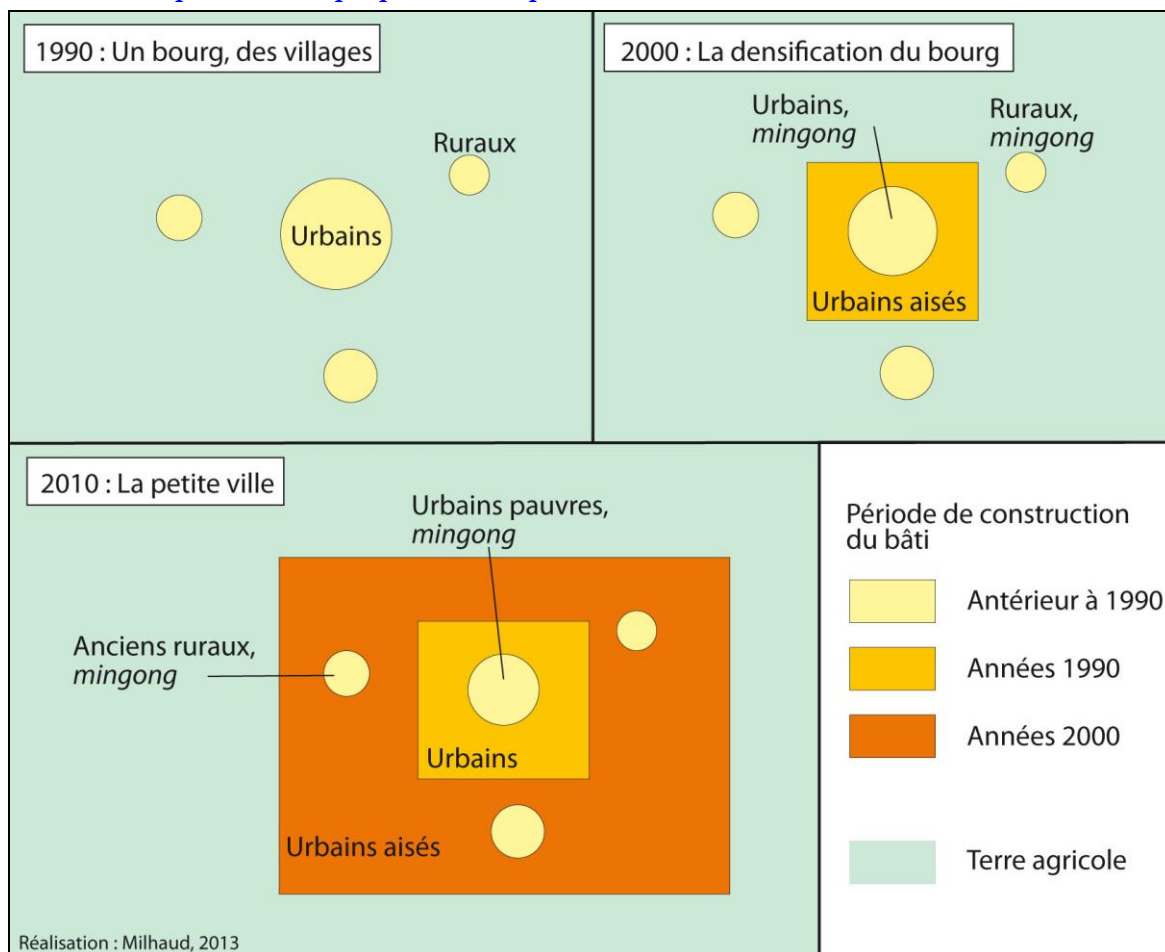
- Situation initiale : un bourg centre-administratif où est concentrée la population urbaine ; des villages périphériques avec une population rurale et une économie en majorité agricole ; les prémices d'une industrie implantée en milieu rural, en périphérie du bourg centre-administratif ;

- À partir des années 1990, c'est l'étape d'industrialisation : les zones industrielles se développent en périphérie du bourg centre-administratif, ce dernier se densifie et s'agrandit : un nouveau tissu urbain voit le jour, s'intégrant au bourg initial, ce sont des barres d'immeubles de sept niveaux. La population urbaine délaisse déjà le centre ancien et se déplace dans les nouveaux quartiers. Le développement industriel attire une nouvelle main-d'œuvre, les migrants, qui investissent aussi bien le vieux tissu urbain que les villages périphériques, profitant d'un marché locatif abordable. Parfois d'ailleurs, la population locale et les migrants cohabitent dans un même logement.

- À partir des années 2000, c'est l'étape de restructuration urbaine : le développement industriel se poursuit, mais c'est surtout le boom du secteur de l'immobilier qui transforme la ville. Elle change d'échelle et de visage, elle englobe désormais les villages périphériques mais ne les intègre pas. Une partie de la population urbaine aisée se déplace à nouveau vers les nouvelles zones résidentielles, elle est

remplacée dans le tissu urbain des années 1990 par les migrants « urbains » ou les anciens ruraux aisés. Le bourg initial et les villages désormais urbains accueillent les catégories de population les plus pauvres parmi lesquels les migrants « industriels », en augmentation, qui sont pour beaucoup de nouveaux arrivants. Progressivement, de nouveaux projets immobiliers et urbains, tels de grands centres commerciaux et d'affaires se substituent aux quartiers délaissés.

Schéma 7. Le processus de peuplement des petites villes entre 1990 et 2010



Ainsi la particularité de ce procès réside-t-elle dans l'abandon volontaire par les autorités publiques d'un bâti ancien qui héberge, du moins temporairement, les populations les plus en difficulté. Le dynamisme du secteur de l'immobilier alimente une redistribution des populations au sein de la ville par un changement fréquent du lieu de résidence.

La recomposition de la ville-centre avec son immédiate périphérie

Les recompositions spatiales des villes initiées par leur restructuration ne s'arrêtent pas au nouveau périmètre urbain, mais incluent également l'immédiate périphérie rurale. En effet,

les villages urbains, nous l'avons vu, bien que nécessaires au maintien de l'équilibre économique et social, sont en sursis. Dès lors, cette ségrégation socio-spatiale contraint les populations les plus défavorisées à se déplacer vers les villages situés en lisière du périmètre urbain. En fait, la restructuration, qui entraîne la destruction de l'habitat rural à l'intérieur du périmètre élargi de la ville-centre, contribue à la densification de sa périphérie. L'expansion urbaine rapproche de ces villages de nouveaux débouchés économiques : le travail dans le secteur secondaire, mais également dans le secteur tertiaire (emplois divers : femmes de ménage, commerces de proximité, agents d'écoles, de garderies, de terrains de sport). La proximité des zones d'activité réduit ainsi les distances domicile-travail, qui se résument à des déplacements périphérie-périphérie et non plus noyau urbain-périphérie. De nouveaux mini-centres se créent, lieux de vie de la population migrante, qui deviennent partie prenante d'un développement polycentrique. On assiste à une densification rurale de la lisière des villes-centres, au-delà des itinéraires de contournement. L'absorption progressive des villages urbains, la fracture spatiale et les changements d'échelle socio-économiques accentuent la tendance à une recomposition spatiale en faveur de cette proche périphérie.

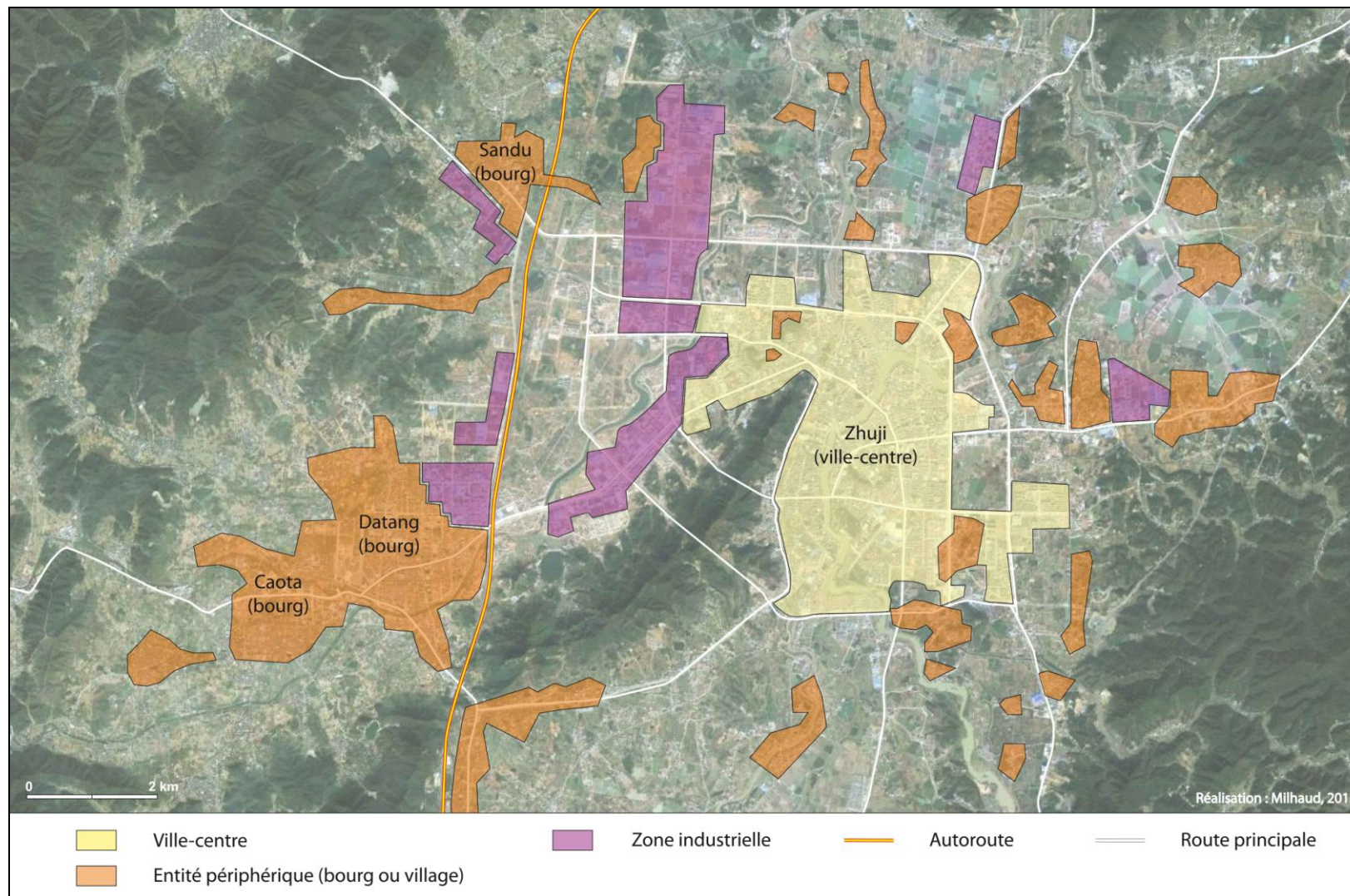
La recomposition des villes-centres s'inscrit donc physiquement à deux niveaux, chacun d'eux correspondant à une étape du processus :

- À l'intérieur du périmètre urbain délimité par le plan directeur s'opère la sectorisation, vecteur de l'exclusion de la population pauvre et de la destruction du tissu ancien par le placage volontariste et sans concession d'un réseau routier sous forme de maille orthogonale ; s'en suit la mise en œuvre de programmes en majorité industriels et immobiliers ;

- À l'extérieur du périmètre l'extension de l'étalement urbain permet la connexion des villages ; s'en suit leur équipement en services urbains de base au profit de la population exclue de la ville-centre qui se redistribue dans cette couronne péri-urbaine.

Prenons comme exemple le cas de la ville-centre de Zhuji, située à l'entrée du bassin du Jinqi, à une centaine de kilomètres au sud de Hangzhou. La carte 46 représente la ville-centre : on retrouve l'aménagement routier, la cohabitation temporaire avec les villages existants à l'intérieur du périmètre urbain, l'installation à la périphérie des zones industrielles et la densification des villages périphériques, en particulier ceux situés à proximité de zones industrielles.

Carte 46. La multiplication et la densification des villages et bourgs périphériques à la ville-centre à Zhuji



Source : Google Earth, 2012.

C'est en effet le cas des bourgs de Datang et de Caota, situés au sud-ouest de la ville-centre. Au début des années 1980, le bourg de Datang ne comptait qu'environ 1 000 habitants. Dans les années 1990, une zone industrielle est implantée entre le bourg et la ville-centre. Elle s'est rapidement développée en un centre de bonneterie et regroupe aujourd'hui environ 200 entreprises, qui fabriquent un tiers de la production mondiale de chaussettes, donnant à Zhuji le surnom de « ville-chaussette ». Le développement de cette zone industrielle située en lisière de la ville-centre a davantage bénéficié à la croissance des entités périphériques : aujourd'hui le bourg de Datang concentre 66 000 habitants, celui de Caota 75 000 habitants, et plus de 100 000 habitants, en majorité des *mingong*, sont comptabilisés dans les villages alentour¹⁸⁵. La population correspondant à la ville-centre, ici caractérisée par la continuité du bâti, est d'environ 200 000 habitants¹⁸⁶. Rapportés aux surfaces respectives¹⁸⁷, ces populations nous donnent les densités suivantes : pour la ville-centre, 65 hab./ha, pour le bourg de Datang, 240 hab./ha ; pour le bourg de Caota, 331 hab./ha. Les entités périphériques en lisière de la ville-centre ont des densités quatre à cinq fois supérieures à cette dernière.

Le décalage entre le marché de l'accession à la propriété et le marché de la location et les prémices d'un développement « hors la ville » se rejoignent en un compromis permettant aux petites villes de supporter une croissance démographique mesurée. Les stratégies individuelles concourent aujourd'hui au maintien d'un habitat précarisé par le manque d'investissements publics, mais dont la faible valeur permet dans le même temps de surmonter les contradictions de la restructuration urbaine. Toutefois les liens entre périphéries urbaines et rurales ne s'arrêtent pas là.

Car, dans le même temps, le développement du réseau routier a permis un redéploiement des activités et des populations au-delà de la ville-centre, jusque dans les bourgs situés à plusieurs kilomètres voire dizaines de kilomètres. Les investissements publics réalisés notamment à la suite de la politique des « nouvelles campagnes socialistes » ont permis l'extension des infrastructures et services de base à ces bourgs. Ils en améliorent la qualité de vie, diminuent les inégalités entre territoires urbains et ruraux, et les rendent attractifs. Ces bourgs ne souffrent pas (encore) des contradictions de la ville-centre, ce qui en explique aussi la densification au cours de la dernière décennie.

¹⁸⁵ Groupe Huit, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 78-81.

¹⁸⁶ Ces chiffres, rassemblés au cours du projet de la Banque mondiale, diffèrent de ceux du recensement où les bourgs de Sandu, Datang et Caota sont comptabilisés dans la population de la ville-centre.

¹⁸⁷ Continuité des surfaces bâties calculées d'après Google Earth : ville-centre : 3 076 ha ; Datang : 274 ha ; Caota : 226 ha.

La densification des bourgs ruraux

On trouve là en fait une trait caractéristique du processus de développement des villes que l'on observe en Chine depuis trois décennies, et que notait déjà Thierry Sanjuan dans le delta de la rivière des Perles au début des années 1990 : « le processus du développement des villes et des bourgs relève plus d'une densification des lieux les plus faiblement peuplés que d'un glissement des populations vers des cathédrales dans le désert »¹⁸⁸. Certes, l'inadéquation du mode de développement des villes aux revenus de la population à l'origine de cette croissance urbaine – la population migrante et la population rurale – entraîne leur glissement logique vers des lieux moins développés, mais ces derniers se trouvent désormais aux portes des « cathédrales », les petites villes, qui en structurent le développement.

Ce report « mécanique » de la croissance urbaine vers des lieux moins développés – c'est-à-dire n'étant pas intégrés à un programme global de restructuration – est ainsi conforté par le prolongement des services urbains de base. Si tout est mis en œuvre pour précipiter la disparition du tissu ancien dans le périmètre de la restructuration urbaine, au-delà de ce périmètre, il existe en revanche, nous l'avons vu, une véritable politique d'équipement des bourgs et des villages en réseaux d'eau potable et en infrastructures sanitaires, avec des investissements et des incitations aussi bien nationaux que provinciaux. De manière quelque peu paradoxale, le développement des petites villes, en créant les institutions capables de gérer ces réseaux, s'est révélé être le point de départ d'une diffusion des services vers les bourgs des campagnes, surtout à partir du début des années 2000 (*cf.* photographie 16).

¹⁸⁸ SANJUAN Thierry, 1997, *À l'ombre de Hong Kong, le delta de la Rivière des Perles*, *op. cit.*, p. 169.

Photographie 16. Le réseau d'eau entre la ville-centre de Hainan et le bourg de Yuchengzhou dans la région deltaïque



Cliché : Milhaud, 2011.

Nous reprenons ici l'exemple de Zhuji, cette fois-ci non pas seulement à l'échelle de la ville-centre mais à l'échelle de la municipalité, afin d'illustrer comment les relations entre les villes-centres et les bourgs périphériques ont évolué au cours de la dernière décennie et quel en est l'impact sur l'armature urbaine.

Diffusion des services urbains aux bourgs périphériques : l'exemple de Zhuji

En 1989, le Conseil des affaires d'État reclasse Zhuji, alors simple district, en municipalité de rang district. La municipalité de Zhuji regroupe sur son territoire, outre la ville-centre, 27 bourgs, 69 quartiers et 468 villages. La ville-centre concentre 368 432 habitants en 2010, les bourgs 238 251 habitants et les villages 551 255 habitants, pour une population totale de 1 157 938 habitants¹⁸⁹. L'ensemble (villages, bourgs, quartiers) est sous la juridiction de la ville-centre : le gouvernement municipal exerce ses prérogatives sur la totalité de son territoire.

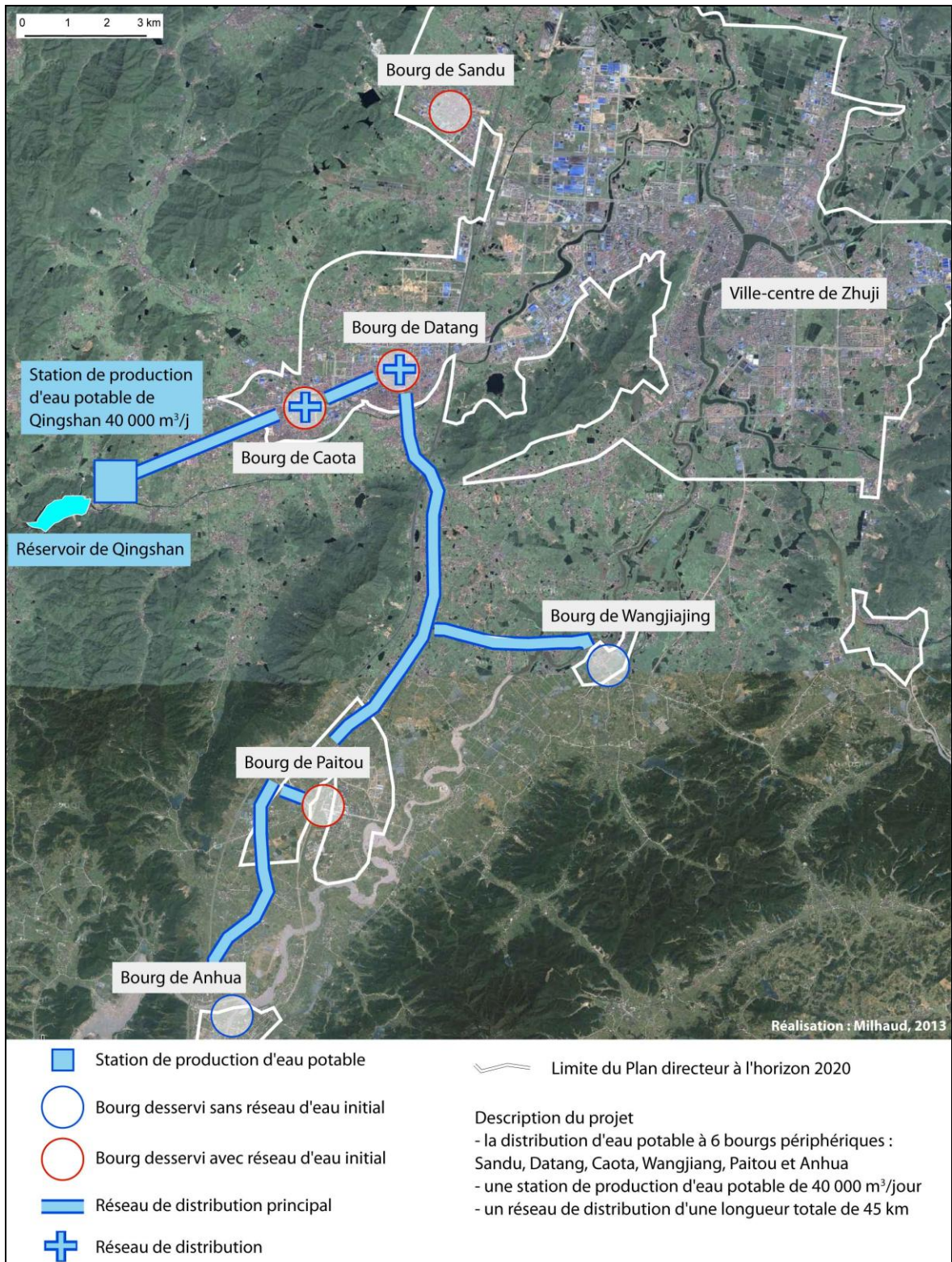
En 2010, le projet de la Banque mondiale finance la connexion des bourgs périphériques au réseau d'adduction d'eau potable de la ville-centre. Avant ce projet, le réseau existant couvrait la ville-centre ainsi que les bourgs de Sandu, Datang et Caota. Sur la carte 47, qui décrit les investissements réalisés dans le cadre de ce projet, un certain

¹⁸⁹ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17.

nombre de bourgs périphériques de la ville-centre sont mis en évidence : Datang, Caota, Wangjiajiang, Paitou, Anhua. La population combinée de ces cinq bourgs représente 279 000 habitants, parmi lesquels 87 500 sont des migrants, soit un pourcentage de 31 %¹⁹⁰. La proportion de migrants dans les bourgs les plus proches de la ville-centre, tels que Datang et Caota, oscille autour de 50 %, ce qui confirme la difficulté qu'éprouve la ville-centre désormais restructurée à accueillir ces populations. Une station de traitement d'une capacité 200 000 m³/jour était en fonctionnement mais ne suffisait plus à couvrir les besoins. Il est alors décidé le financement d'une deuxième station de 40 000 m³/jour, qui viendra se connecter au réseau existant, et une extension du réseau vers les bourgs au sud de la ville-centre : Wangjiajiang, Paitou et Anhua. Ce projet montre l'aspect positif d'un découpage administratif qui va au-delà des strictes limites urbaines : plutôt que multiplier les infrastructures, il s'avère ici plus rentable et techniquement plus réaliste de construire une station principale qui desservira l'ensemble des bourgs périphériques. Ce montage est rendu possible par l'existence d'une responsabilité administrative unique à l'échelle du territoire. Les réseaux techniques, une fois construits suivant une logique intégrée plutôt que morcelée, influent sur la future urbanisation. Déjà, le long des routes qui relient ces bourgs à la ville-centre, des poches d'habitat de plus en plus denses se forment, jusqu'à intégrer un bourg comme Anhua distant d'environ 15 km de la ville-centre.

¹⁹⁰ Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 78-81.

Carte 47. La connexion des bourgs périphériques à la ville-centre par les réseaux : exemple de Zhuji



Note : Datang (66 000 habitants, dont 35 000 migrants), Caota (75 000 habitants, dont 30 000 migrants), Wangjiajing (41 000 habitants, dont 7 000 migrants) et Paitou (56 000 habitants, dont 8 000 habitants), Anhua (41 000 habitants, dont 7 500 migrants). Source : Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 78-81.

La ville-centre et ses bourgs périphériques ne sont donc pas simplement liés par des dynamiques de peuplement ou même des dynamiques industrielles complémentaires, mais aussi physiquement par les infrastructures. Composants de l'architecture du développement territorial local, elles renforcent les liens entre ces entités. En conséquence, les conditions de vie dans les bourgs périphériques se sont nettement améliorées. Loin de rester isolés, ils font partie intégrante du développement. Le renforcement du maillage territorial les a connectés et l'amélioration des services urbains en fait désormais des lieux de vie mieux adaptés aux besoins de certaines populations que les petites villes restructurées. La forte augmentation du nombre de téléphones dans ces lieux témoigne de l'importance des flux entre ces territoires (cf. tableau 45). Entre 2000 et 2011, le nombre de lignes fixes a globalement triplé dans la province, et le nombre de téléphones portables a explosé dans les grandes villes comme dans les petites villes et les campagnes. Il a ainsi été multiplié par douze dans les cinq plus grandes municipalités, et par vingt dans l'ensemble des autres municipalités et des districts.

Tableau 45. L'évolution du nombre de téléphones entre 2000 et 2010 dans le Zhejiang

Lieu	Nombre de téléphones portables pour 1 000 habitants		Nombre de téléphones fixes pour 1 000 habitants	
	2000	2011	2000	2011
Municipalités de Hangzhou, Ningbo, Wenzhou, Taizhou et Shaoxing	167	2 015	278	692
Autres municipalités de rang préfectoral et de rang district	66	1 228	140	393
Districts	43	899	90	289
Province du Zhejiang	77	1 290	149	423

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 449 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 521 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 449.

L'hypothèse serait donc de considérer ces entités périphériques comme une destination résidentielle stable d'une majeure partie des actifs de la petite ville. Les bourgs périphériques ont en effet connu depuis une décennie des croissances comparables à celles des villes-centres.

La dualité du développement territorial

Ainsi une constante marque-t-elle le développement territorial local : la redistribution spatiale des industries et des classes défavorisées profite aux bourgs ruraux. C'est la situation que nous observons au travers des chiffres du dernier recensement.

Le tableau 46 indique l'évolution de la population dans la ville-centre et dans les bourgs des municipalités du Zhejiang correspondant aux petites villes¹⁹¹. Les municipalités y sont classées suivant le taux de croissance de leurs bourgs. Nous n'avons ici pas tenu compte de celles situées en zones montagneuses, les dynamiques étant forcément différentes, et nous comparons donc les municipalités situées dans la plaine deltaïque, les plaines côtières et la plaine fluviale du bassin du Jinqu, soit des territoires aux caractéristiques topographiques similaires. Ainsi peut-on analyser pour chacune d'entre elles les poids démographiques respectifs de la ville-centre et des bourgs, ainsi que leurs taux de croissance respectifs entre 2000 et 2010.

Tableau 46. L'évolution du poids démographique des petites villes dans la population urbaine de leurs municipalités respectives entre 2000 et 2010

Municipalité	Poids démographique de la ville-centre		Taux de croissance annuel moyen des bourgs entre 2000 et 2010	Taux de croissance annuel moyen de la ville-centre entre 2000 et 2010	Taux de croissance annuel moyen de la population totale entre 2000 et 2010	PIB / habitant en 2010 (yuans)
	en 2000	en 2010				
Pinghu	72 %	62 %	10,89 %	5,59 %	2,84 %	50 687
Haining	72 %	58 %	10,07 %	3,20 %	1,94 %	56 487
Cixi	51 %	36 %	7,49 %	0,99 %	1,87 %	51 794
Yuyao	65 %	67 %	6,21 %	7,09 %	1,71 %	56 189
Jiaxing	82 %	80 %	6,10 %	5,21 %	3,14 %	48 105
Jinhua	80 %	82 %	3,67 %	5,14 %	1,81 %	37 413
Yiwu	74 %	78 %	2,88 %	5,16 %	3,06 %	50 235
Yongkang	67 %	71 %	2,13 %	4,19 %	2,65 %	42 914
Wenling	33 %	42 %	1,99 %	5,95 %	1,63 %	42 542
Dongyang	55 %	57 %	1,79 %	2,64 %	0,66 %	35 661
Lanxi	80 %	80 %	0,93 %	0,67 %	- 0,80 %	32 169
Yueqing	36 %	53 %	0,80 %	8,20 %	1,80 %	35 689
Jiangshan	56 %	60 %	- 0,62 %	1,01 %	- 0,11 %	36 383
Quzhou	77 %	88 %	- 0,63 %	7,79 %	0,72 %	40 477
Tongxiang	45 %	74 %	- 2,75 %	10,18 %	1,35 %	50 163
Huzhou	63 %	82 %	- 4,13 %	5,67 %	1,22 %	46 121
Fenghua	62 %	79 %	- 4,60 %	3,96 %	0,42 %	45 774
Shangyu	49 %	78 %	- 5,36 %	7,70 %	0,76 %	55 973
Rui'an	56 %	88 %	- 5,58 %	12,03 %	1,67 %	32 093

Note : Le poids démographique de la petite ville correspond à son poids dans la population urbaine, c'est-à-dire la population cumulée de la ville-centre et des bourgs. Sources : pour la population, *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17 ; pour l'économie, *Zhejiang tongji nianjian, 2000, op. cit.*, p. 551-552 ; *Zhejiang tongji nianjian, 2011, op. cit.*, p. 550-551.

Ces chiffres montrent qu'entre 2000 et 2010, quatre municipalités voient leur ville-centre perdre de leur poids relatif au profit des bourgs : Cixi, dont la petite ville passe de 51 à

¹⁹¹ Nous ne pouvons comparer ici que les municipalités et non les districts pour lesquels les statistiques ne précisent pas la répartition de la population entre le bourg centre-administratif et les bourgs périphériques.

36 % de la population urbaine, Jiaxing, de 82 à 80 %, Haining, de 72 à 58 %, et Pinghu, de 72 à 62 %. En 2010, ces quatre municipalités présentent toutes un PIB par habitant élevé, autour de la moyenne provinciale (rappelons-le, 50 867 yuans) : plus de 50 000 yuans pour Cixi, Haining et Pinghu et 48 105 pour Jiaxing. Si l'on regarde les autres municipalités présentant des niveaux élevés de PIB par habitant en 2010, Yuyao se trouve en première position, avec 56 189 yuans. À Yuyao, le poids démographique du centre urbain n'a augmenté que de 65 à 67 %, et la croissance des bourgs reste très importante, avec un taux à 6,21 contre 7,09 % pour la ville-centre, ce qui dénote une très forte dynamique de développement local tournée vers les bourgs, car dans le même temps la ville-centre est entrée sur le réseau ferré à grande vitesse. Yiwu est également bien positionnée, avec 50 235 yuans. Là encore, la dynamique des bourgs est largement positive, avec un taux de croissance de 2,88 % (5,16 % pour la ville-centre) malgré plusieurs facteurs contribuant à la croissance du centre, en particulier le réseau ferré à grande vitesse et une très forte expansion spatiale. Globalement, il est remarquable de constater, même pour les territoires un peu moins développés, que les bourgs conservent des taux de croissance largement positifs, même si très légèrement inférieurs à ceux des villes-centres. C'est le cas à Jinhua, à Dongyang et à Yongkang dans le bassin du Jinqi, ou encore à Wenling sur le littoral. Lorsque les bourgs ont des taux de croissance négatifs, il s'agit de situations particulières : Fenghua et Rui'an, situés sur le littoral, sont les centres de municipalités qui manquent d'espace et par conséquent leur expansion spatiale entre 2000 et 2010 a englobé *de facto* une partie des bourgs. Le même phénomène est vrai pour les municipalités de Tongxiang, Huzhou et Shangyu, qui recouvrent de petits territoires, où l'importante expansion spatiale du centre a absorbé les bourgs périphériques. Enfin, Quzhou et Jiangshan sont en retard de développement, avec un phénomène classique d'exode rural.

Cette analyse permet de tirer une conclusion majeure quant à la forme du développement territorial : lorsque les municipalités sont relativement étendues, du moins l'espace alentour urbanisable, les bourgs périphériques ont eu, entre 2000 et 2010, un taux de croissance équivalent à celui de la ville-centre. Les exemples de Jiaxing, Haining, Pinghu, Cixi et Yuyao, situées dans la région deltaïque au cœur du principal corridor de développement de la province, sont exemplaires à cet égard. De même ceux de Yiwu ou de Jinhua dans le bassin du Jinqi. Cela ne signifie pas pour autant la dégénérescence des villes-centres, mais il s'agit davantage des répercussions spatiales d'une complémentarité fonctionnelle qui se met progressivement en place.

Cette densification des bourgs ruraux s'accompagne de l'émergence de nouvelles centralités, idéalement placées le long de nouveaux axes de communication. L'analyse des images satellites montre bien l'impact des réseaux sur l'émergence de ces nouveaux pôles : des zones industrielles se construisent dans les zones rurales le long d'autoroutes en service depuis seulement une ou deux années. Très vite, à leur marge, des programmes urbains se réalisent profitant de l'émergence de ces nouvelles aires de croissance et contribuent à leur formation¹⁹². Parfois ces « champignons »¹⁹³ industriels et résidentiels se forment sur la base d'un village ou d'un bourg existant (*cf.* carte 48), se connectant à ses réseaux, sans que pour autant cela soit systématique : leur greffe se suffit de la proximité d'une sortie d'autoroute. Le développement territorial se décline en une multiplication de pôles localisés en priorité à la périphérie des villes-centres et le long des axes de communication structurants.

¹⁹² De nombreux exemples sont visibles sur Google Earth, par exemple au nord de Haiyan à l'entrée du pont de la baie de Hangzhou, ou au sud de Tongxiang le long de l'autoroute Shanghai-Hangzhou, ou encore le long de l'autoroute entre Yiwu et Jinhua au niveau du bourg de Fotang. Nous avons visité l'ensemble de ces sites et pu rencontrer des acteurs industriels aussi bien que des habitants. Les constats faits ici sont aussi issus de ces échanges.

¹⁹³ Nous utilisons ici le terme de « champignon » pour souligner l'aspect soudain et rapide de la formation de ces zones industrielles et résidentielles.

Carte 48. La densification du bourg de Ganfan dans la municipalité de Yongkang (bassin du Jinqu) entre 2000 et 2010

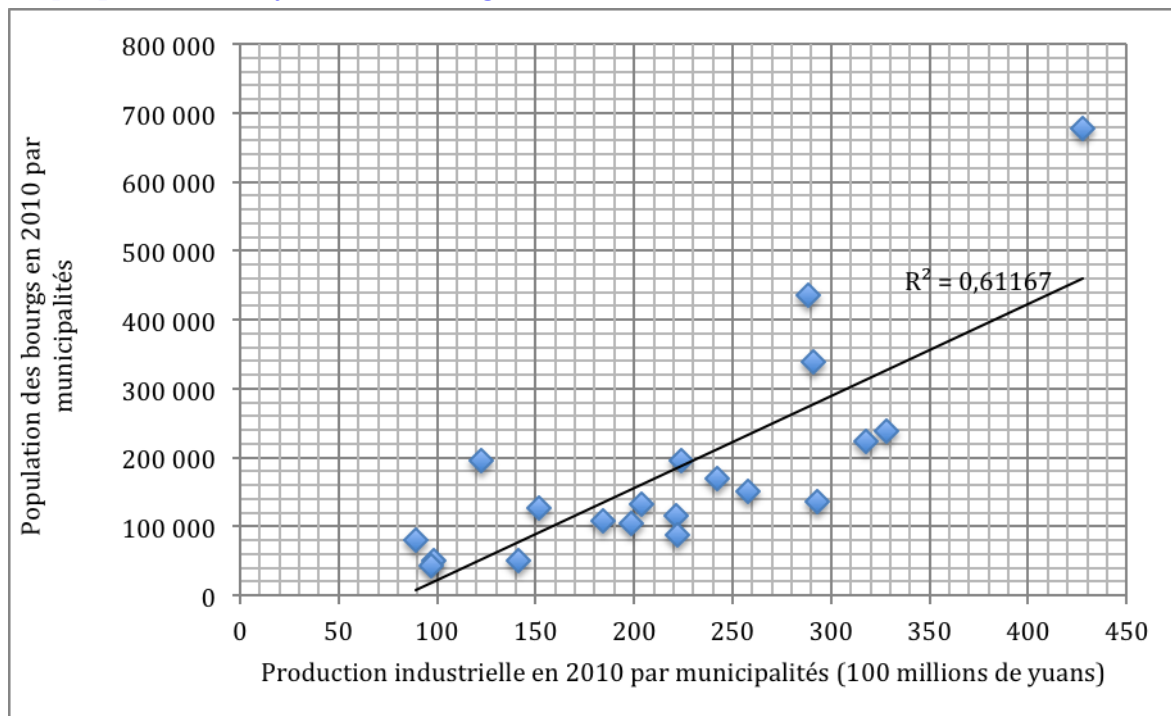


Source : Google Earth, 2012.

Nombre de bourgs ruraux se développement ainsi suite à l'industrialisation rurale, dont nous avons vu qu'elle était une caractéristique du développement territorial dans le Zhejiang. Le développement industriel a par le passé promu le développement des petites villes, et continue aujourd'hui de se disperser sur le territoire plutôt que de se concentrer autour des villes-centres. Les graphiques 5 et 6 mettent en parallèle d'une part la

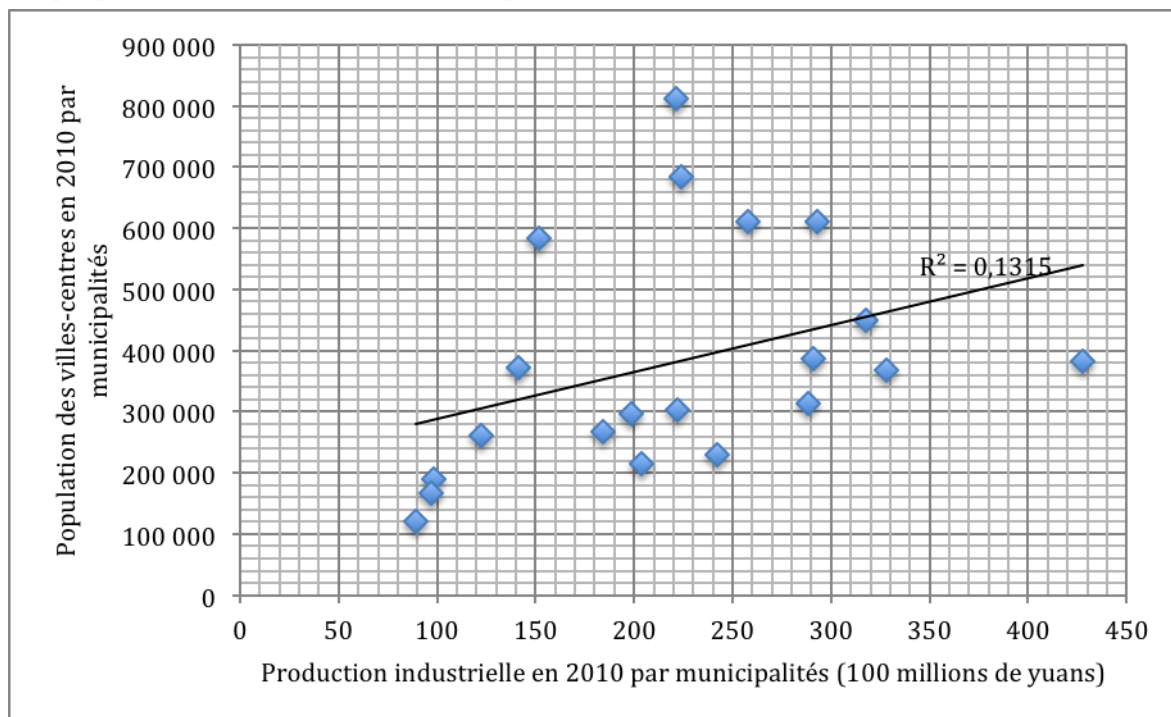
population des bourgs et la production industrielle en 2010, et d'autre part la population des villes-centres et la production induction industrielle toujours en 2010.

Graphique 5. La densification des bourgs liée à l'industrialisation rurale en 2010



Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-17 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 552-553.

Graphique 6. La diversification économique des villes-centres en 2010



Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-17 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 552-553.

Il apparaît que la population des bourgs est fortement corrélée à la production industrielle ($R^2 = 0,61$, graphique 5) : plus la production industrielle est importante, plus la population des bourgs l'est également. Ainsi la densification des bourgs ruraux dépend-elle directement de la dispersion sur le territoire des activités industrielles. L'attractivité d'une ville dépend de son potentiel d'emplois, et cela nous indique par ailleurs que l'économie des bourgs est aujourd'hui essentiellement industrielle et très peu diversifiée.

À l'inverse, l'importance de la population de la ville-centre ne semble pas être liée à la production industrielle ($R^2 = 0,13$, graphique 6). L'économie des petites villes est donc bien plus diversifiée aujourd'hui et ne dépend plus uniquement du secteur industriel.

Ainsi la ville-centre et les bourgs constituent-ils un ensemble territorial où la ville-centre regroupe les fonctions administratives, tertiaires et résidentielles aisées, alors que les bourgs attirent une population en difficulté économique. Le secteur industriel se spécialise dans chacune de ces entités. Aujourd'hui, la croissance démographique de la ville-centre se stabilise au profit de celle des bourgs périphériques, ce qui pourrait représenter une vision plus respectueuse de la réalité sociale et de l'environnement. D'autant plus que les multiples centralités se rejoignent dans un découpage administratif unique sous tutelle d'une même autorité municipale.

Le phénomène d'éradication du bâti existant et d'exclusion de sa population se reproduira-t-il dans ces bourgs ruraux à l'occasion du prochain plan directeur qui pourrait élargir le périmètre urbain ? Ils continuent aujourd'hui de se développer sous une forme hybride, à savoir dynamique quant à l'implantation de nouveaux équipements et de nouvelles zones d'activités et passive quant au délaissement d'un habitat dont l'amélioration ne relève plus que de l'initiative individuelle.

Quels enseignements peut-on tirer de cette dispersion spatiale sur la question de la ou des centralités ? La province du Zhejiang illustre ici le phénomène d'une spécialisation fonctionnelle des territoires, certaines fonctions se devant d'être centrales, alors que d'autres, à l'image de l'hébergement ou des usines, du fait de la forme aussi bien de l'aménagement du territoire que de l'aménagement urbain, tirent davantage de bénéfices d'une dissémination territoriale.

Est-on alors en mesure de maîtriser le mode de développement de la petite ville qui, pris dans son contexte à la fois économique, social et spatial, participe à la réorganisation du territoire ? Les traits caractéristiques en sont une diminution de la densité humaine à l'intérieur de l'espace strictement urbain et une densification de l'espace rural périphérique, structuré autour de nouvelles centralités qui profitent de l'amélioration

globale du réseau routier et de la couverture en services urbains de base. En permettant à la population migrante de travailler, de se loger, et en diminuant les déplacements, cette recomposition spatiale contribuerait à la transition urbaine attendue. Elle a lieu à l'échelle de la municipalité ou du district, avec des bourgs situés à dix ou vingt kilomètres de la ville-centre, et pas seulement à l'échelle de la ville-centre et de son immédiate périphérie. Pour que les nouvelles infrastructures confirment leur vocation à desservir ces entités périphériques, il faudrait que se mettent en place, dans le cadre d'un plan social, des modalités de financement pour une amélioration de l'habitat. L'absence de telles dispositions laisserait sous entendre que ces zones périphériques ne sont qu'en sursis. En effet, la rénovation des quartiers anciens, synonyme d'une politique volontariste à la hauteur des enjeux, est une option charnière de cette urbanisation. Le polycentrisme est le résultat d'un exode provoqué, et de l'incapacité ou du refus des petites villes de jouer la carte d'une intégration et d'une mixité sociale. Il en résulte de nouveaux équilibres qu'il convient de mettre en perspective à l'échelle régionale, où les petites villes assument désormais de nouveaux rôles au sein de l'armature urbaine, si toutefois leur devenir est assuré.

Chapitre 8 : La sélection des espaces de croissance

Il apparaît aujourd'hui que les petites villes suivent des trajectoires diverses et que toutes ne parviendront pas au stade espéré de moteur économique et de réceptacle démographique. En investissant massivement dans les infrastructures, les collectivités locales font un pari sur l'avenir. Est-ce à bon escient ? Le gouvernement central s'inquiète aujourd'hui de la mauvaise utilisation, perçue comme telle, de ces investissements. La logique de marketing territorial prévaut dans l'aménagement urbain – les projets « marketing » en sont les symboles – et, combinée à l'apparente nécessité pour les collectivités locales d'utiliser pleinement le processus de conversion des terres pour équilibrer, du moins à court terme, leur budget, elle a pour conséquence le surdimensionnement des zones d'extension et des infrastructures afférentes. Rares sont les petites villes qui se distinguent par une planification intégrant les tendances actuelles de développement.

Ambition des objectifs et planification hors d'échelle : études de cas

Les trois études de cas s'appuient sur les objectifs chiffrés de développement collectés au cours du projet urbain et environnemental des petites villes de la province du Zhejiang et d'enquêtes complémentaires. La confrontation des ratios issus des statistiques nationales, et des projections économiques qui, elles, émanent exclusivement de l'appréciation des gouvernements locaux, met en évidence l'anachronisme des ambitions. Nous avons choisi trois petites villes : Pan'an, Jiangnan et Qujiang, caractérisées par un même décalage entre planification des infrastructures et potentiel de développement.

Un district montagneux au centre de la province : Pan'an

Le district de Pan'an est situé dans les montagnes du centre de la province, entre le littoral et bassin du Jinqu, à plus de 800 m d'altitude (*cf.* carte 49). Il est à l'écart des principaux corridors de communication de la région deltaïque, du littoral, du bassin du Jinqu ainsi que

de l'axe Jinhua-Lishui-Wenzhou. Pan'an a une population totale de 174 665 habitants en 2010, dont 69 696 vivent dans les bourgs et 104 969 dans les villages¹⁹⁴.

Carte 49. Pan'an, un district montagneux entre le littoral et le bassin du Jinqu



Source : Google Earth, 2012.

Anwen, avec une population de 53 896 habitants¹⁹⁵, est le bourg centre-administratif du district. Le district a de réels atouts de développement notamment touristique et bénéficie d'un réseau routier performant, dans un cadre naturel de qualité, où s'est s'implanté à

¹⁹⁴ Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-6.

¹⁹⁵ Groupe Huit, 2010, Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 138.

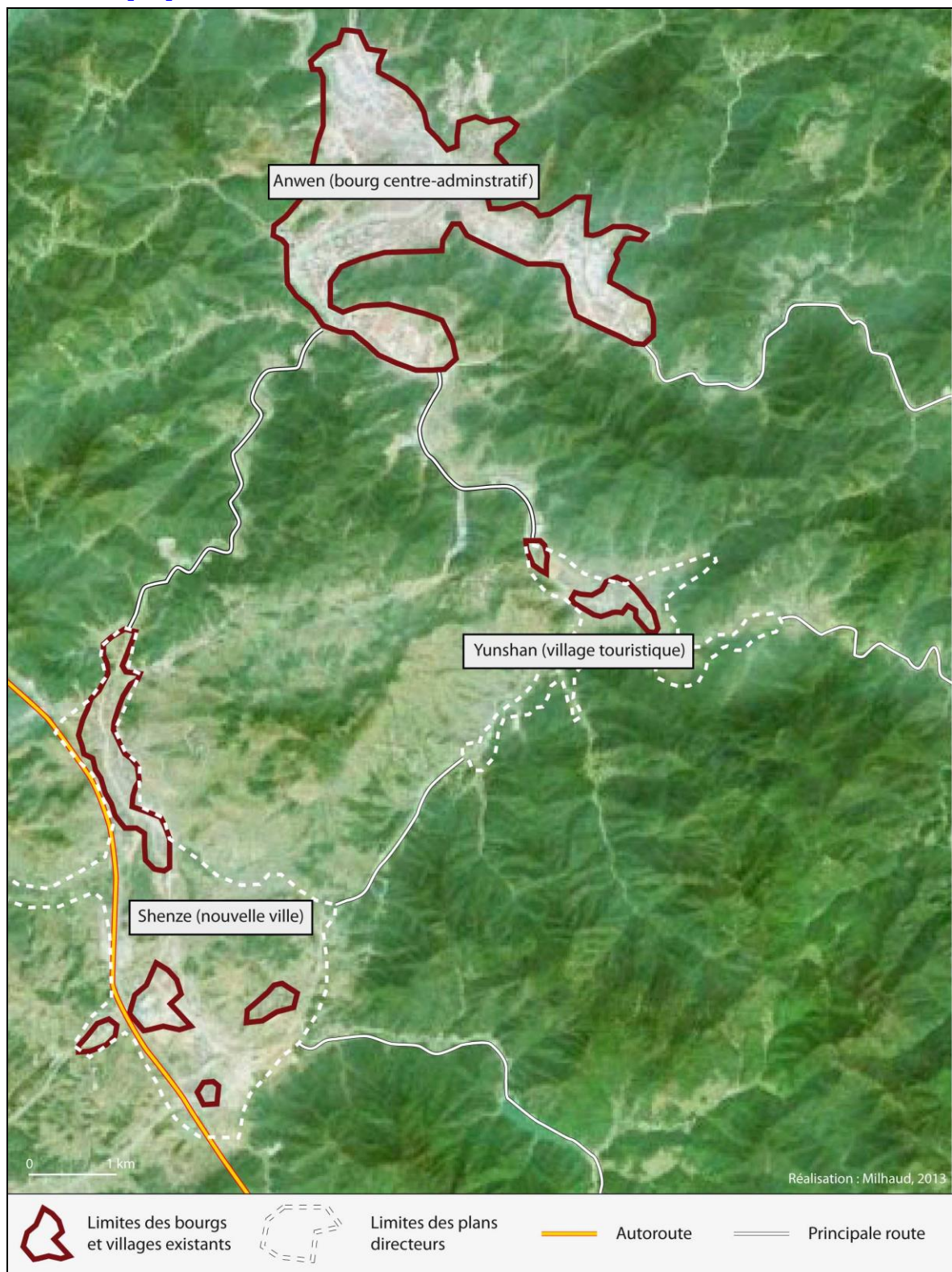
proximité de Anwen un hôtel 5 étoiles. Cependant les indicateurs économiques et démographiques depuis dix ans ne décollent pas. Selon le plan quinquennal de développement socio-économique 2011-2015 et le plan directeur d'urbanisme 2006-2020, l'objectif est de développer une « ville-jardin » et de privilégier les industries propres et l'écotourisme. En périphérie de Anwen, se trouvent deux villages, Yunshan, pôle touristique potentiel à 5 km au sud-est, et Shenze, à 15 km au sud-ouest. Or les possibilités d'expansion foncière s'épuisent à Anwen, le bourg-centre. D'autre part, Shenze est proche de la nouvelle autoroute qui traverse du nord au sud les montagnes du centre (*cf.* carte 50). Le plan directeur prévoit une population permanente en 2020 pour Shenze de 62 000 habitants et pour Yunshan de 15 000 habitants, avec une capacité d'accueil estimée à 10 000 touristes par jour (*cf.* tableau 47). Les infrastructures urbaines prennent en compte ces projections, alors qu'en 2010, Shenze n'est qu'un village de 20 000 habitants et Yunshan de 5 000 habitants. Il s'agit donc de tripler en 10 ans les populations permanentes de Shenze et de Yunshan, et en parallèle d'attirer 10 000 touristes par jour à Yunshan, alors qu'il n'y en a encore aucun en 2010.

Tableau 47. Les projections du plan directeur d'urbanisme pour les villages de Shenze et de Yunshan

Année	Population		Projection de population basée sur un taux d'accroissement annuel moyen stable			Projection de population du Plan directeur 2006-2020		
	2005	2010	2012	2015	2020	2012	2015	2020
District de Pan'an	206 000	209 900	211 481	213 874	217 923			
Village de Shenze	23 500	23 100	22 942	22 707	22 320	25 000	39 000	62 400
Village de Yunshan								
- Population permanente	5 400	6 100	6 405	6 891	7 784	7 000	9 800	15 000
- Nombre de touristes par jour						7 000	10 000	15 000

Note : Les chiffres de population concernant le district de Pan'an en 2005 et 2010 sont ici issus du système du *hukou* et non du recensement. Sources : Le Plan directeur d'urbanisme 2006-2020 de Pan'an ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 42-44 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2005, *op. cit.*, p. 44-46.

Carte 50. Contraintes topographiques et dédoublement urbain : le bourg centre-administratif de Anwen et sa périphérie



Sources : Google Earth, 2012 ; Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 139.

Considérant que le développement du bourg centre-administratif de Anwen a atteint ses limites, faisons l'hypothèse que la croissance démographique du district se reporte toute

entière sur le village de Shenze. Si l'on regarde les chiffres des recensements de 2000 et de 2010, la population du district baisse : elle était de 175 834 habitants en 2000¹⁹⁶, et perd donc 1 169 habitants. L'hypothèse d'un triplement de la population de Shenze paraît bien lointaine. Toutefois, nous pouvons également considérer les chiffres du *hukou*, reproduits dans le tableau 47. En cas de croissance linéaire, la population du district augmenterait de 8 000 habitants sur la période 2010-2020, alors que les autorités locales prévoient une augmentation d'un peu plus de 39 000 habitants uniquement dans le village de Shenze. En fait, sur la base des projections officielles d'expansion, le seul village de Yunshan pourrait absorber le surplus de population de l'ensemble du district entre 2010 et 2020 évalué à partir des tendances statistiques 2000-2010. Quel que soit le devenir du district, il est difficile de soutenir les projections démographiques du gouvernement. Il en va de même pour le tourisme pour lequel on attend une moyenne journalière de 15 000 visiteurs à Yunshan, soit 5,5 millions par an, ce qui est totalement hors de propos : à titre de comparaison, la cité interdite à Pékin attire en moyenne 15 millions de visiteurs chaque année¹⁹⁷.

Le constat est identique pour Jianshan, 15 800 habitants, le deuxième bourg du district. À plus de 50 km de Anwen dans une région montagneuse, il a été choisi en 2006 pour devenir la « Zone industrielle du district de Pan'an » spécialisée dans l'industrie du plastique. Le tableau 48 en présente les objectifs de développement jusqu'en 2020. Ils vont décider de l'importance des infrastructures à mettre en œuvre dans ce bourg.

Tableau 48. Les projections du Plan directeur d'urbanisme 2008-2030 pour le bourg de Jianshan

Année	2010	2015	2020
Population	15 800	26 000	38 000
Surface du parc industriel (km ²)	0,80	1,50	2,90

Source : Le Plan directeur d'urbanisme 2008-2030 pour le bourg de Jianshan.

Le plan directeur envisage une multiplication par 2,4 de la population du bourg et par 3,6 de la surface du parc industriel au cours des dix prochaines années. Or, en 2010, bien que la réalisation du parc industriel soit engagée depuis quatre ans, seules trois entreprises s'y sont installées¹⁹⁸. Elles occupent moins de 0,1 km², soit 12,5 % de la zone déjà aménagée (0,8 km²). De plus Jianshan, dans son environnement de montagnes, est à l'écart des

¹⁹⁶ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-6 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-6.

¹⁹⁷ <http://french.peopledaily.com.cn/Tourisme/8117409.html>.

¹⁹⁸ Weineng battery, Jujiu autoparts et Jinhong silicon.

principaux axes routiers et des corridors de développement, une situation qui hypothèque toute velléité d'expansion. Dès lors, on peut s'interroger sur les fondements d'une telle croissance industrielle.

Au cœur du bassin de la rivière Qiantang : le bourg de Jiangnan

Carte 51. Le bourg de Jiangnan dans le bassin de la rivière Qiantang



Source : Google Earth, 2012.

Reprenons l'exemple du bourg de Jiangnan, déjà développé pour illustrer les ambitions décalées du plan directeur. Situé entre Hangzhou et le lac des 1 000 îles de Jiande, le bourg de Jiangnan (*cf.* carte 51) est à 10 km à l'est du bourg centre-administratif du district de

Tonglu. En 2010, il compte 52 000 habitants. Le bourg, situé sur un axe touristique relativement fréquenté mais peu industrialisé, est encore peu développé. Il dispose d'un large quota de terres agricoles, convertible en terrains constructibles.

Conformément au Plan directeur 2004-2020, le bourg doit évoluer en un centre d'industrie légère et de commerce. Il regroupe en 2010 sept entreprises¹⁹⁹, occupant une surface de 0,12 km², à mettre en parallèle avec les projections du Plan directeur figurant dans le tableau 50 : le parc industriel devrait avoir une surface de 0,44 km² en 2010, 0,89 en 2015 et 1,83 en 2020.

Tableau 49. Les projections du Plan directeur pour le bourg de Jiangnan

Année	2010	2015	2020
Population	52 000	70 000	100 000
Surface du parc industriel (km ²)	0,44	0,89	1,83

Source : Le Plan directeur 2004-2020 de Jiangnan.

Autrement dit, en 2010, l'occupation du parc industriel reste déjà quatre fois inférieure aux prévisions du Plan directeur, et ce dernier en pronostique le quadruplement entre 2010 et 2020, soit 16 fois l'emprise actuellement consommée. Non seulement le bourg est éloigné des grands bassins industriels de la province, mais il n'est pas le centre administratif du district. De tels objectifs hors de portée sont pourtant à l'origine des investissements en infrastructures et équipements urbains (routes, eau potable, assainissement), provenant de finances locales essentiellement liées à la conversion des terres agricoles.

Le tableau 50 indique, dans le périmètre du plan d'aménagement, la distribution de l'espace en zones résidentielles, en zones d'équipements, en surfaces industrielles et agricoles en 2010 et les prévisions de 2020.

¹⁹⁹ Wuching WC appliances, Zhenghuan industry, Jihuo Shidai, Zhongtai refrige machine, Henghui plastic, Jiemin secent et Hongcheng industry.

Tableau 50. L'évolution planifiée des surfaces urbaines et rurales entre 2010 et 2020 dans le bourg de Jiangnan

	Surface en 2010 (km ²)	Surface prévue en 2020 (km ²)	Évolution entre 2010 et 2020
Espace urbain	1,66	4,67	181 %
Résidentiel	1,66	2,49	50 %
Équipements publics	-	2,18	
Zone industrielles	0,12	4,34 (dont 2,51 de réserves foncières)	3 517 %
Terres agricoles	8,72	1,49	-83 %
Total	10,5	10,5	

Note : La surface totale considérée, correspondant aux limites du plan de développement, est de 10,5 km². Les équipements publics correspondent aux écoles, hôpitaux, équipements sportifs, centres commerciaux, bâtiments de l'administration et parcs. Sources : Le Plan de développement urbain et rural 2004-2020 de Jiangnan ; Google Earth, 2012.

Ainsi l'espace résidentiel, recouvrant 1,66 km² en 2010, devrait-il augmenter de 50 % en 2020 pour atteindre 2,49 km². À cette surface s'ajoutent 2,18 km² destinés à des équipements publics (école, hôpital, équipement sportif, centre commercial, parc) aujourd'hui inexistantes. En plus de l'augmentation de la surface industrielle de 0,12 à 1,83 km² déjà évoqué, il faut ajouter 2,51 km² de réserves foncières pour le moment destinées au développement industriel. En contrepartie, les terres agricoles diminuent drastiquement : de 8,72 à 1,49 km² entre 2010 et 2020. Autrement dit, en 2010, la surface aménagée ne représente que 17 % de l'objectif 2020, soit 1,8 km² sur 10,5 km², les 83 % restant sont agricoles. Ce ratio évolue selon le plan à 85 % de surface bâtie en 2020, soit 9 des 10,5 km², et 15 % de surface agricole, soit la multiplication par cinq de la surface bâtie en dix ans.

Le surdimensionnement concerne en l'occurrence des bourgs partiellement enclavés et, qui plus est, sans aucun rôle administratif déterminant tel que centre de district. Qu'en est-il des centres plus importants et situés dans des corridors de développement ?

Un arrondissement : Qujiang dans le bassin du Jinqi

Qujiang est un arrondissement de Quzhou, municipalité de rang préfectoral, situé dans le corridor de développement du bassin du Jinqi (cf. carte 52). D'après le recensement de 2010, 372 239 habitants peuplent la ville-centre de Quzhou, parmi lesquels 61 847 sont dans l'arrondissement de Qujiang²⁰⁰.

²⁰⁰ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-6.

Carte 52. L'arrondissement de Qujiang dans le bassin du Jinqu



Source : Google Earth, 2012.

Une des deux zones de développement économique de Quzhou est située dans l'arrondissement de Qujiang, au sud de la ville-centre (cf. carte 53). Selon le Plan directeur d'urbanisme 2002-2020 de Quzhou, cette zone de développement économique doit accueillir en priorité les industries suivantes : industrie papetière (la plus importante), pneumatique, métallurgie, automobile, mobilier en bambou, transformation et conditionnement de nourriture. Le tableau 51 synthétise les principaux objectifs du plan pour la partie de la ville-centre située à Qujiang et sa zone de développement économique.

Tableau 51. Les projections de population et de production de papier pour la ville-centre de Qujiang

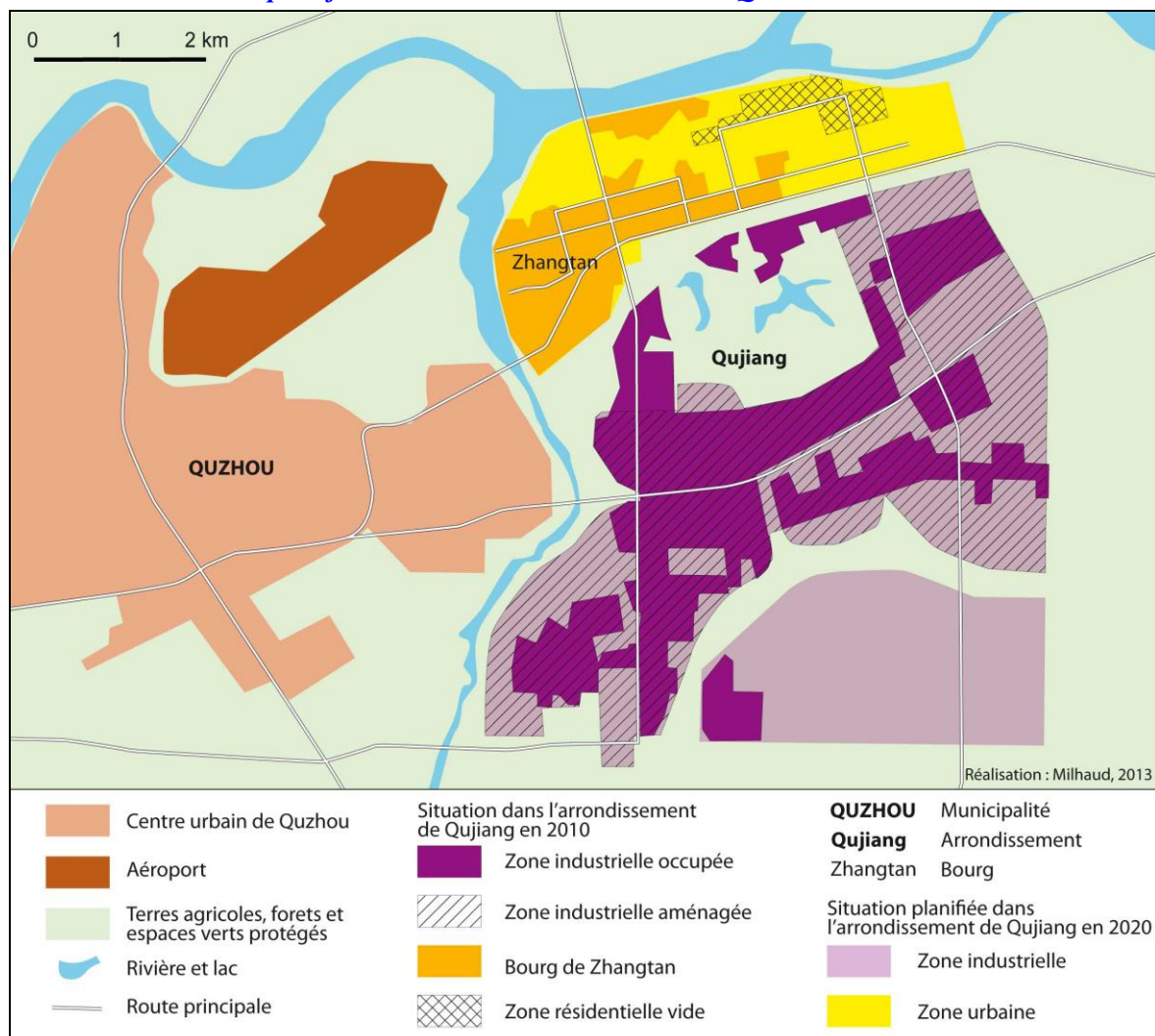
Année	2010	2015	2020
Population	61 847	74 000	102 000
Production de papier (10 000 t/a)	6,82	15	30

Sources : Le Plan directeur d'urbanisme 2002-2020 de Quzhou ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-6.

En 2010, les usines de papeterie, qui représentent l'activité dominante de la zone économique (6 entreprises sur 23), rejettent 90 % des quantités d'eaux usées à traiter²⁰¹. Elles conditionnent ainsi le dimensionnement des infrastructures correspondantes, adduction d'eau et assainissement. Les autorités locales envisagent de quadrupler cette production dans les dix prochaines années, passant de 6,82 tonnes par an à 30 tonnes par an et, en cohérence avec ces prévisions, la population devrait pratiquement doubler, passant de 61 847 à 102 000 habitants. Toutefois, aucun accord préalable avec des entreprises ne justifie ces projections. Bien que Quzhou soit situé le long du principal corridor de développement de l'intérieur, qui relie la région deltaïque à Nanchang, capitale de la province du Jiangxi, ce territoire est en marge du pôle économique de l'intérieur délimité par Jinhua et Yiwu. Ainsi les prévisions industrielles et démographiques apparaissent-elles ici encore surévaluées. La carte 53 représente le bâti urbain et industriel en 2010 et tel que planifié en 2020.

²⁰¹ La production de papier consomme 60 m³ par tonne. Pour une production de 68 200 tonnes de papier en 2010, la quantité d'eau consommée par les usines de papeterie est donc de 4 millions de m³. La quantité d'eau consommée par les autres industries est estimée par les autorités locales à 10 % de celle de l'industrie papetière, soit 400 000 m³. Du côté de la consommation domestique, la consommation moyenne est 80 litres par jour pour les résidents permanents, et 40 litres par jour pour les migrants, soit une quantité d'eau consommée par les habitants égale à un peu moins de 1 million de m³ en 2010.

Carte 53. L'évolution planifiée du bâti dans la ville-centre de Quzhou de 2010 à 2020



Sources : enquêtes de terrain ; le Plan directeur d'urbanisme 2002-2020 de la ville-centre de Quzhou ; Google Earth, 2012.

Tableau 52. L'évolution planifiée du bâti dans la ville-centre de Qujiang entre 2010 et 2020

Année	Situation actuelle		Plan de développement 2002-2020
	2010	Part représentée sur le plan de développement	2020
Surface urbaine construite (km ²)	4,3	55 %	7,8
Zone de développement économique (km ²)			27
Surface aménagée	20	74 %	
Surface occupée	11	41 %	

Sources : enquêtes de terrain ; le Plan directeur d'urbanisme 2002-2020 de la ville-centre de Quzhou ; Google Earth, 2012.

Dans la partie de la ville-centre située à Qujiang, le bâti couvre une surface de 4,3 km² en 2010, et devrait atteindre 7,8 km² en 2020, principalement par l'adjonction de nouveaux quartiers résidentiels pris sur des terres agricoles. Déjà en 2010, sur les 4,3 km² de bâti urbain, 20 % correspondent à de nouveaux projets immobiliers, pratiquement vides,

développés autour du nouveau bâtiment du gouvernement. Quant à la zone économique de développement, en 2010, elle recouvre 20 km² sur les 27 km² prévus pour 2020 et, sur ces 20 km², seulement un peu plus de 50 % sont occupés par des entreprises. Dès lors, que justifie la poursuite d'un tel processus, alors que les espaces industriels aménagés ne sont utilisés qu'à 35 %, si ce n'est une spéculation foncière qui viendrait conforter les finances locales ?

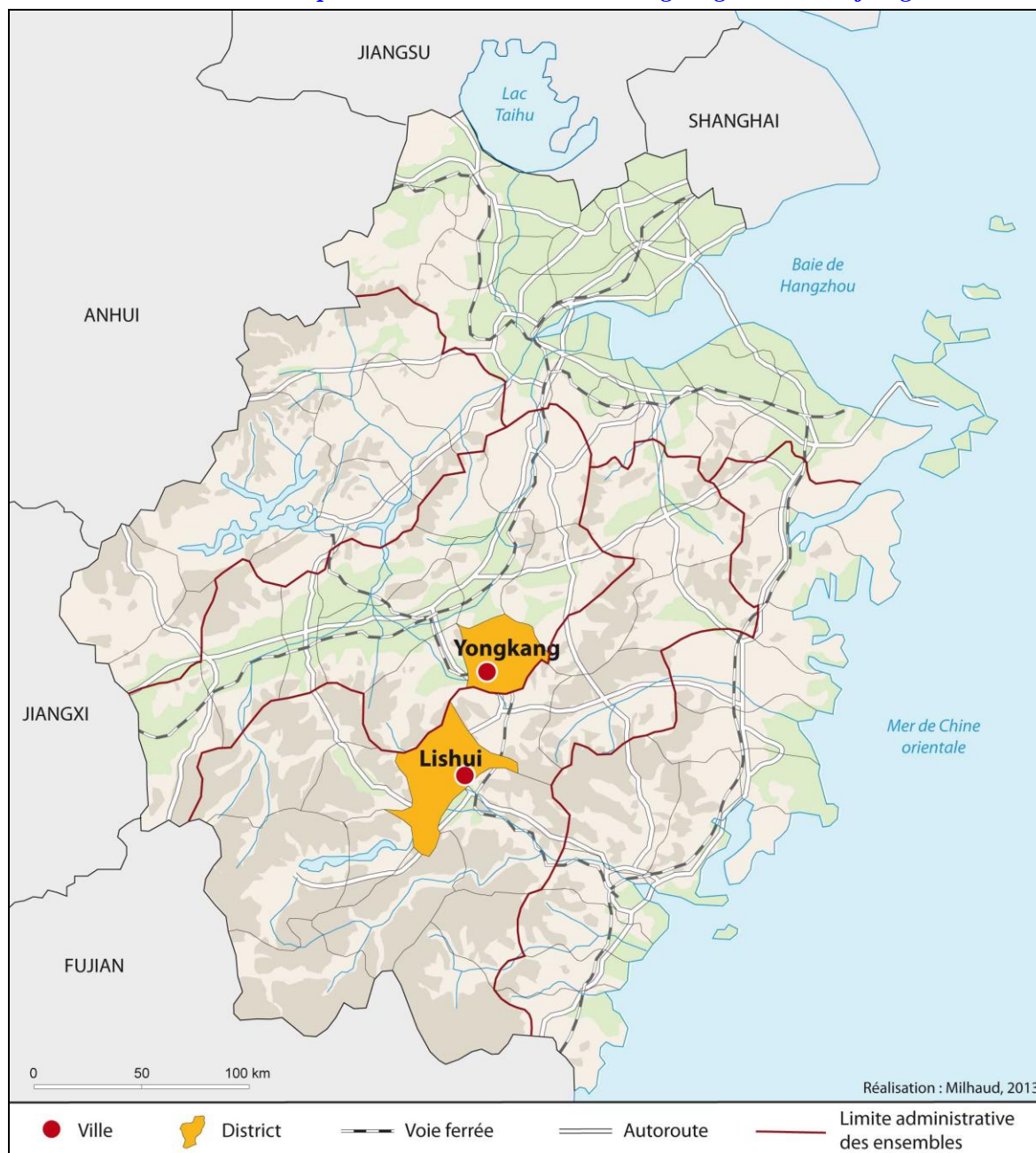
L'objet n'est pas ici de réaliser un répertoire exhaustif de l'impact des plans directeurs d'aménagement sur l'ensemble de la province, mais de montrer, au travers de ce panel, que dans nombre de petites villes, bien que différentes par leur taille ou leur localisation, ils reposent sur des projections statistiques en décalage par rapport aux tendances réelles de développement. Certes, l'aménagement est censé devancer la croissance, en un sens pour mieux la stimuler. Mais le problème posé est l'absence de cohérence entre planification et croissance réelle. Sous cet angle, l'aménagement n'est perçu par les autorités locales que comme le corollaire des occasions foncières et de l'équilibre entre opérateurs industriels et immobiliers. À l'échelle locale, cette logique ignore l'intérêt d'une planification à l'échelle provinciale et, *a fortiori*, à l'échelle nationale, qui seule pourrait arbitrer cette compétition entre les petites villes fondée sur une attractivité souvent factice car en décalage complet avec le potentiel économique, et dangereuse car aggravant la situation financière des collectivités locales.

La pression des objectifs économiques nationaux, relayés par les plans quinquennaux, n'est pas seule en cause : force est de constater l'insuffisante capacité des dirigeants locaux à adapter la stratégie globale aux spécificités de leur territoire. La surcapacité s'exprime au détriment de la maîtrise de l'étalement urbain qui encourage une chute de la densité des centres urbains et induit l'extension démesurée des services urbains : les surfaces bâties ne sont plus contenues dans un périmètre constructible raisonnable et se réalisent sans aucune prise en compte de la croissance démographique effective.

La diminution de la densité : études de cas

Nous avons étudié l'évolution de la densité dans deux petites villes entre 1990 et 2010. Ces deux petites villes sont Yongkang, ville chef-lieu de district, et Lishui, ville chef-lieu de préfecture (*cf.* carte 54).

Carte 54. La localisation des petites villes de Lishui et de Yongkang dans le Zhejiang



Source : Google Earth, 2012.

Nous parlons ici de la densité nette et la définissons comme le rapport d'une population sur une surface bâtie en continu. Afin de réaliser cette étude, nous avons combiné enquêtes de terrain, recensements, analyse des plans de ville et analyse des images satellites. Les différentes formes de bâti, antérieures à 1990, de 1990 à 2000, et postérieures à 2000 sont identifiables par la taille des bâtiments et leur plan de masse, ce qui permet de reconstituer sur une courte période l'historique de l'urbanisation. Les principales distinctions entre les différentes formes de bâti sont les suivantes :

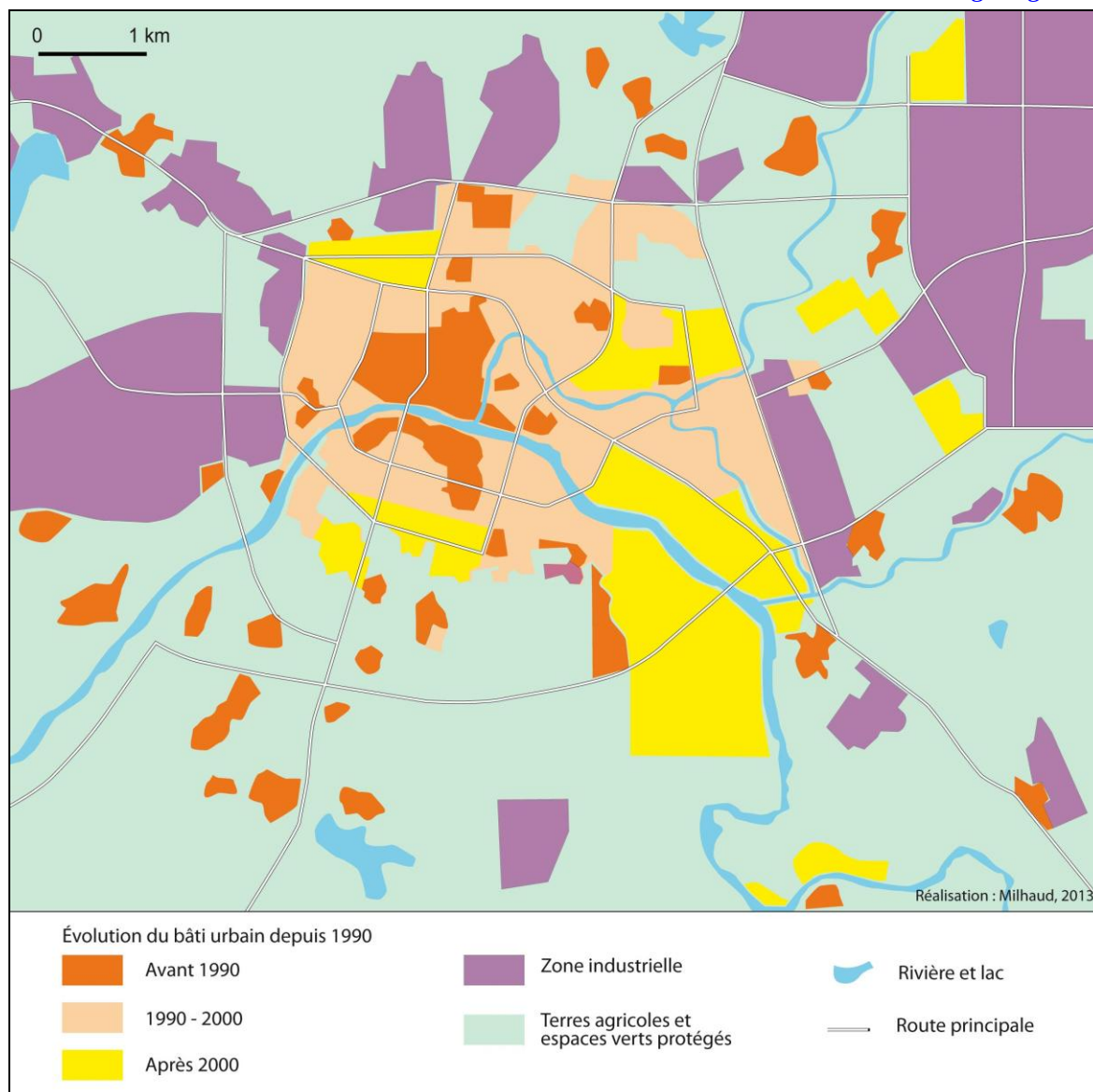
- Les constructions antérieures à 1990 sont de faible hauteur (R+1 ou R+2), la trame urbaine est dense, les rues sont étroites et sinueuses ;
- Les années 1990 voient apparaître des barres de 7 niveaux (R+6 plafond autorisé jusqu'à cette date sans ascenseur), qui s'intègrent au tissu ancien ;
- À partir des années 2000, les bâtiments gagnent à nouveau en hauteur et des tours de quinze à vingt étages sont construites ; le nouveau bâti présente une trame régulière et il est localisé sur des parcelles bien délimitées prises sur les terres agricoles périphériques ou sur un tissu ancien en voie de résorption ; les nouvelles constructions sont plus espacées et des parcs ainsi que des places apparaissent : la trame est moins dense que celle des tissus urbains des années 1990.

Yongkang, petite ville riche et dynamique sur l'axe Wenzhou-Jinhua

Yongkang est situé dans le bassin du Jinqu, sur l'axe Jinhua-Wenzhou. D'après les recensements, la ville-centre comptait 142 722 habitants en 1990 (c'était alors un bourg centre-administratif de district), 178 187 habitants en 2000 (le bourg centre-administratif était devenu une ville chef-lieu de district) et 268 558 habitants en 2010²⁰². Sur la carte 55, l'évolution de l'urbanisation entre 1990 et 2010 est reconstituée. L'habitat le plus ancien, qui représente les origines du bourg, est antérieur aux années 1990 : on retrouve la forme des bourgs ruraux. Ce tissu apparaît en décomposition mais est encore présent à l'intérieur de la ville-centre et a été remplacé par endroit par de nouvelles constructions. Les limites du bourg initial comprennent donc des constructions plus récentes. Cette même carte met en évidence la répartition éparpillée du tissu ancien, qui correspondait aux villages périphériques du bourg-centre, à l'intérieur de la ville-centre actuelle. Au fil des années, l'urbanisation les a progressivement intégrés dans ce qui constitue aujourd'hui un ensemble urbain continu.

²⁰² *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 7-12.

Carte 55. L'évolution de l'urbanisation entre 1990 et 2010 dans la ville-centre de Yongkang



Sources : enquêtes de terrain ; plan de la ville en 2011 ; Google Earth, 2012.

Le tableau 53 récapitule la superficie de la ville-centre en 1990, en 2000 et en 2010. La comparaison de la tâche urbaine aux différentes périodes montre qu'entre 1990 et 2000, la superficie du bâti urbain augmentait de 72 %, alors que dans le même temps la population de la ville-centre n'augmentait que de 25 %. La situation s'est ensuite stabilisée entre 2000 et 2010, période durant laquelle la superficie du bâti urbain augmentait de 47 % et la population de 50 %. Ainsi, la densité de la ville-centre diminue-t-elle, alors que sa population double. Elle décroît de 19 740 à 14 675 hab./km² entre 1990 et 2010. Cette tendance est largement relayée par le très faible taux d'occupation des nouvelles constructions, principal acteur de l'étalement urbain. Les nouvelles zones résidentielles ne seraient occupées qu'à 30 % selon des entretiens avec des promoteurs immobiliers en

novembre 2011, qui confirmaient mon propre constat. Malgré ce taux d'occupation faible, les projets immobiliers se poursuivent et se diffusent dans de nouveaux terrains viabilisés, récemment à vocation agricole.

Tableau 53. L'évolution de la surface du bâti urbain entre 1990 et 2010 dans la ville-centre de Yongkang

Année	Population	Surface du bâti (km ²)	Densité (hab./km ²)
1990	142 722	7,23	19 740
2000	178 187	12,45	14 312
2010	268 558	18,3	14 675

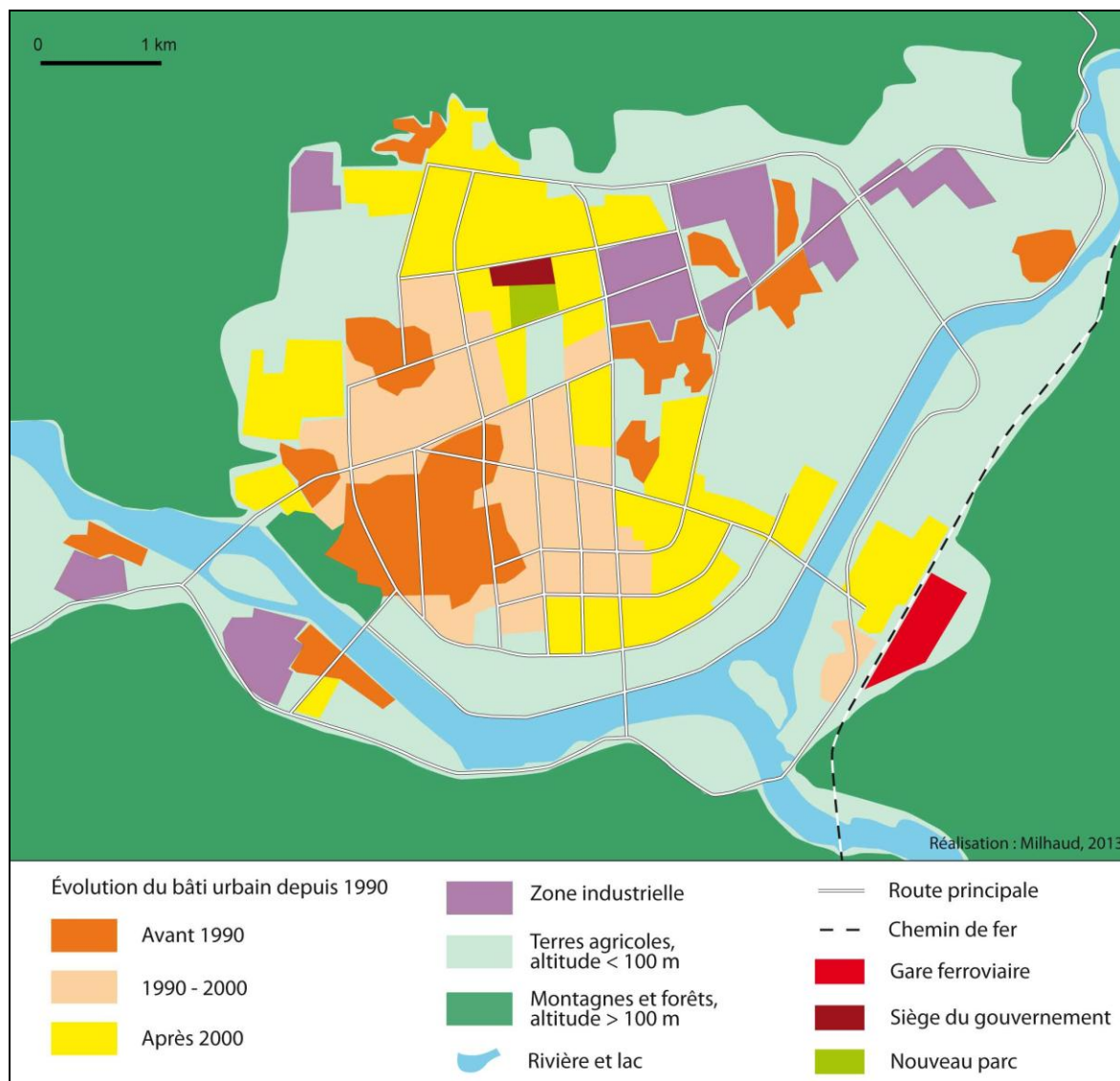
Note : La superficie du bâti en 1990, 2000 et 2010 a été évaluée à partir de la carte actuelle de la ville lors d'entretiens avec le Bureau d'urbanisme de la ville. Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 7-12.

Lishui, nouveau site de production dans les montagnes de l'intérieur

La ville-centre de Lishui, de taille comparable à celle de Yongkang, bien que d'un échelon administratif supérieur, a également connu une diminution de sa densité au cours des 20 dernières années. Lishui est une municipalité de rang préfectoral située dans le sud montagneux à mi-chemin entre le bassin du Jinqu et le littoral. D'après les recensements, la ville-centre regroupe 111 987 habitants en 1990, 181 096 en 2000 et 278 311 en 2010²⁰³. À partir de supports analogues à ceux de Yongkang, il a été possible de schématiser les différentes étapes de l'urbanisation de 1990 à 2010 (cf. carte 56). Le bourg initial a été entièrement reconstruit entre 1990 et 2000. Trois projets « marketing », le nouveau bâtiment du gouvernement municipal, un parc et la gare ferroviaire, sont situés à l'extérieur du centre-ville, sur des terrains encore agricoles il y a dix ans.

²⁰³ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 7-12.

Carte 56. L'évolution de l'urbanisation entre 1990 et 2010 à Lishui



Sources : enquêtes de terrain ; plan de la ville en 2011 ; Google Earth, 2012.

Le tableau 54 indique la superficie de la tache urbaine en 1990, en 2000 et en 2010. En dépit d'une forte croissance démographique, 4,92 % d'accroissement annuel moyen de la population entre 1990 et 2000, 4,39 % entre 2000 et 2010, la surface du bâti a progressé plus rapidement : 6,09 % de croissance annuelle moyenne entre 1990 et 2000, 6,03 % entre 2000 et 2010. La densité, qui était de 26 727 hab./km² en 1990, a diminué pour atteindre 23 923 en 2000 puis 20 464 en 2010, soit une décroissance comparable à celle de Yongkang, de l'ordre de 25 %.

Tableau 54. L'évolution de la surface du bâti et de la densité entre 1990 et 2010 dans la ville-centre de Lishui

Année	Population	Surface du bâti (km ²)	Densité (hab./km ²)
1990	111 987	4,19	26 727
2000	181 096	7,57	23 923
2010	278 311	13,6	20 464

Note : Les zones industrielles ne sont ici pas prises en compte. La superficie du bâti en 1990, 2000 et 2010 a été évaluée à partir de la carte actuelle de la ville lors d'entretiens avec le Bureau d'urbanisme de la ville. Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 7-12 ; *Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 7-12.

Là encore, j'ai pu constater un très faible taux d'occupation des constructions les plus récentes, entre 30 et 50 %. Dans de nombreux cas, les appartements sont vendus, selon les agents immobiliers, à plus de 80 %, mais ne sont pas occupés. Cependant, à un tel niveau de densité, il ne serait pas approprié d'évoquer l'étalement urbain : plus de 20 000 hab./km² – à titre de comparaison la densité de Paris intra-muros est d'environ 21 000 hab./km² –. Mais cela souligne une contradiction essentielle propre aux petites villes : malgré des densités fortes et une croissance démographique continue, la « nouvelle ville » reste vide, conséquence d'un marché du logement difficilement accessible. Ce sont, comme nous l'avons vu, les bourgs périphériques, voire les villages urbains, qui à l'inverse se densifient toujours plus et assurent cette croissance démographique.

Ainsi la diminution globale de la densité accompagne-t-elle le surdimensionnement observé dans la planification. Mais on se doit de souligner la disparité de ces deux concepts fortement dépendant de la pondération de la ville nouvelle : si les petites villes apparaissent en surcapacité, force est de noter que cette dernière est clairement localisée. Ce que l'on pourrait qualifier d'irréaliste dans les plans qui guident les investissements dans les infrastructures, et dessinent la ville de demain, relève de l'ignorance volontaire du tissu ancien pourtant au cœur de l'équilibre social. Bien que les ambitions affichées soient telles que l'on pourrait douter de la capacité de mise en œuvre de tels documents d'urbanisme, les deux dernières décennies nous ont montré que les autorités locales n'ont pas hésité pas à s'y conformer, avec une telle application que le surdimensionnement observé localement s'est répercuté à l'échelle de la province.

Une offre urbaine surdimensionnée

Des raisons administratives et financières

Le surdimensionnement de l'aménagement urbain est principalement lié à trois facteurs : une hiérarchie administrative qui décide des seuils à atteindre, un objectif de croissance économique à l'image des ambitions locales et une gestion décentralisée. Ces paramètres incitent les gouvernements locaux à considérer la ville comme un produit économique source de revenus. Dans ce contexte où la ville est vue comme un moyen de produire de la richesse, l'aménagement urbain se déconnecte des tendances de développement. La conversion des terres agricoles en terrains constructibles n'est pas que la conséquence de la pression démographique ou industrielle sur un bâti urbain existant, mais également une ressource financière pour les collectivités locales dont le budget est déséquilibré et, du moins dans un premier temps, un stimulus de croissance économique. Les gouvernements ont ainsi tendance à user du processus de requalification des terres agricoles en zones urbaines et industrielles au-delà de ce qui serait nécessaire à l'absorption de la croissance urbaine et industrielle.

Indépendamment des motivations économiques, le système administratif territorial a également un impact majeur. Le statut administratif définit l'autonomie d'action et de financement des collectivités locales : il est un des facteurs les plus importants affectant le développement économique local. Or, depuis le début des réformes, la grande différence se fait entre les districts jouissant du statut de municipalité et les autres. Le gouvernement ayant décidé que les villes joueraient un rôle moteur dans le développement économique régional et national, les districts de statut municipal ont bénéficié de nouveaux pouvoirs. Les gouvernements locaux ont alors construit des infrastructures urbaines répondant aux critères de population et de couverture en services urbains requis pour acquérir ce statut, misant sur l'effet d'entraînement de la croissance économique. Ces aménagements ont été souvent réalisés sans aucun lien avec un potentiel réaliste de développement en relation avec la croissance démographique et les ressources économiques.

Ces facteurs politiques, institutionnels et administratifs jouent un rôle majeur dans le décalage entre objectifs et réalité. Incontestablement, l'imbrication de l'administration, du Parti et des acteurs économiques, en s'appuyant sur la population migrante, est à l'origine d'un nombre important de réalisations, qui concourent dans la province du Zhejiang à la rapidité de la croissance de villes telles que Ningbo, Yuyao ou Yiwu. Si cette

stratégie a pu se révéler pertinente dans certains cas, plus généralement les municipalités, dans l'impossibilité de rentabiliser les infrastructures excédentaires, s'exposent à un risque de surcapacité, et en corollaire à celui d'une situation de faillite.

L'ampleur du surdimensionnement urbain dans le Zhejiang

Au cours des dix dernières années, l'expansion de la surface bâtie a été sans commune mesure avec la croissance démographique : les surfaces bâties entre 2000 et 2010 suffiraient à l'hébergement de l'accroissement de la population des 15 prochaines années.

En effet, sur cette période, la population totale de la province est passée de 45 930 651 à 54 426 891 habitants²⁰⁴, avec un taux d'urbanisation augmentant de 48,7 à 61,6 %²⁰⁵, soit une population urbaine passant de 22 368 227 à 33 526 964 habitants, et une augmentation de 11 158 737 citoyens. Par ailleurs, il est possible d'estimer l'expansion de la surface bâtie à partir des données d'évolution de la surface agricole, considérant que les nouvelles surfaces bâties, urbaines ou industrielles, sont prises sur les terres agricoles périphériques aux centres existants. À l'échelle de la province, la surface agricole a chuté de 38 032 à 27 305,3 km² entre 2000 et 2010, soit une baisse de 10 726,7 km² en dix ans²⁰⁶ (cf. tableau 55).

Tableau 55. La diminution des terres agricoles dans la province du Zhejiang entre 2000 et 2010

Lieu	Surface des terres agricoles (1 000 ha)		
	En 2000	En 2011	Évolution entre 2000 et 2011
Municipalités de Hangzhou, Ningbo, Wenzhou et Taizhou	552,51	343,09	- 209,42
Shaoxing	9,07	14,93	5,86
Autres municipalités de rang préfectoral et de rang de district	1 835,96	1 347,12	- 488,84
Districts	1 405,66	1 025,39	- 380,27
Total	3 803,2	2 730,53	- 1 072,67

Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 563-564 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 566-567.

Le tableau 56 révèle une diminution inégale de la surface agricole entre petites et grandes villes : les chiffres confirment la forte extension de la tache urbaine dans les petites villes au cours de la dernière décennie. Ce sont en effet dans ces municipalités et districts que la diminution de la surface des terres agricoles est la plus importante : 8 691,1 km², soit plus

²⁰⁴ *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, vol. 1, p. 2 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, *op. cit.*, vol. 1, p. 2.

²⁰⁵ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 6.

²⁰⁶ *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 563-564 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 566-567.

de quatre fois la baisse constatée dans les municipalités correspondantes aux grandes villes, limitée à 2 094,2 km². Rapportés à l'accroissement de la population desdites municipalités en 2010, ces chiffres traduisent une consommation de terres agricoles par nouvel habitant près de 45 fois plus importante dans les petites villes que dans les grandes villes : 2 093 contre 47 ha pour 1 000 nouveaux habitants.

Tableau 56. La consommation de terres agricoles par nouvel habitant dans le Zhejiang entre 2000 et 2010

Lieu	Accroissement de la population entre 2000 et 2010	Consommation de terres agricoles entre 2000 et 2010 (ha)	Par nouvel habitant (ha/1 000 hab.)
Municipalités de Hangzhou, Ningbo, Wenzhou, Taizhou et Shaoxing	4 343 578	203 560	47
Autres municipalités et districts	4 152 662	8 691 100	2 093

Sources : pour la population, *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-3 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-3 ; pour les terres agricoles, *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, op. cit., p. 563-564 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 566-567.

Certes, une part importante de cette surface bâtie est destinée à un usage industriel, ou, plus globalement, à des zones de développement économique. En analysant différents plans directeurs, nous pouvons estimer, en moyenne, la part des nouvelles surfaces bâties destinées à un usage urbain²⁰⁷ et la part des nouvelles surfaces bâties destinées à un usage industriel. Nous avons considéré un panel de centres représentatifs des différentes situations : 1) Zhuji, une municipalité de rang de district et Longyou, un bourg centre-administratif de district, 2) Qujiang, un arrondissement, 3) Jiangnan, Youbu, Jianshan, des bourgs périphériques (cf. tableau 57).

Tableau 57. La répartition entre surface urbaine et surface industrielle dans les plans directeurs de cinq villes du Zhejiang

Lieu (ville-centre ou bourg-centre)	Surface totale bâtie (km ²)	Surface industrielle / logistique (km ²)	Part dans le total	Surface urbaine (km ²)	Part dans le total	Autres (km ²)
Zhuji	72	29	40 %	43	60 %	
Longyou	30,5	13	43 %	17,5	57 %	
Qujiang	33	25	76 %	8	24 %	
Jiangnan	10,5	2	19 %	6	57 %	2,5
Jianshan	8,5	3,5	41 %	5	59 %	

Note : chiffres obtenus à partir des plans directeurs des villes-centres concernées. Source : Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, p. 78, 164, 220, 245, 269.

²⁰⁷ Ici défini comme le bâti correspondant à des fonctions résidentielles et tertiaires.

Selon cet échantillon, la surface urbaine représente en moyenne plus de 50 % de la surface bâtie. On peut en déduire que sur 10 726,7 km² de terres agricoles reconverties dans la province entre 2000 et 2010, plus de 5 000 km² sont consacrés à un usage urbain.

Combien d'habitants cette nouvelle surface urbaine serait-elle susceptible d'accueillir ? En moyenne sur l'ensemble de la Chine, la Banque mondiale²⁰⁸ estime la densité urbaine, calculée comme le rapport de la population résidant dans la ville-centre sur la surface urbaine construite, à 7 929 habitants par km² en 2009. Le littoral présentant des densités supérieures au reste de la Chine, nous obtiendrons ainsi une estimation basse de la capacité d'accueil des nouvelles surfaces bâties dans le Zhejiang. Sur cette base, la surface urbaine construite en dix ans suffirait à absorber 40 millions de nouveaux citoyens, soit quatre fois la croissance démographique urbaine recensée sur cette même période (rappelons qu'entre 2000 et 2010, l'augmentation du nombre de citoyens était légèrement supérieure à 11 millions).

Au cours de la prochaine décennie, il est peu probable que l'exode rural s'accélère et que le taux d'urbanisation augmente plus rapidement que lors de la décennie précédente. Au contraire, le XII^e Plan quinquennal prévoit une baisse de la croissance du PIB (8 %, alors qu'il était en moyenne de 11 %), et met davantage l'accent sur le saut technologique nécessaire à la restructuration de l'économie et sur une meilleure répartition des richesses. En conséquence, les flux de population vers les villes auront plutôt tendance à décroître²⁰⁹. Si l'on se réfère aux dix dernières années, la population urbaine de la province serait en 2020 d'environ 50 millions d'habitants pour une population totale de 64,5 millions d'habitants et donc un taux d'urbanisation de 78 % (cf. tableau 58). Ces chiffres représentent des hypothèses hautes de croissance, quand le plan quinquennal prévoit un taux d'urbanisation de 63 % en 2020. Quoiqu'il en soit, la surface urbaine déjà réalisée accueillerait la totalité de la population urbaine supplémentaire (+ 16,7 millions entre 2010 et 2020). À ce rythme de croissance, les terrains bâtis entre 2000 et 2010 suffiraient à accueillir la nouvelle population urbaine au moins jusqu'en 2025 (en considérant une densité urbaine égale à la moyenne chinoise en 2010, ce qui correspondrait à une augmentation de la population urbaine de 40 millions de personnes entre 2000 et 2025).

²⁰⁸ Banque mondiale, 2012, *China Small and Medium Towns Overview*, op. cit., p. 24.

²⁰⁹ Banque mondiale, 2012, *China Small and Medium Towns Overview*, op. cit., p. 26.

Tableau 58. Les projections de population pour la province du Zhejiang suivant les tendances de croissance actuelles

Année	2000	2010	Taux d'accroissement moyen annuel entre 2000 et 2010	2020
Population urbaine	22 368 227	33 526 964	4,13 %	50 252 410
Population totale	45 930 651	54 426 891	1,71 %	64 494 763
Taux d'urbanisation	48,70 %	61,60 %		78 %

Sources : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-3 et 6-7 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-3 et 6-7.

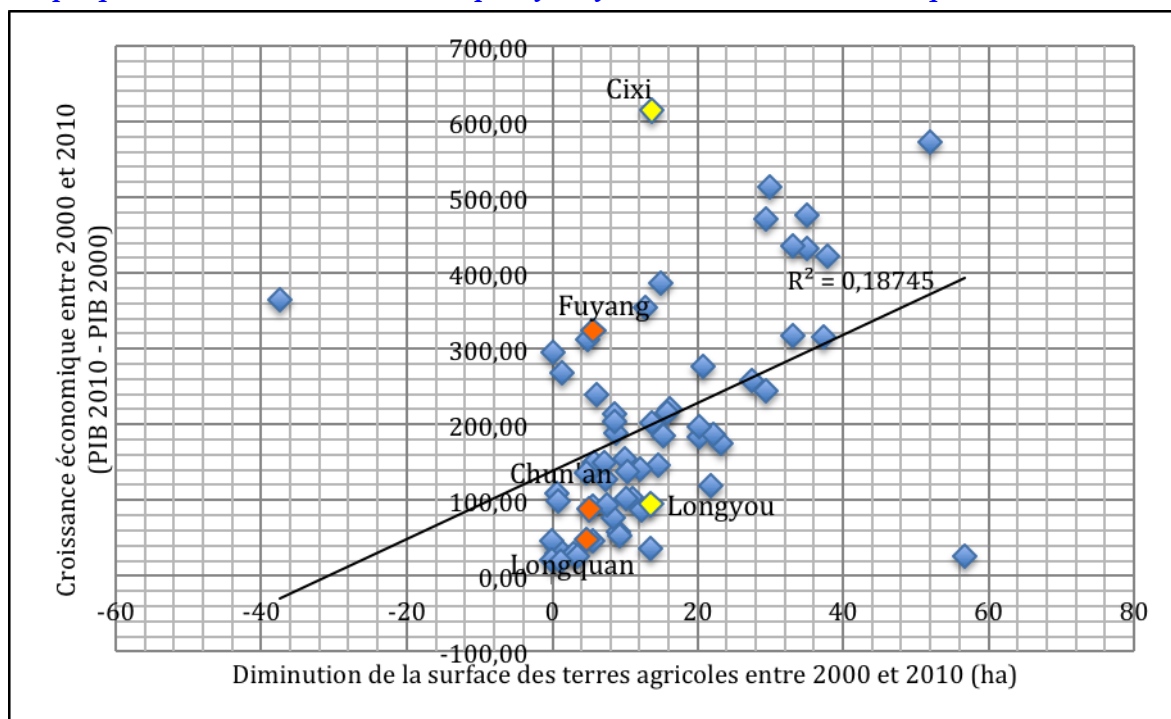
Les petites villes se trouvent au cœur d'une compétition d'attractivité et produisent des plans directeurs en conséquence. Bien que le Zhejiang soit une des provinces les plus urbanisées de Chine, avec un taux d'urbanisation supérieur à 60 % en 2010, alors que la moyenne nationale est de 50 %, l'urbanisation y est inégale, et les prévisions affichées des bourgs et des petites villes restent totalement aléatoires. Certaines petites villes, particulièrement dynamiques, parviennent à soutenir un rythme de croissance élevé et à atteindre les objectifs fixés, mais leur valeur d'exemple ne sera pas un critère de réussite pour l'ensemble. Le facteur de localisation en est un paramètre important et une sélection s'opère déjà entre les petites villes dont les infrastructures urbaines et industrielles restent inoccupées et celles à l'inverse qui tirent à elles la croissance²¹⁰. En l'absence d'une planification régionale effective au niveau local, les petites villes se livrent à une surenchère urbaine rendue possible par la requalification des terres agricoles, une ressource en voie d'épuisement.

Un développement inégal

L'ampleur de l'étalement urbain observé entre 2000 et 2010 est, aux yeux des autorités locales, un critère de croissance : ce pourrait être le cas si un certain équilibre était observé. Peut-on considérer que plus une municipalité convertit des terres agricoles en terrains constructibles, plus elle s'enrichit et accroît son potentiel économique ? Sans doute dans l'immédiat pour ce qui est de la richesse en recettes directes, mais qu'en est-il sur le moyen terme ? Le graphique 7 représente, pour les municipalités et les districts correspondants aux petites villes, et sur la période entre 2000 et 2010, la relation entre la quantité de terres agricoles requalifiées en terrains urbains et industriels et la croissance économique (mesurée par le PIB en 2010 moins le PIB en 2000).

²¹⁰ Ces dernières n'échappent pourtant pas au constat d'un surdimensionnement de leurs infrastructures et il se posera à terme la question de la pérennité des infrastructures en général, voire de leur requalification.

Graphique 7. La conversion des terres pas synonyme de croissance économique



Sources : pour le PIB par habitant, *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 551-552 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-551 ; pour les terres agricoles, *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 563-564 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 566-567.

La corrélation existe, mais n'est pas concluante, avec un coefficient R^2 faible ($R^2 = 0,18$). Prenons plusieurs municipalités ou districts ayant converti une surface similaire de terres agricoles entre 2000 et 2010, soit autour de 5 000 ha. Dans la préfecture de Hangzhou, le district de Chun'an aura produit quatre fois moins de richesse que la municipalité de Fuyang, 8 700 contre 32 400 millions de yuans. La municipalité de Longquan, dans les montagnes du sud-ouest de la province, n'aura quant à elle connu une augmentation de richesse que de 4 800 millions de yuans. La différence est encore plus flagrante entre la municipalité de Cixi et le district de Longyou : alors qu'ils ont respectivement converti 13 650 et 13 520 ha, l'une a connu une augmentation de son PIB de 61 450 et l'autre de 9 450 millions de yuans, soit plus de six fois moins (*cf.* tableau 59). La conversion de terres agricoles en terrains constructibles n'a pas le même impact économique suivant les territoires, ce qui nous indique qu'une sélection des petites villes les plus rentables par les acteurs économiques a commencé : les petites villes présentant les plus bas niveaux de croissance économique par surface de terres converties en sont les premières victimes. Le tableau 59 reprend ce constat et classe les petites villes suivant leur performance « économique-foncière », mesurée par l'augmentation du PIB par nouvel hectare converti entre 2000 et 2010.

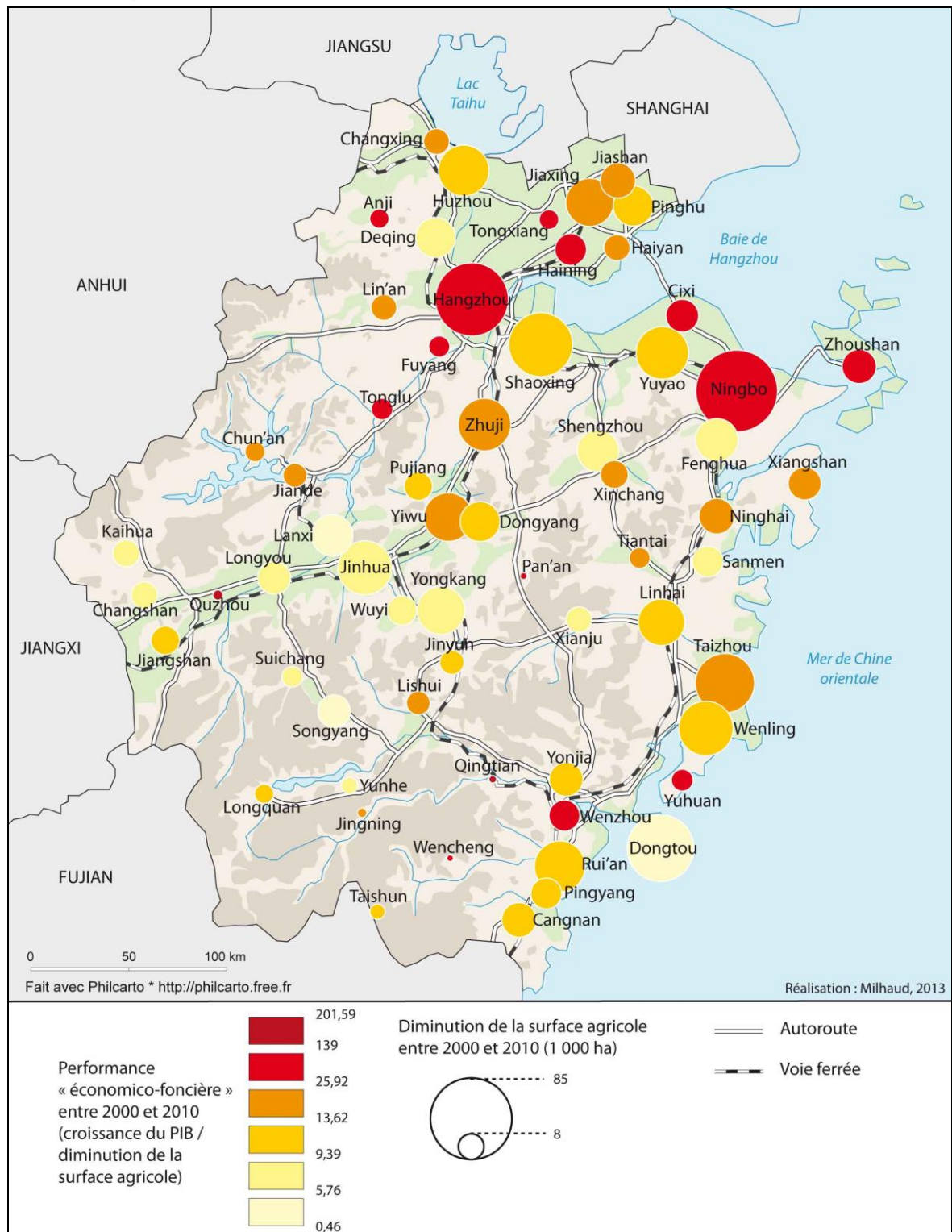
Tableau 59. La performance « économique-foncière » des petites villes du Zhejiang

Municipalité ou district	Rang administratif	Augmentation du PIB entre 2000 et 2010 (100 millions yuans)	Diminution de la surface agricole entre 2000 et 2010 (1 000 ha)	Performance "économico-foncière" (100 000 yuans/ha)
Municipalité de Quzhou	Préfectoral	268,11	1,33	201,59
Municipalité de Tongxiang	District	312,44	4,86	64,29
Municipalité de Fuyang	District	324,27	5,61	57,80
Municipalité de Cixi	District	614,44	13,65	45,01
District de Yuhuan	District	239,36	6,01	39,83
District de Anji	District	136,81	4,67	29,30
Municipalité de Haining	District	355,05	12,82	27,70
Municipalité de Zhoushan	Préfectoral	387,41	14,81	26,16
District de Tonglu	District	149,3	5,76	25,92
Municipalité de Lin'an	District	213,31	8,51	25,07
District de Changxing	District	203,68	8,53	23,88
District de Haiyan	District	188,44	8,74	21,56
Municipalité de Lishui	Préfectoral	150,06	7,14	21,02
Municipalité de Jiande	District	128	7,23	17,70
Municipalité de Yiwu	District	514,55	29,94	17,19
District de Tiantai	District	91,86	5,52	16,64
Municipalité de Jiaxing	Préfectoral	471,48	29,37	16,05
District de Xiangshan	District	202,51	13,72	14,76
District de Jiashan	District	216,23	15,72	13,76
District de Ninghai	District	221,39	16,1	13,75
Municipalité de Zhuji	District	476,31	34,97	13,62
Municipalité de Pinghu	District	276,4	20,7	13,35
Municipalité de Jiangshan	District	137,87	10,37	13,30
Municipalité de Huzhou	Préfectoral	436,07	32,98	13,22
Municipalité de Yuyao	District	432,96	35,05	12,35
District de Cangnan	District	185,92	15,25	12,19
District de Pingyang	District	141,18	12,04	11,73
Municipalité de Wenling	District	421,89	37,82	11,16
District de Shaoxing	District	573,25	51,93	11,04
District de Pujiang	District	103	10,11	10,19
Municipalité de Longquan	District	48	4,76	10,08
District de Yongjia	District	145,93	14,61	9,99
Municipalité de Dongyang	District	196,78	20,21	9,74
Municipalité de Rui'an	District	317,67	33,03	9,62
Municipalité de Linhai	District	257,55	27,43	9,39
District de Wuyi	District	102,48	11,08	9,25
District de Deqing	District	183,99	20,25	9,09
Municipalité de Jinhua	Préfectoral	315,72	37,32	8,46
Municipalité de Shengzhou	District	187,49	22,17	8,46
Municipalité de Yongkang	District	245,42	29,27	8,38
Municipalité de Fenghua	District	174,57	23,21	7,52
Municipalité de Lanxi	District	118,47	21,71	5,46

Note : les municipalités de Yueqing et de Shaoxing sont enlevées de ce classement, car elles ont connu une augmentation de leur surface agricole entre 2000 et 2010. Les informations concernant la municipalité de Shangyu ne sont pas disponibles. La performance « économique-foncière » est mesurée par l'augmentation du PIB par nouvel hectare converti entre 2000 et 2010. Source : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 532-536.

La carte 57 nous permet de localiser les villes les plus « performantes ».

Carte 57. La performance « économique-foncière » des districts du Zhejiang entre 2000 et 2010



Sources : *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 532-536 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 563-564.

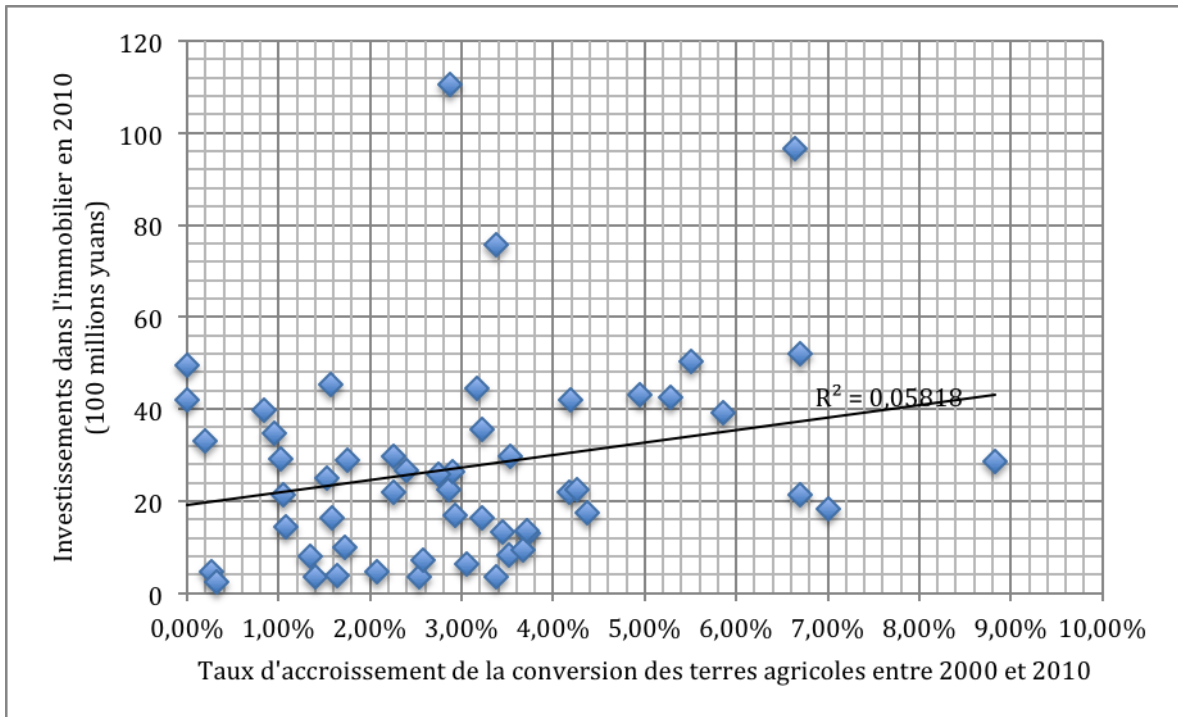
Sans surprise, les grandes villes arrivent en tête. Ensuite, on peut remarquer que bien des villes présentant une performance « économique-foncière » élevée sont dans la région deltaïque (Tongxiang, Haining, Cixi), les marges deltaïques (Anji, Fuyang) et sur le littoral (Yuhuan). Tonglu se distingue dans le bassin du Qiantang, bénéficiant de l'impact de l'implantation d'une zone de développement économique de niveau provincial. Ensuite, dans le bassin du Jinqi, les villes de Zhuji, Yiwu et Dongyang se révèlent économiquement plus attractives que celles de Jinhua, Wuyi et Yongkang. L'axe entre Jinhua et Wenzhou se distingue également, avec Lishui et Jinyun.

Cette carte recoupe le schéma de développement régional et confirme logiquement que le dynamisme des petites villes est en relation directe avec les corridors de développement. Mais son intérêt est l'information complémentaire qu'elle apporte quant aux trajectoires différentes des petites villes à l'intérieur de ces corridors, à l'image de Deqing et de Tongxiang dans la région deltaïque, de Sanmen et de Ninghai sur le littoral ou de Yiwu et Jinhua dans le bassin du Jinqi.

En poursuivant cette approche, on constate également que l'étalement urbain n'évolue pas non plus au rythme de la promotion immobilière : lorsque les terrains sont viabilisés par les municipalités, les investissements ne sont pas systématiques. Comme le montre le graphique 8, la corrélation entre le taux d'accroissement de conversion des terres agricoles entre 2000 et 2010 et le volume d'investissements dans l'immobilier en 2010 est très faible ($R^2 = 0,058$). Ainsi une dynamique de conversion de terres agricoles en terrains constructibles sur une longue période n'est-elle pas pour autant attractive. Là encore, les disparités entre les municipalités ou districts correspondants aux petites villes sont grandes. Jiaxing, dans le delta, a un taux de conversion de terres agricoles légèrement inférieur à celui de Wuyi, dans le bassin du Jinqi. Pourtant, Jiaxing a attiré en 2011 17 fois plus d'investissements dans l'immobilier que Wuyi, 11 046 et 646 millions de yuans²¹¹.

²¹¹ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 588-589.

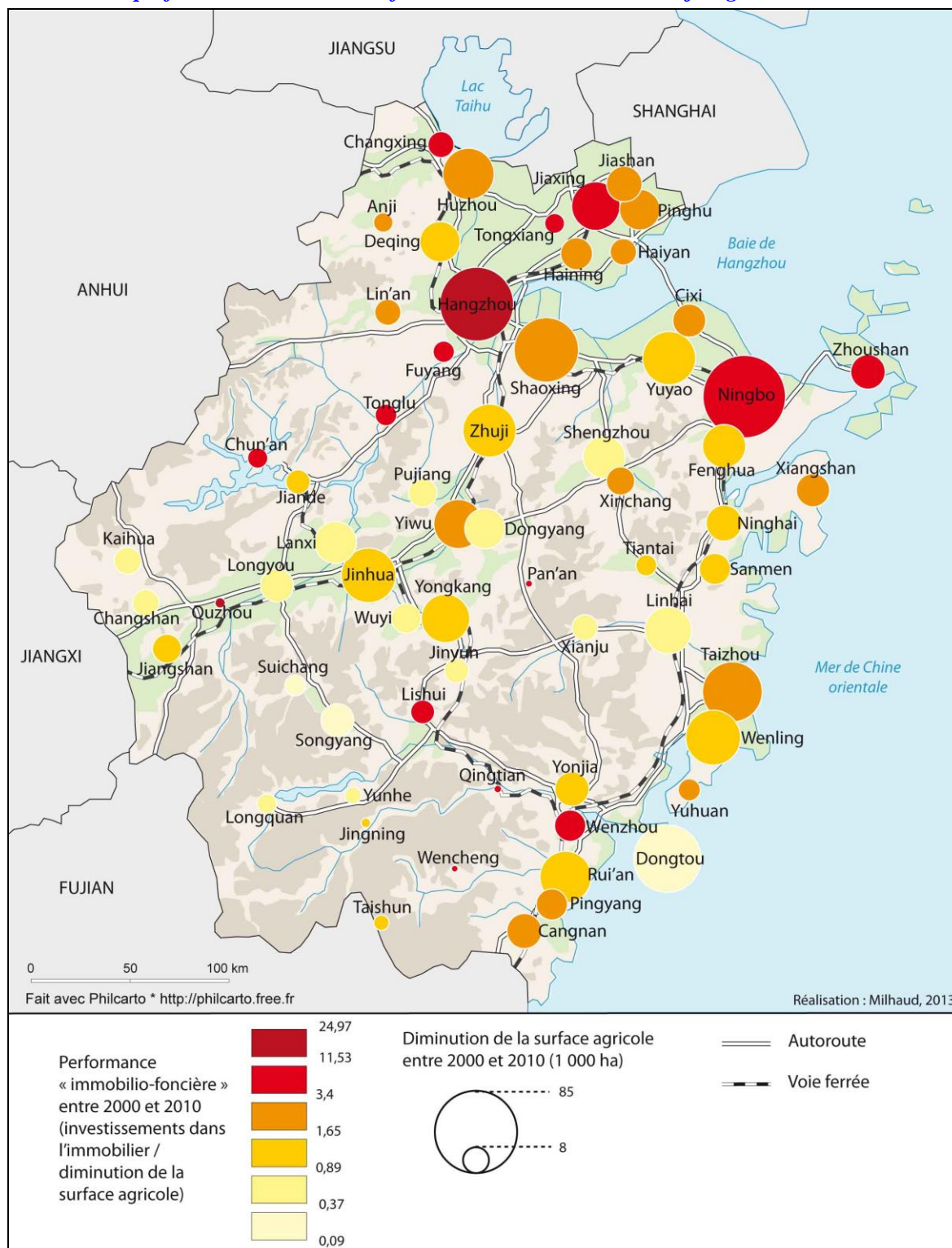
Graphique 8. La conversion des terres agricoles n'est pas synonyme d'investissements immobiliers



Sources : pour les terres agricoles, *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 563-564 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 536-537 ; pour les investissements dans l'immobilier, *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 588-589.

La carte 58 classe les districts de la province selon le niveau d'investissements immobiliers réalisés par hectare de terre agricole converti. Elle confirme les observations faites sur la carte 57, toutefois en soulignant les bonnes performances de villes du bassin de la rivière Qiantang pourtant à l'écart des corridors de développement : Tonglu, que nous avons déjà évoqué, mais aussi Chun'an et dans une moindre mesure Jiande. Ces deux dernières villes sont situées sur le lac des 1 000 îles et par conséquent ont un potentiel touristique, qui en dehors de toute logique industrielle, attire les investisseurs.

Carte 58. La performance « immobilio-foncière » des districts du Zhejiang entre 2000 et 2010



Sources : pour les terres agricoles, *Zhejiang tongji nianjian*, 2000, *op. cit.*, p. 563-564 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 536-537 ; pour les investissements dans l'immobilier, *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 588-589.

En référence aux paramètres PIB et promotion immobilière, l'extension de la tache urbaine met en évidence de grands écarts entre les petites villes de la province dans leur capacité à attirer les agents économiques. Ces écarts ont pour conséquence l'augmentation des

inégalités démographiques et économiques entre les petites villes : au cours de la dernière décennie, les petites villes ont connu des développements inégaux. La taille des petites villes est aujourd'hui moins homogène qu'elle ne l'était il y a dix ans. En 2000, la dispersion de la population des petites villes autour de leur moyenne, mesurée par l'écart-type, était de 103 210 habitants (*cf.* tableau 60). Elle est passée à 116 900 habitants en 2010. Pour ce qui est de leur économie, l'écart-type du PIB par habitant y est passé de 4 540 à 19 470 yuans entre 2000 et 2010, ce qui signifie une forte augmentation des disparités économiques : elles sont multipliées par plus de quatre. Plus en détail, on constate que les évolutions des secteurs agricole et industriel – avec respectivement un écart type passant de 1 494 à 3 690 yuans et de 9 322 à 13 309 yuans entre 2000 et 2010 – ont été moins brutales que celle du secteur tertiaire, dont l'écart type est passé de 6 460 à 11 339 yuans entre 2000 et 2010, et qui se présente comme un facteur important de cette différenciation.

Tableau 60. L'augmentation des inégalités entre les petites villes du Zhejiang sur la période 2000-2010

Année	2000	2010
Écart type		
population petite ville	103 210	116 900
PIB / habitant (yuans)	4 540	19 470
secteur primaire / population rurale (yuans)	1 494	3 690
secteur secondaire / population urbaine (yuans)	9 322	13 309
secteur tertiaire / population petite ville (yuans)	6 460	11 339

Sources : pour la population, *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17 ; pour l'économie, *Zhejiang tongji nianjian, 2000, op. cit.*, p. 551-552 ; *Zhejiang tongji nianjian, 2011, op. cit.*, p. 550-551.

Ces inégalités sont accentuées par l'évolution des réseaux de transport, en particulier du réseau de lignes à grande vitesse. Si le réseau routier a fortement contribué à unifier les territoires de la province, le développement du réseau ferré à grande vitesse construit au cours des cinq dernières années est discriminatoire. Il donne un avantage important aux villes desservies dans la compétition urbaine pour attirer les investissements et la population. Mais le tracé de ce réseau repose sur des choix de planification au niveau central et provincial. Ils sont déterminants dans la sélection des petites villes destinées à devenir les moteurs de la transition économique – vers une industrie à haute technicité – et urbaine – vers une économie tertiaire –.

Après trois décennies d'ouverture économique, la transformation urbaine et tertiaire est engagée dans l'ensemble des petites villes. Cependant, la diversité des trajectoires

empruntées pose la question de la pertinence de cette politique de mutation systématique, de l'uniformité des changements structurels intra-urbains engendrée, au regard des contextes locaux très divers. Les petites villes connaissent des développements inégaux qui ne feront probablement que s'accroître dans le futur, à l'opposé de ce que voudrait initier un modèle standardisé de développement. Sans présumer de l'impact en matière de gestion urbaine, ce mode de développement engendre déjà l'apparition de déserts urbains au niveau de certaines petites villes du Zhejiang²¹².

²¹² Au cours de mes enquêtes dans la province, j'ai pu rencontrer des agents immobiliers, notamment dans les villes de Yongkang et de Jinhua, qui m'ont avoué que plus de 70 % des appartements de leurs complexes résidentiels, finis depuis plus d'un an, étaient vides. D'autres pourtant étaient déjà en construction autour.

Chapitre 9 : Une hiérarchisation en cours

La restructuration des petites villes, à l'origine d'une recomposition de l'armature urbaine, relève en grande partie de l'initiative des autorités locales. La décentralisation leur a permis de jouer le rôle d'aménageur de ces entités urbaines, moteurs de l'urbanisation à l'échelle des districts et des municipalités de rang de district, promouvant de la sorte l'équipement des bourgs périphériques. En ayant la possibilité de déclencher une dynamique de projets (équipements de proximité, infrastructures, réseaux), qui seront ensuite réalisés par les bourgs (*zhen*), les cantons (*xiang*) et les quartiers (*jiedao*) eux-mêmes, les petites villes s'invitent au cœur du développement local. Financièrement, elles sont les garantes de ces investissements, *via* des sociétés publiques d'aménagement urbain ou des compagnies liées aux secteurs urbains tels que le transport, l'eau, l'assainissement, les déchets solides. Institutionnellement, la décentralisation a permis la mise en place d'entités *a priori* capables de gérer ces services sur ces territoires à la fois ruraux et urbains, et le dynamisme des périphéries rurales ne fait que renforcer la pertinence de cette vision élargie de l'espace administré par les villes chinoises.

La reconfiguration spatiale à l'échelle des districts et des municipalités s'est accompagnée localement de l'insertion d'infrastructures de niveau régional. Nous avons déjà évoqué en particulier les infrastructures de transport longue distance telles que les autoroutes et les gares de trains à grande vitesse, auxquelles il faudrait ajouter de nouveaux aéroports et des liaisons interrégionales. Les petites villes se sont également équipées au cours des dix dernières années d'infrastructures de loisirs, d'infrastructures culturelles, sportives et éducatives au rayonnement régional.

Les nouveaux relais de l'armature urbaine

En l'espace d'une décennie, les petites villes complètent et réforment l'architecture de l'armature urbaine en s'inscrivant comme de nouveaux pôles du réseau urbain. Aujourd'hui, elles ne sont plus uniquement des relais de l'administration territoriale en marge d'un développement économique concentré dans les grandes agglomérations. Leur croissance n'est plus localisée en périphérie des métropoles régionales, où elles bénéficient du déplacement des facteurs de production. Les réseaux autoroutiers puis les lignes

ferroviaires à grande vitesse leur ont ouvert de nouvelles perspectives économiques. La forme de la restructuration, si nous avons pu évoquer ses aspects négatifs et ses impacts sur les dynamiques locales de développement, témoigne néanmoins de la volonté de conférer aux petites villes un nouveau rôle au sein de l'armature urbaine.

Un niveau d'accessibilité équivalent aux grandes villes

L'étude qui suit porte sur le réseau autoroutier et montre qu'aujourd'hui, dans le Zhejiang, les petites villes sont en moyenne aussi bien desservies que les quatre grandes villes de la province. Pour chaque ville, nous avons calculé le temps nécessaire pour rejoindre chacune des autres villes de la province en voiture. Ainsi y-a-t-il dans le Zhejiang 69 centres administratifs allant du bourg centre-administratif à la ville chef-lieu de préfecture. Nous avons ici tenu compte de tous les centres administratifs au minimum de rang de district, par conséquent certains n'ont pas encore la taille d'une petite ville mais cela nous montre aussi à quel point ce réseau autoroutier contribue à une équité territoriale basée sur le découpage administratif de la province. Par conséquent, pour chaque centre administratif, nous avons 68 temps correspondants aux temps nécessaires pour rejoindre en voiture les 68 autres centres administratifs de la province. Le tableau 61 présente un extrait de cette étude pour la seule municipalité de rang préfectoral de Hangzhou, qui concentre six centres administratifs.

Tableau 61. Les temps moyens en voiture entre les centres administratifs de la municipalité de Hangzhou

Temps (min)	Hangzhou	Tonglu	Chun'an	Jiande	Fuyang	Lin'an
Hangzhou		92	149	125	76	68
Tonglu			74	49	51	98
Chun'an				47	107	153
Jiande					81	128
Fuyang						77
Lin'an						

Source : les informations sur les distances et les temps de parcours en voiture entre deux villes proviennent du site Internet de Google Maps, 2012, après avoir indiqué, dans l'onglet « directions », le mode de transport, ainsi que la ville de départ et la ville d'arrivée.

Pour une ville donnée, si l'on fait la moyenne des temps nécessaires pour rejoindre les 68 autres villes de la province, cela nous donne une mesure de son accessibilité par la route depuis n'importe quel point de la province. Plus cette moyenne est basse, plus la ville est rapidement accessible. Le tableau 62 synthétise les résultats en regroupant les villes en trois catégories : la première catégorie regroupe les quatre grandes villes de la province

(Hangzhou, Ningbo, Wenzhou et Taizhou) ; la seconde regroupe les autres villes situées en plaine, c'est-à-dire dans la plaine deltaïque, la plaine côtière et la plaine fluviale du bassin du Jinq ; enfin la troisième regroupe les autres villes situées en montagne ou sur les îles en bordure du littoral. Les villes sont classées par rang d'accessibilité, c'est-à-dire du temps moyen le plus faible au plus élevé.

Tableau 62. L'accessibilité des villes du Zhejiang

	Temps cumulé (min)	Temps moyen (min)
Grandes villes		209
Hangzhou	13 235	195
Ningbo	13 877	204
Taizhou	14 597	215
Wenzhou	15 195	223
Villes dans les plaines		209
Dongyang	11 719	172
Yiwu	11 750	173
Wuyi	12 275	181
Jinhua	12 344	182
Yongkang	12 506	184
Shangyu	12 489	184
Shaoxing	12 615	186
Lanxi	12 827	189
Longyou	13 189	194
Yuyao	13 222	194
Fenghua	13 449	198
Deqing	14 023	206
Ninghai	14 138	208
Tongxiang	14 120	208
Cixi	14 228	209
Haining	14 270	210
Pinghu	14 362	211
Quzhou	14 414	212
Haiyan	14 625	215
Jiaxing	14 656	216
Jiashan	14 814	218
Yueqing	15 008	221
Wenling	15 663	230
Rui'an	15 800	232
Huzhou	16 249	239
Pingyang	16 604	244
Jiangshan	16 720	246
Changxing	16 894	248
Cangnan	17 705	260
Autres villes (montagnes, îles)		239

Note : le temps cumulé correspond à l'addition des temps nécessaires pour rejoindre les 68 autres villes de la province. Source : Google Maps, 2012.

La première observation est que les villes situées en plaine sont en moyenne autant accessibles que les quatre grandes villes de la province (elles-mêmes situées dans des plaines) : le temps moyen d'accessibilité est identique, 209 minutes. Cela signifie que le réseau autoroutier, conçu pour placer toutes les villes de la province à moins de quatre heures de Hangzhou, n'avantage désormais plus la capitale provinciale ou une des trois autres grandes villes en termes d'accessibilité, dès lors que l'on reste dans des conditions topographiques équivalentes.

D'autre part, ce tableau nous apprend également que dix villes présentent un temps d'accessibilité moyen inférieur à celui de Hangzhou, c'est-à-dire inférieur à 195 minutes. Sur ces dix villes, sept sont situées dans le bassin du Jinqu et trois dans la région deltaïque. De plus, dans toute la province, les cinq villes les plus accessibles sont toutes dans le bassin du Jinqu. Il s'agit de Dongyang, Yiwu, Wuyi, Jinhua et Yongkang. Le bassin du Jinqu se révèle donc comme le territoire le mieux « connecté » au reste de la province à l'opposé des extrémités, comme Cangnan au sud le long du littoral ou Changxing au nord-ouest de la région deltaïque, qui sont les moins accessibles. Cette situation paraît logique du fait que les temps moyens d'accessibilité des villes correspondent à leur position centrale ou en bordure dans la province, et elle démontre surtout que le réseau autoroutier connecte désormais sans discriminations les différents territoires de la province.

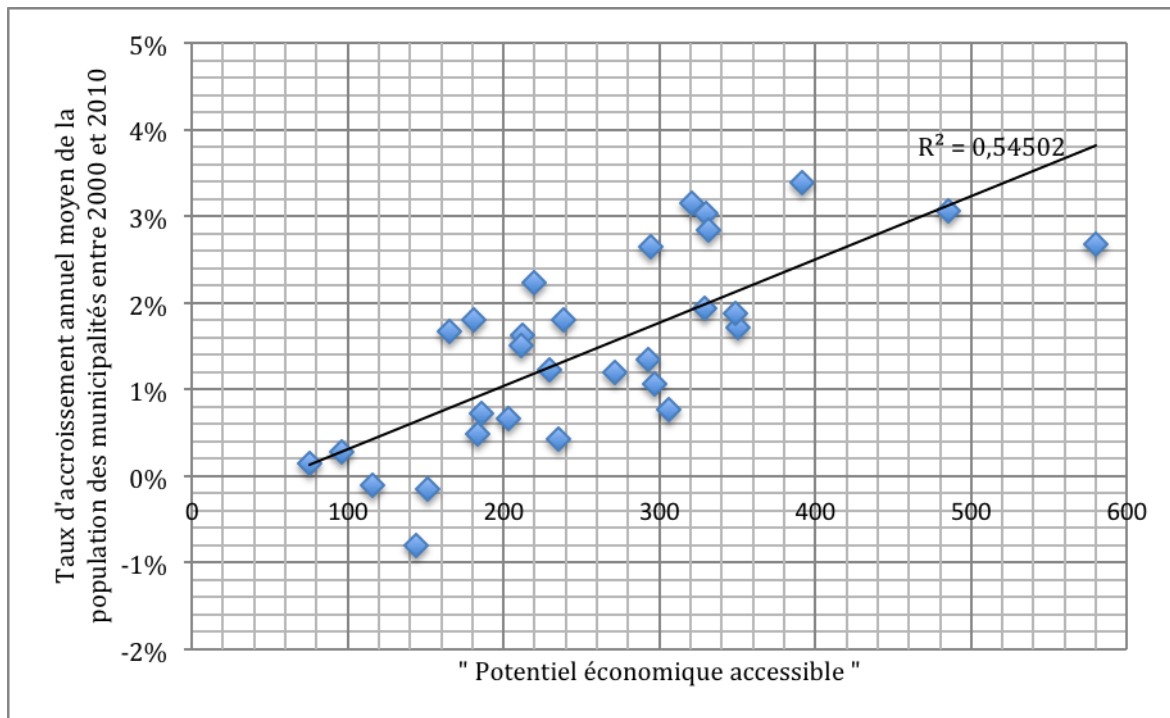
Le positionnement sur le réseau urbain synonyme de croissance

Ainsi le réseau autoroutier a-t-il initié la formation d'un réseau urbain dont les petites villes sont les nouveaux maillons. Nous l'avons vu, toutes ne connaissent pas malgré tout un développement égal. Les nœuds de ce réseau urbain sont caractérisés par leur accessibilité et également par leur importance économique, qui en mesure l'influence au sein du réseau. Si l'on mesure l'attractivité des petites villes par le taux d'accroissement de leur population entre 2000 et 2010, elle se révèle fortement corrélée à leur position sur le réseau urbain, caractérisée par l'accessibilité et le niveau de développement économique.

En effet, nous avons calculé un indicateur appelé « potentiel économique accessible », qui donne autant d'importance au poids économique du territoire, mesuré par son PIB par habitant, qu'à son accessibilité routière. Cet indicateur est égal à l'inverse du temps d'accessibilité multiplié par le PIB par habitant. Ainsi plus cet indicateur est élevé, plus cela signifie que le territoire est à la fois riche et facilement accessible. Le graphique 9

nous confirme une forte corrélation ($R^2 = 0,55$) entre cet indicateur et le taux de croissance de la population.

Graphique 9. La corrélation entre le taux de croissance de la population et le « potentiel économique accessible »

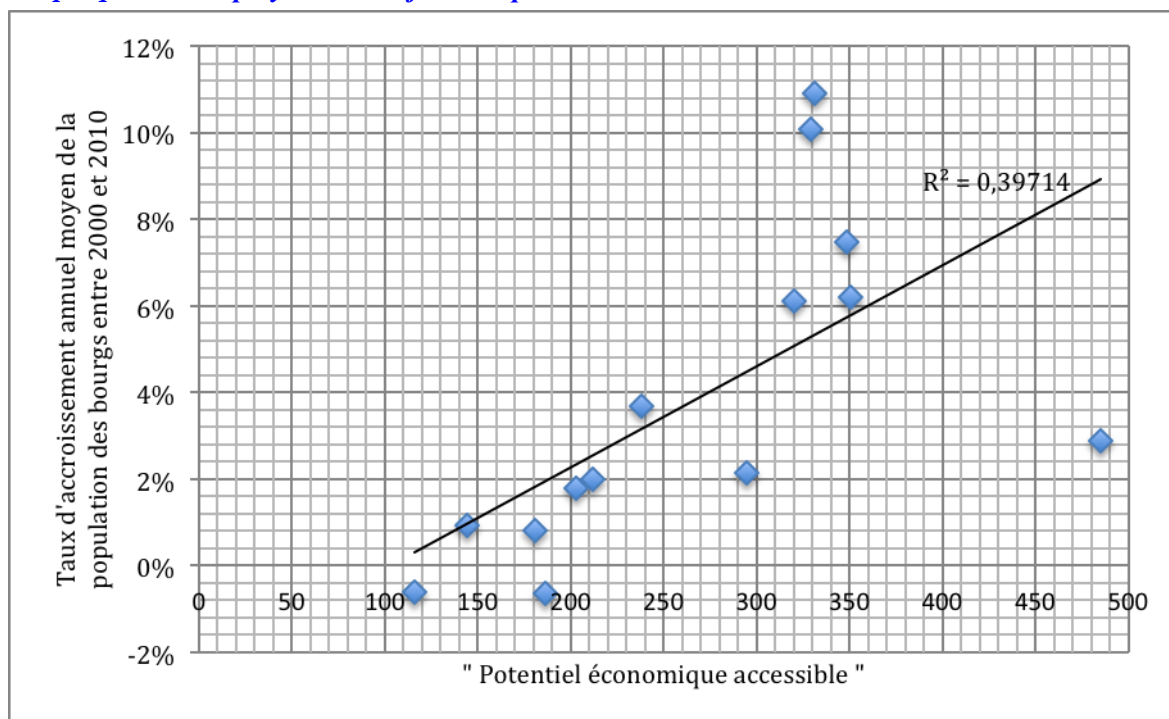


Sources : pour la population, *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-17 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-17 ; pour le potentiel économique accessible, *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-551 et <https://maps.google.com/>.

Cette corrélation nous montre l'importance pour la petite ville de s'inscrire dans le réseau urbain de la province : plus elle y est insérée, plus son taux de croissance démographique est important, preuve de son développement. Les petites villes, nouveaux pôles du réseau urbain, rendent dans le même temps leurs périphéries rurales accessibles aux flux de population et de marchandises, enclenchant le processus de développement économique de ces territoires. La petite ville change progressivement de rôle et se positionne en relais entre un monde encore rural, constitué des bourgs et des campagnes, et un réseau urbain en perpétuelle évolution.

Ainsi le niveau d'accessibilité d'une petite ville influe-t-il également sur le phénomène de polycentrisme. Le graphique 10 en est l'illustration : il compare le « potentiel économique accessible » avec le taux de croissance de la population des bourgs. Le coefficient de corrélation R^2 , presque de 0,4, nous indique que plus une ville-centre est connectée plus ses périphéries ont tendance à se développer.

Graphique 10. Un polycentrisme favorisé par l'accessibilité des villes-centres



Sources : pour la population, *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-17 ; pour le potentiel économique accessible, *Zhejiang tongji nianjian, 2011, op. cit.*, p. 550-551 et <https://maps.google.com/>.

Plus la petite ville est accessible, plus ses bourgs périphériques se développent. À l'inverse, moins elle l'est, plus la population se concentre dans la ville-centre. Ce constat est une preuve supplémentaire du rôle de connecteur au réseau urbain joué par la ville-centre ou le bourg-centre pour l'ensemble du territoire de la municipalité ou du district qu'elle ou il administre.

De nouveaux équipements au rayonnement régional

Par ailleurs les petites villes s'équipent certes d'infrastructures de transport longue distance, de parcs industriels et résidentiels, de centres d'affaires et de centres commerciaux, mais elles se dotent également d'infrastructures et de services urbains qui élargissent sa zone d'influence.

C'est le cas par exemple de Jiaying, située dans la région deltaïque entre Shanghai et Hangzhou. Un aéroport d'une capacité annuelle de 500 000 passagers y est en construction. Le train à grande vitesse entre Shanghai et Hangzhou s'y arrête systématiquement. La ville possède un stade pouvant accueillir 35 000 spectateurs ainsi

qu'une université de niveau central, qui regroupe 19 000 étudiants²¹³. Par ailleurs, au nord de la ville-centre se situe la zone franche de Jiaxing, une des quatre de la province, qui en fait le centre d'échange de l'ensemble du nord de la région deltaïque. Au travers de ses infrastructures et équipements, de la diversité de ses fonctions, Jiaxing a aujourd'hui changé de catégorie, ce qui s'est traduit dans sa taille, puisqu'elle est désormais une ville moyenne, avec 611 899 habitants en 2010²¹⁴. Elle n'est plus seulement un centre administratif et industriel où se sont progressivement implantés des programmes immobiliers : s'y greffent aujourd'hui les différentes fonctions tertiaires (université, équipements sportifs et de loisir), ainsi que les infrastructures de transport (aéroport, train à grande vitesse) qui lui permettent d'acquérir un nouveau statut au sein de l'armature urbaine, voire de s'inscrire dans une relation de compétition avec les grandes villes de la province.

Jinhua offre un autre exemple de ce saut qualitatif réalisé par les petites villes. La ville-centre accueille l'Université normale du Zhejiang et ses 25 000 étudiants. Elle reçoit également le « Parc architectural de Jinhua », un ensemble de 17 pavillons réalisés par des architectes internationaux et coordonnés par Ai Weiwei²¹⁵. En outre le plan directeur prévoit la construction d'un aéroport à l'ouest de la ville.

Jiaxing et Jinhua font partie des petites villes, aujourd'hui devenues des villes moyennes, qui existaient déjà il y a 20 ans et sont des exemples du développement important de ces centres secondaires sur cette période. En effet, il y a encore dix ans en 2000, une seule ville moyenne existait dans le Zhejiang : il s'agissait de Shaoxing. En 2010, elles sont désormais cinq et reflètent la dynamique de croissance qui touche les petites villes de la province. La population de ces deux villes-centres a ainsi dépassé les 500 000 habitants entre 2000 et 2010 : 611 899 et 584 576 habitants respectivement pour Jiaxing et Jinhua en 2010²¹⁶.

Toutes les petites villes ne disposent pas d'équipements aussi importants que Jiaxing et Jinhua. Toutefois, les projets de stades de sport, de salles de théâtre, plus rarement de campus universitaire, et de manière plus générale les projets « marketing » témoignent de leur volonté d'évoluer dans la hiérarchie urbaine et de ne plus être réduites à un rôle de centre administratif et industriel, notamment par le développement de fonctions

²¹³ <http://www.jiaxing.gov.cn/>.

²¹⁴ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

²¹⁵ Ai Weiwei est un célèbre artiste chinois, qui a notamment participé à la réalisation du nid d'oiseau, le stade olympique de Pékin. Il est aujourd'hui tombé en disgrâce du fait de ses prises de position en particulier pour la liberté d'expression.

²¹⁶ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

tertiaires structurantes. Avec une montée en puissance de ce secteur, nombre d'entre elles (Pinghu, Tongxiang, Shangyu, Yuyao dans la région deltaïque, Ninghai, Linhai, Wenling, Rui'an sur le littoral, Zhuji, Yongkang, Lishui dans le bassin du Jinqu) réalisent des équipements en mesure d'anticiper une diversification de leur économie. Malgré les défauts de restructuration que nous avons soulignés, cela permet aux petites villes de dépasser le stade d'un simple lieu de production de biens de consommation. C'est ainsi que s'exprime la volonté d'une mutation fonctionnelle, du pôle « urbano-industriel » que lui confèrent les objectifs nationaux à la ville « diversifiée ».

En résumé, l'évolution des petites villes dans le Zhejiang se caractérise par :

- Un rôle de relais dans le réseau urbain : développement d'infrastructures de connexion avec les réseaux de transport structurants (gare d'autocars de longue distance, gare de train à grande vitesse, connexion au réseau autoroutier) ; les petites villes font le lien entre les campagnes, leurs bourgs ruraux, et le réseau urbain ;

- Un rôle d'intégration territoriale : diffusion des infrastructures sanitaires et routières aux périphéries rurales et aux bourgs ruraux ; les infrastructures des petites villes ne desservent pas seulement les habitants de la ville-centre mais aussi ceux de l'ensemble de la municipalité ;

- Un rôle économique : développement d'équipements de loisirs, culturels, éducatifs et sportifs, ainsi que de parcs résidentiels ; les petites villes s'inscrivent dans la transition économique vers le tertiaire, elles changent de statut pour ne plus être simplement des centres administratifs et industriels.

Le glissement des activités économiques, la décentralisation et la densification du maillage du territoire sont les points de départ de la transformation des petites villes depuis dix ans. À terme, les petites villes ont d'autres ambitions : attirer les industries des nouvelles technologies, sédentariser les cadres en aménageant un environnement urbain séduisant, promouvoir le secteur tertiaire. Elles deviennent des interfaces logistiques, financières, culturelles et éducatives entre les bourgs ruraux, centres de production, et les grandes villes.

Vers une typologie des petites villes du Zhejiang

Cette évolution du rôle des petites villes est le produit de la sélection urbaine qui s'opère : bien que toutes cherchent à se doter des infrastructures qui leurs permettront d'assumer de nouvelles fonctions, il apparaît aujourd'hui que certaines ne parviendront pas à dépasser

leur statut de simples centres administratifs voire industriels. Aux attendus de cette sélection urbaine s'ébauche une typologie en relation avec la capacité des petites villes à assumer les nouveaux rôles que leur restructuration anticipe. Les agents économiques en sont des acteurs prépondérants, et leurs investissements résultent de la faculté des dirigeants locaux à ouvrir leur ville au contexte régional et à l'équiper d'infrastructures et d'équipements à la hauteur de ces ambitions.

Quatre types de petites villes ressortent dans la province du Zhejiang : 1) les petites villes surclassées, celles où la restructuration s'avère inadaptée ou tout du moins prématurée, et accentue ou entraîne leur décroissance ; 2) les petites villes stagnantes, celles qui ont un indéniable potentiel de croissance mais sont mises en difficulté par leur mode de développement ; 3) les petites villes intégrées, celles qui ont mis en œuvre une restructuration adaptée à leurs réalités locales ; 4) les villes moyennes, celles qui ont pleinement bénéficié d'un mode de développement qui correspondait à leur stade d'évolution.

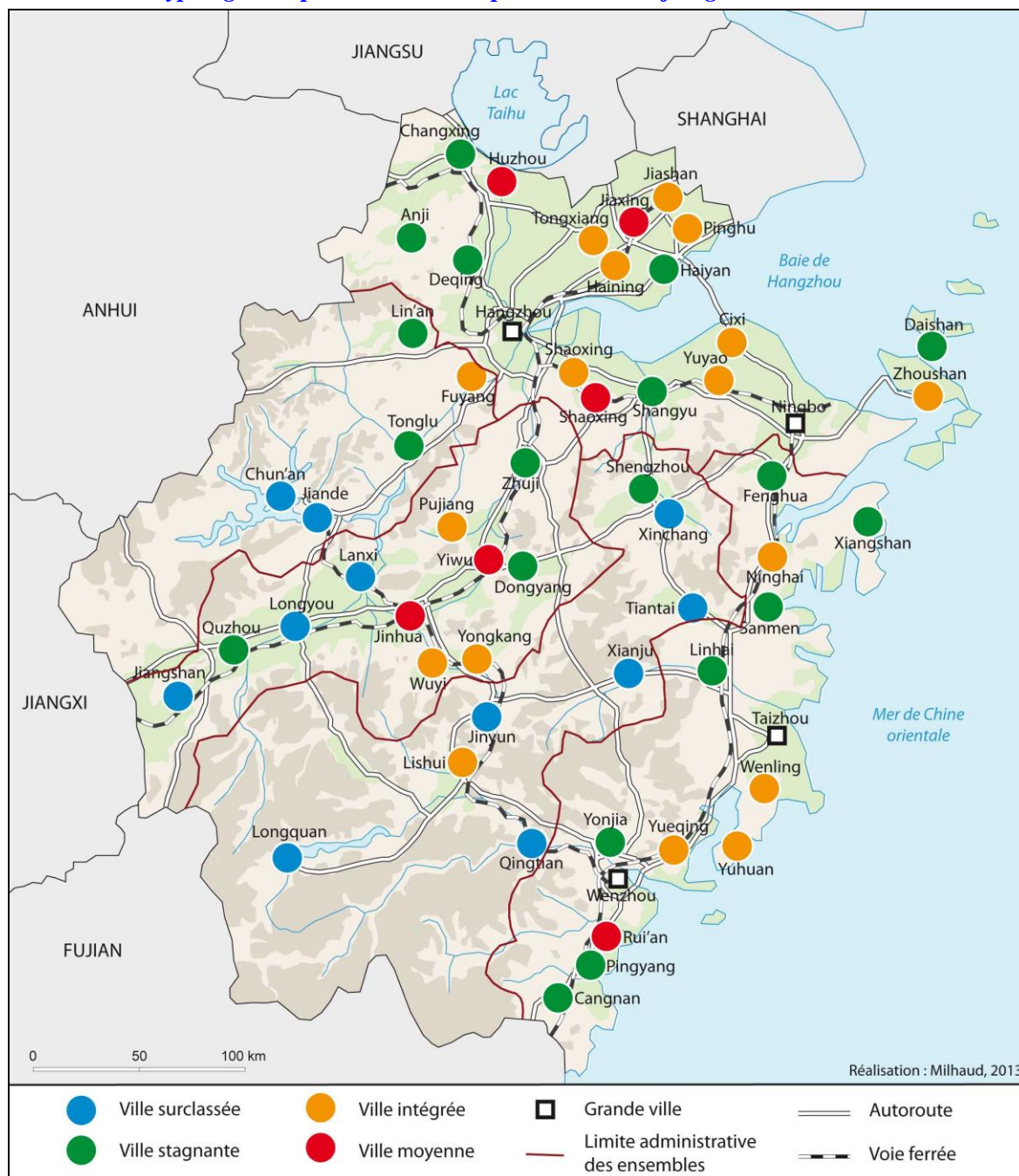
Le tableau 63 synthétise les indicateurs et les seuils qui sont à la base de cette typologie. La carte 59 en présente ensuite la répartition des villes dans la province selon leur type.

Tableau 63. Les indicateurs et les seuils de la typologie des petites villes

	Population	Taux de croissance de la population entre 2000 et 2010	Moyenne PIB / habitant recensé en 2010 (yuans)	Particularité dans la structure économique
Petite ville surclassée	< 200 000 hab.	< 0 %	31 197	Secteur primaire important
Petite ville stagnante	> 200 000 hab.	0 % < X < 1,3 %	42 306	En phase transitoire
Petite ville intégrée	> 200 000 hab.	> 1,3 %	48 276	Secteur secondaire important
Ville moyenne	> 500 000 hab.	> 1,2 %	42 793	Secteur tertiaire important

Note : pour rappel, les petites villes ont une population supérieure à 100 000 habitants.

Carte 59. Une typologie des petites villes de la province du Zhejiang



Source : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

La petite ville surclassée

La petite ville surclassée assume les fonctions basiques aujourd'hui conférées aux petites villes, c'est-à-dire un rôle d'administration, d'intégration territoriale et de relais vers le réseau urbain. Elle se caractérise par un taux de croissance démographique négatif de 2000 à 2010, un PIB par habitant faible (en moyenne 31 000 yuans par habitant), une économie agricole importante à l'inverse de l'économie industrielle (11,6 % pour le secteur primaire

en comparaison d'une moyenne provinciale de 5 %, et pour le secteur secondaire 49,5 comparé à 52,7 %) ²¹⁷ (cf. tableau 64).

Les raisons de sa décroissance peuvent être multiples, mais, dans tous les cas, son déclin a été accéléré par une restructuration inadaptée ou au mieux prématurée. La première cause peut en être son enclavement : située à l'écart des grands axes de transport et des nœuds de développement, elle n'est pas en position d'attirer les activités industrielles. Parfois située en zone montagneuse mais sur un axe de communication important, la deuxième raison peut être qu'elle ne dispose pas des réserves foncières permettant d'attirer les investisseurs industriels ou immobiliers. Enfin, lorsqu'elle est située en plaine, bien qu'implantée le long d'un axe de communication – et c'est le cas pour Longyou et Lanxi –, il arrive qu'elle n'ait cependant pas encore bénéficié des retombées du glissement des activités industrielles vers l'intérieur, devancée par une petite ville proche au statut administratif supérieur – telles que Quzhou et Jinhua pour cet exemple précis –. Dans ce dernier cas, il est possible qu'elle connaisse une croissance dans le futur. Cette petite ville surclassée n'a ainsi pas connu de développement industriel significatif depuis le début des années 1990 et n'est pas en conséquence le moteur économique et démographique attendu. La restructuration qu'elle a malgré tout entreprise dans le droit fil des objectifs nationaux se concrétise par des parcs industriels et résidentiels vides : c'est un pôle urbano-industriel raté. Son influence économique et structurelle sur ses périphéries reste limitée. Cette petite ville, au rôle secondaire dans l'armature urbaine, est à la tête de territoires pauvres, souvent dans les montagnes de la province, ne disposant que de ressources faibles.

Pour cette petite ville, la restructuration urbaine engagée exerce une forte pression sur les finances locales tout en ne parvenant pas à être le déclencheur d'un développement économique. Pourtant déjà en retard, la petite ville surclassée a profité d'un contexte favorable mais risqué (décentralisation, croissance économique importante, objectifs officiels élevés) pour investir afin de mieux attirer les activités industrielles et tertiaires. Les infrastructures réalisées sont en grande partie inutilisées. Sa gestion est déficitaire et elle risque de se trouver en situation de faillite, tant la restructuration a ignoré leurs possibilités réelles de développement. La nouvelle ville ne profite qu'à une minorité, l'élite administrative locale, alors que la population est rejetée en dehors de la ville-centre, dans les périphéries rurales mais surtout dans d'autres villes de la province. Le schéma 8 en

²¹⁷ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 550-556.

décrit les principales caractéristiques de développement ainsi que les flux de population engendrés.

Schéma 8. Les petites villes surclassées : des centres vides

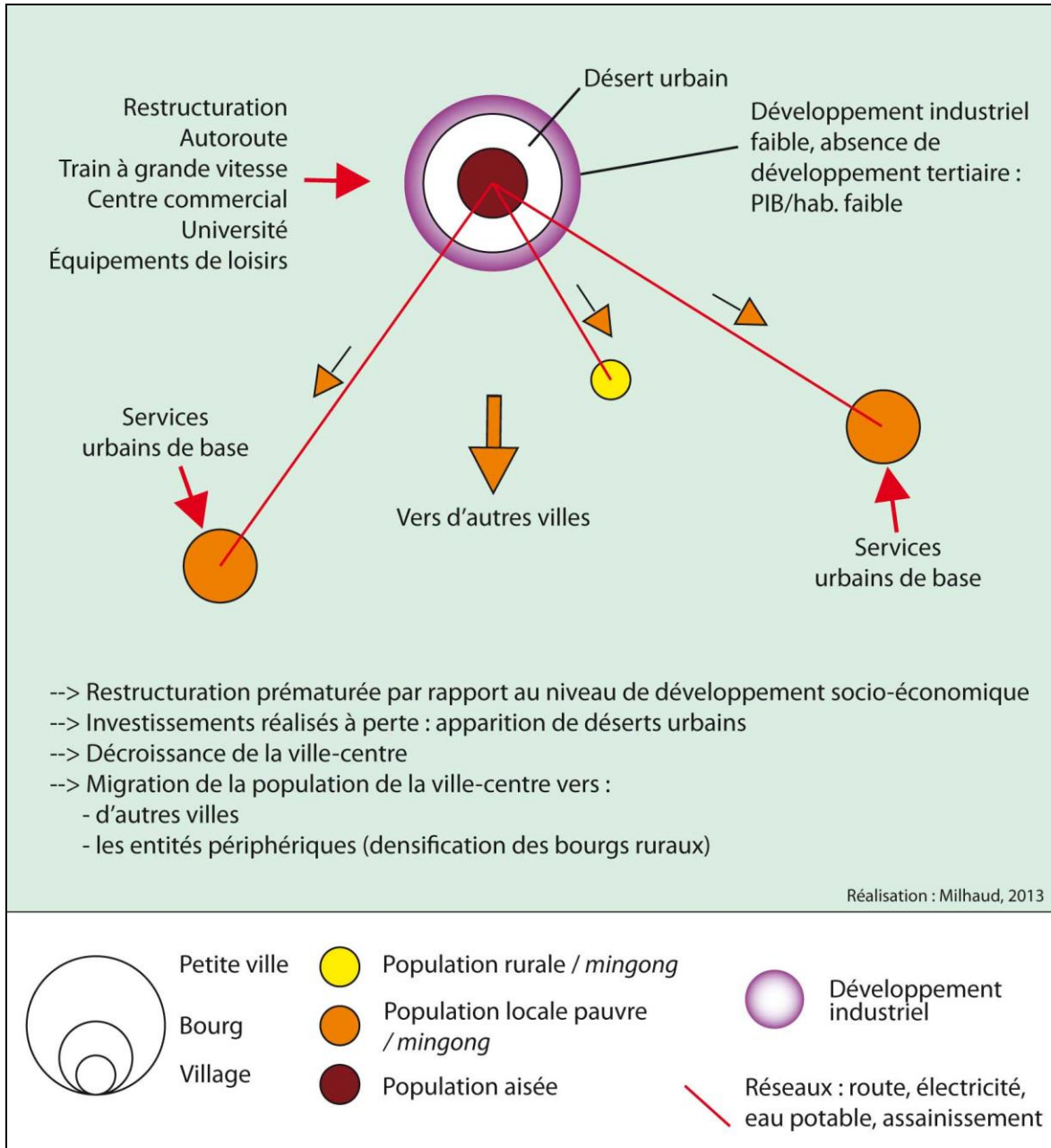


Tableau 64. Les petites villes surclassées de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique

	Rattachement administratif	Population de la ville-centre en 2010	Taux d'accroissement de la population entre 2000 et 2010	PIB/habitant recensé en 2010 (yuans)	Part du secteur primaire	Part du secteur secondaire	Part du secteur tertiaire	Taux d'accroissement du PIB entre 2000 et 2010
District de Jinyun	Lishui	153 793	- 0,09 %	31 252	6,0 %	59,5 %	34,4 %	17,4 %
Municipalité de Jiangshan	Quzhou	120 656	- 0,11 %	36 383	9,6 %	58,1 %	32,3 %	16,3 %
District de Longyou	Quzhou	129 689	- 0,16 %	32 637	8,8 %	58,5 %	32,7 %	15,8 %
District de Tiantai	Taizhou	193 896	- 0,62 %	30 976	8,7 %	44,4 %	46,9 %	14,5 %
Municipalité de Longquan	Lishui	95 905	- 0,65 %	26 676	14,8 %	59,8 %	39,8 %	14,2 %
District de Xianju	Taizhou	177 590	- 0,70 %	29 459	10,8 %	45,3 %	44,0 %	14,3 %
District de Qingtian	Lishui	145 077	- 0,70 %	33 951	4,7 %	60,7 %	34,7 %	19,9 %
Municipalité de Lanxi	Jinhua	166 101	- 0,80 %	32 169	9,9 %	58,9 %	31,2 %	10,2 %
District de Xinchang	Shaoxing	199 541	- 0,86 %	56 542	7,4 %	55,2 %	37,4 %	12,2 %
Municipalité de Jiande	Hangzhou	109 586	- 0,93 %	44 028	10,9 %	56,5 %	32,5 %	10,8 %
District de Chun'an	Hangzhou	110 677	- 1,26 %	34 877	18,6 %	42,4 %	39,0 %	13,3 %

Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-556.

La petite ville stagnante

La petite ville stagnante est aujourd'hui mise en difficulté par le placage d'une restructuration étrangère au contexte et trop rapide, qui a pour conséquence un redéploiement des activités et des populations à sa périphérie (cf. schéma 9). Souvent, elle était déjà un pôle urbano-industriel dans les années 1990, d'autres fois il s'agit de centres qui se sont développés plus récemment suite à la délocalisation de certaines activités industrielles des grandes villes (comme par exemple à Deqing, en périphérie de Hangzhou). La réorganisation spatiale des industries et la redistribution de la population dans les périphéries rurales redynamisent le développement des bourgs ruraux, devenus à leur tour de nouveaux centres industriels : c'est le renouveau des bourgs et des villages en raison d'un coût de la vie excessif dans la ville-centre, et le déplacement des industries également pour des raisons économiques mais aussi parfois environnementales. On constate que la population de cette petite ville stagne (son taux de croissance démographique moyen entre 2000 et 2010 est inférieur à 1,3 %) (cf. tableau 65) et le PIB par habitant est en moyenne de 43 000 yuans par habitant, inférieur à la moyenne provinciale.

Néanmoins, à moyen terme, la petite ville stagnante a la capacité de se positionner en un nœud du réseau urbain, non seulement industriel mais aussi tertiaire, devenant un nouveau centre culturel et éducatif (déjà pour certaines d'entre elles la part du secteur tertiaire est supérieure à la moyenne provinciale, 42,7 %). Les infrastructures nouvelles dont elle dispose et sa localisation géographique à l'intérieur ou à proximité des corridors de développement régionaux lui permettront *a priori* dans le futur d'assumer ce rôle de centre tertiaire et d'absorber une partie des flux de population. Dans l'intervalle, l'enjeu est de trouver des solutions aux problèmes de l'habitat, quand le développement se redéploie aujourd'hui « hors de la ville ». D'autre part, le risque de faillite pour ces collectivités locales est réel, tant le changement urbain devance l'évolution socio-économique, tant les revenus générés par les activités sont en retrait des investissements et des coûts de maintenance. C'est souvent le cas dans les bassins du Qiantang et du Jinqi, et parfois dans les marges deltaïques.

Schéma 9. Les petites villes stagnantes : une étape transitoire

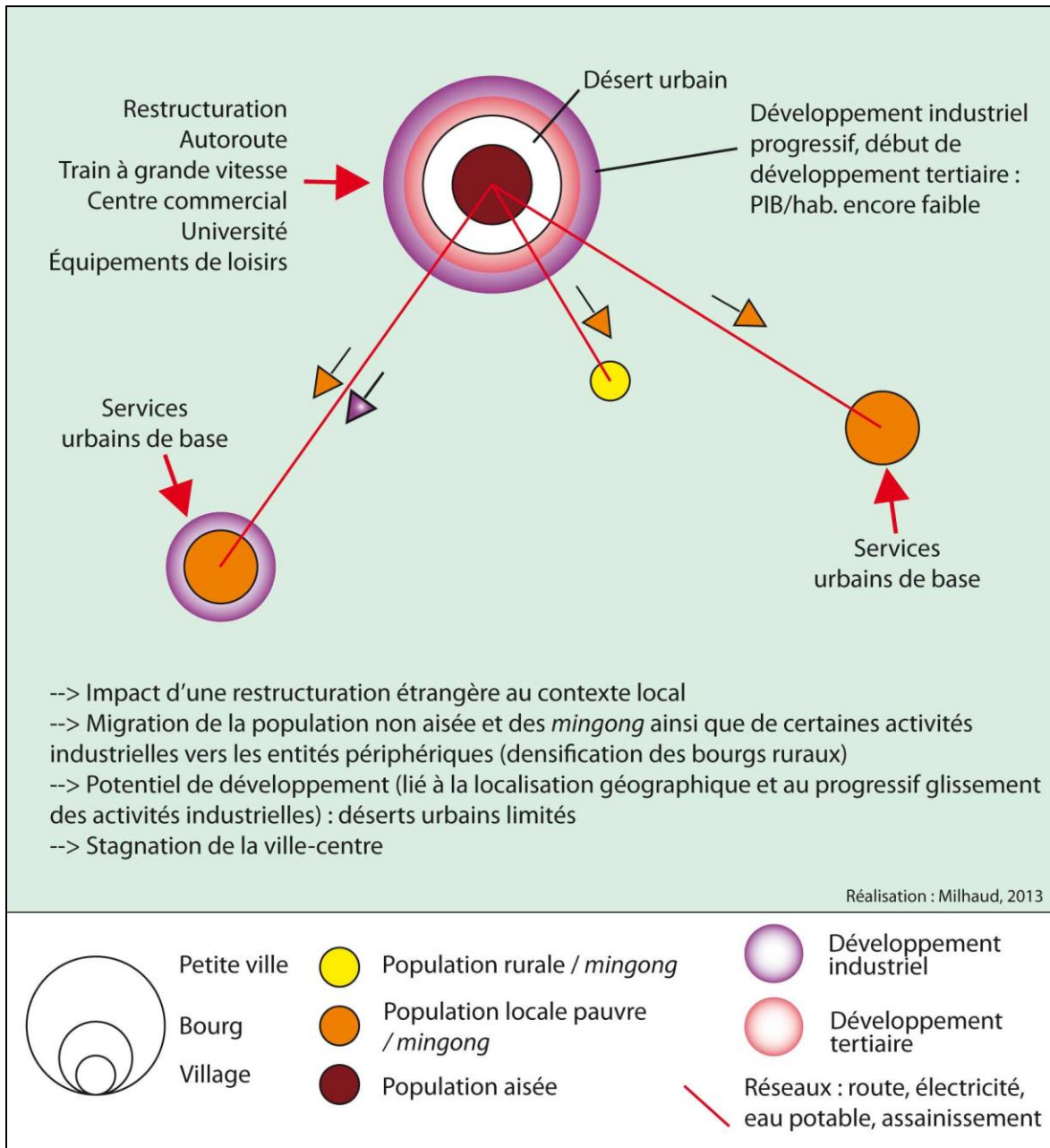


Tableau 65. Les petites villes stagnantes de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique

	Rattachement administratif	Population de la ville-centre en 2010	Taux d'accroissement de la population entre 2000 et 2010	PIB/habitant recensé en 2010 (yuans)	Part du secteur primaire	Part du secteur secondaire	Part du secteur tertiaire	Taux d'accroissement du PIB entre 2000 et 2010
District de Deqing	Huzhou	246 022	1,20 %	48 834	7,4 %	59,0 %	33,6 %	14,1 %
District de Haiyan	Jiaxing	204 433	1,06 %	55 295	7,5 %	63,6 %	28,9 %	15,3 %
Municipalité de Lin'an	Hangzhou	218 313	0,98 %	50 764	9,4 %	58,5 %	32,1 %	13,1 %
District de Yongjia	Wenzhou	441 744	0,89 %	25 984	3,8 %	61,5 %	34,7 %	12,0 %
Municipalité de Linhai	Taizhou	364 852	0,81 %	31 882	8,7 %	53,5 %	37,8 %	15,0 %
Municipalité de Zhuji	Shaoxing	368 423	0,79 %	53 676	6,1 %	58,5 %	35,5 %	14,1 %
District de Anji	Huzhou	221 553	0,77 %	40 752	11,4 %	50,5 %	38,1 %	12,3 %
Municipalité de Shangyu	Shaoxing	303 641	0,76 %	55 973	7,2 %	57,9 %	34,9 %	10,8 %
District de Tonglu	Hangzhou	228 918	0,73 %	48 697	8,1 %	61,3 %	30,6 %	13,6 %
Municipalité de Quzhou	Quzhou	422 688	0,72 %	40 477	6,8 %	52,3 %	41,0 %	17,0 %
Municipalité de Dongyang	Jinhua	260 563	0,66 %	35 661	5,0 %	52,0 %	43,1 %	11,1 %
District de Changxing	Huzhou	314 372	0,49 %	44 227	9,0 %	55,9 %	35,1 %	12,2 %
Municipalité de Fenghua	Ningbo	190 024	0,42 %	45 774	9,8 %	48,8 %	41,4 %	14,6 %
District de Sanmen	Taizhou	140 032	0,42 %	32 418	15,2 %	46,2 %	38,6 %	16,6 %
District de Xiangshan	Ningbo	276 125	0,39 %	53 992	15,9 %	48,8 %	35,3 %	13,2 %
District de Pingyang	Wenzhou	376 144	0,28 %	26 598	5,4 %	50,3 %	44,3 %	11,5 %
District de Daishan	Zhoushan	123 391	0,23 %	63 355	13,4 %	57,7 %	28,9 %	18,8 %
District de Cangnan	Wenzhou	648 219	0,15 %	21 509	8,0 %	48,3 %	43,7 %	12,6 %
Municipalité de Shengzhou	Shaoxing	251 269	0,13 %	40 213	10,4 %	53,0 %	36,6 %	11,1 %

Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-556.

La petite ville intégrée

La petite ville intégrée est caractérisée par des dynamiques locales qui équilibrent la planification : la ville-centre s'est davantage intégrée à son environnement. L'habitat, par exemple, a souvent été conservé et densifié. Les ruptures liées à la restructuration existent, mais sont moins flagrantes.

La raison en est double. En premier lieu, le développement économique se traduit par un taux d'accroissement du PIB supérieur à 14 % en moyenne annuelle de 2000 à 2010 (à l'exception du district de Shaoxing). Ce sont des centres qui, pour la plupart, ont commencé à se développer dès le début de l'ouverture économique en devenant des pôles urbano-industriels. Cette croissance économique précoce a permis aux populations de s'enrichir suffisamment pour assumer l'augmentation du coût de la vie. Ils ont ainsi notamment pu assurer la conservation de leur habitat et d'un tissu urbain traditionnel, et la restructuration des centres s'en est trouvée moins brutale (c'est notamment le cas dans la région deltaïque, avec des villes telles que Tongxiang, Haining, Cixi ou Yuyao). Puis la multiplication raisonnée, voire la maîtrise des programmes industriels et immobiliers garantit une meilleure intégration socio-économique des populations. Dans un contexte économique si dynamique soit-il, cette forme plus mesurée de restructuration urbaine s'explique généralement par les fortes densités humaines et par le manque d'espace lié aux contraintes topographiques locales. En effet, ce type de ville se trouve également sur le littoral (Ninghai, Wenling, Yuhuan, Yueqing), où les obstacles physiques sont nombreux entre mer et montagne, ou encore dans des lieux au relief accidenté comme dans les zones montagneuses (Lishui) ou sur les îles (Zhoushan).

Ainsi, en comparaison d'autres centres de la province, la modestie de la restructuration a-t-elle limité les fractures socio-économiques et spatiales entre la nouvelle ville et le tissu urbain ancien. Cette pondération relève d'un développement économique précoce, de très fortes densités démographiques et encore d'un contexte topographique, qui a contraint la forme du développement. La petite ville intégrée en tire les bénéfices : les infrastructures structurantes, à savoir celles de transport mais aussi les infrastructures tertiaires, lui permettent de s'inscrire dans le réseau urbain de la province. Dans le même temps, les constructions s'inscrivent dans le tissu urbain existant, la sectorisation a été limitée du fait du manque d'espace et de terres agricoles convertibles, mais aussi du fait d'une densité de population si importante qu'elle rend difficile la mise en œuvre de programmes industriels ou immobiliers grands consommateurs d'espaces. Il s'agit là

notamment d'exemples remarquables d'un développement individualisé et réfléchi grâce à la prise en compte d'un contexte géographique contraignant. Ce qui est loin d'être le choix de la catégorie précédente qui pourtant, dans de nombreux cas, disposait d'atouts analogues.

La petite ville intégrée a donc été épargnée par une restructuration urbaine trop massive et les populations ont pu y conserver un habitat et un mode de vie à la hauteur de leurs moyens. Elle connaît des croissances démographique et économique dynamiques : un taux de croissance de la population annuel moyen de 2000 à 2010 supérieur à 1,3 % et un PIB par habitant également élevé (en moyenne 48 111 yuans par habitant en 2010). La petite ville intégrée, bien qu'elle commence à se diversifier, conserve une fonction industrielle prépondérante, avec un PIB du secteur secondaire en moyenne de 58,2 %, soit six points de plus que la moyenne provinciale (*cf.* tableau 66). Le schéma 10 résume les caractéristiques principales de son évolution.

Schéma 10. Les petites villes intégrées : une transition urbaine et économique réussie

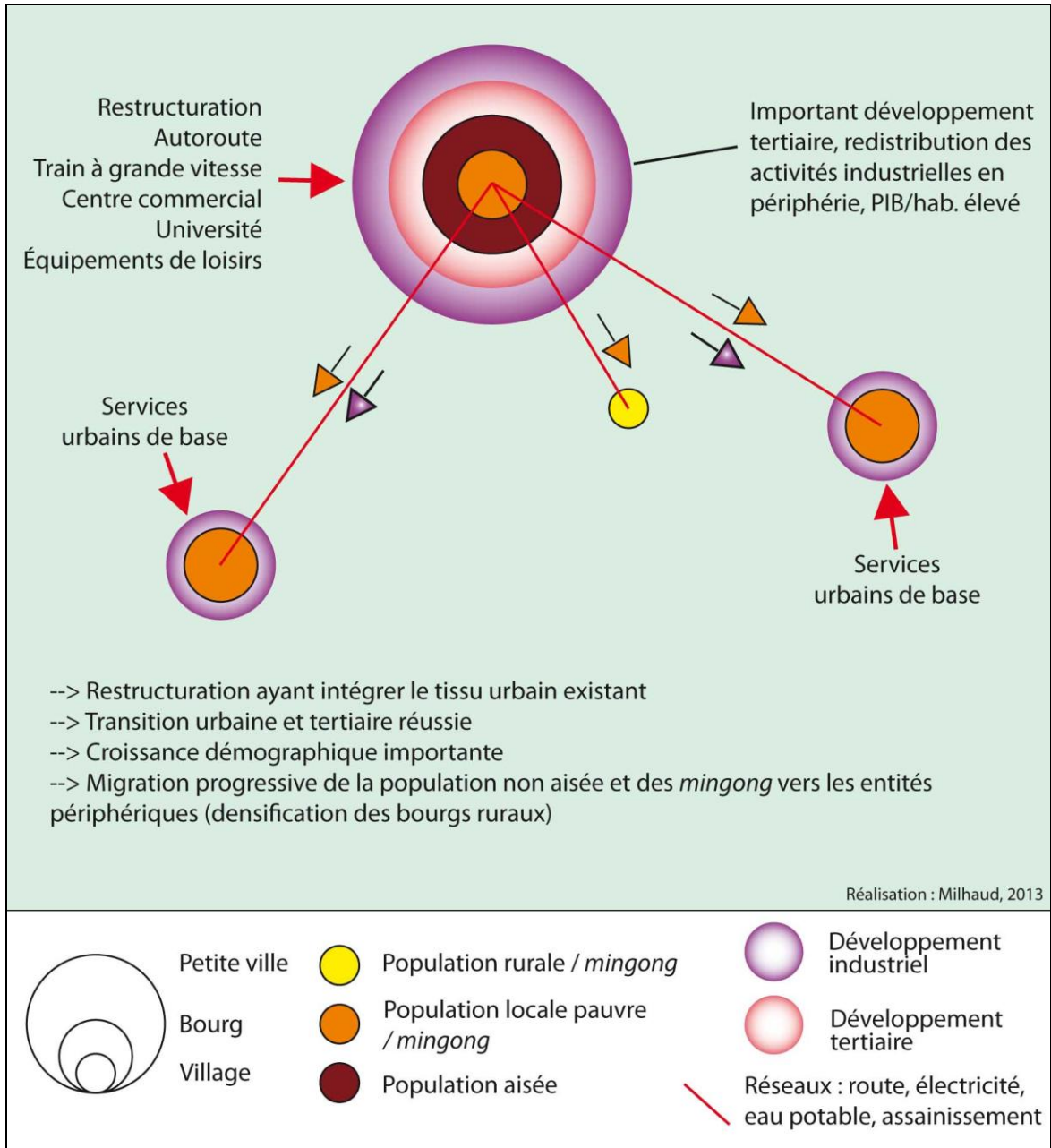


Tableau 66. Les petites villes intégrées de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique

	Rattachement administratif	Population de la ville-centre en 2010	Taux d'accroissement de la population entre 2000 et 2010	PIB/habitant recensé en 2010 (yuans)	Part du secteur primaire	Part du secteur secondaire	Part du secteur tertiaire	Taux d'accroissement du PIB entre 2000 et 2010
District de Jiashan	Jiaxing	288 588	3,03 %	48 087	7,5 %	59,4 %	33,1 %	14,9 %
District de Yuhuan	Taizhou	362 135	2,97 %	50 008	6,4 %	63,6 %	30,0 %	14,6 %
Municipalité de Pinghu	Jiaxing	214 210	2,84 %	50 687	4,7 %	63,8 %	31,4 %	16,4 %
District de Shaoxing	Shaoxing	690 969	2,67 %	75 289	3,7 %	61,0 %	35,3 %	13,0 %
Municipalité de Yongkang	Jinhua	268 558	2,65 %	42 914	2,4 %	64,5 %	33,1 %	15,3 %
Municipalité de Lishui	Lishui	278 311	2,63 %	38 813	7,1 %	42,2 %	50,7 %	19,3 %
District de Ninghai	Ningbo	363 121	2,23 %	43 144	10,7 %	56,7 %	32,5 %	15,5 %
Municipalité de Haining	Jiaxing	228 770	1,94 %	56 487	4,7 %	61,1 %	34,2 %	14,7 %
Municipalité de Cixi	Ningbo	382 034	1,87 %	51 794	5,1 %	60,2 %	34,7 %	16,4 %
District de Pujiang	Jinhua	245 741	1,85 %	30 097	5,3 %	62,1 %	32,6 %	14,9 %
Municipalité de Yueqing	Wenzhou	386 770	1,80 %	35 689	3,4 %	61,8 %	34,9 %	12,8 %
Municipalité de Yuyao	Ningbo	449 332	1,71 %	56 189	6,2 %	59,6 %	34,2 %	14,0 %
Municipalité de Zhoushan	Zhoushan	485 132	1,65 %	54 155	7,3 %	43,6 %	49,1 %	18,7 %
Municipalité de Wenling	Taizhou	312 610	1,63 %	42 542	7,2 %	53,4 %	39,4 %	12,5 %
District de Wuyi	Jinhua	216 434	1,51 %	36 725	8,9 %	57,9 %	34,1 %	15,6 %
Municipalité de Tongxiang	Jiaxing	296 586	1,35 %	50 163	6,0 %	55,5 %	38,6 %	14,0 %
Municipalité de Fuyang	Hangzhou	332 075	1,33 %	57 917	6,9 %	60,7 %	32,4 %	14,8 %

Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-556.

La ville moyenne

Relevant encore de la famille des petites villes il y a dix ans, elle a désormais dépassé les 500 000 habitants (*cf.* tableau 67) et se positionne en un important centre secondaire équipé d'infrastructures régionales voire nationales telles qu'aéroport ou université. C'est une petite ville dont le niveau de développement socio-économique était suffisamment élevé au moment de sa transformation pour en faire valoir les avantages, à savoir la capacité d'exercer une influence désormais régionale. La ville moyenne représente la catégorie de ville pour laquelle la forme de la restructuration urbaine était adaptée. Caractérisée par une transition urbaine et économique réussie, elle est située aux points focaux des réseaux et des corridors de développement en des nœuds de transport. Elle dispose désormais des infrastructures et des équipements lui permettant de rivaliser avec les grandes villes de la province.

L'émergence de cette ville moyenne est récente et vient équilibrer une armature jusqu'alors constituée exclusivement de très grands et de petits centres urbains, où manquait l'échelon intermédiaire. En effet encore en 2000, seule Shaoxing avait une population comprise entre 500 000 et 1 million d'habitants. Jusque dans les années 1990, le développement des petites villes n'était jamais parvenu à décoller, et les grandes villes « historiques » concentraient la croissance, alors que l'industrialisation rurale n'en était qu'à ses débuts. Aujourd'hui, ces nouvelles villes moyennes attestent de l'important développement des petites villes depuis deux décennies.

Pôle de croissance démographique et économique, la ville moyenne est aujourd'hui devenue un important centre tertiaire et a redistribué les activités industrielles à sa périphérie, contribuant au développement de nouveaux bourgs urbano-industriels. En comparaison des autres petites villes, sa caractéristique principale en est la forte implantation du secteur tertiaire, qui culmine en moyenne à 45,9 % du PIB, soit dix points de plus que les autres catégories. Ces villes moyennes sont également réparties dans la province : deux dans la région deltaïque, deux dans le bassin du Jinqu et une sur le littoral. Les deux villes moyennes du bassin du Jinqu, Yiwu et Jinhua, sont les deux plus grandes villes de l'intérieur, et illustrent le rééquilibrage en cours entre les différents espaces de la province : les villes moyennes ne se développent pas uniquement dans la région deltaïque ou sur le littoral.

La ville moyenne est donc un exemple de ville pour laquelle la restructuration des centres amorcée depuis dix ans était adaptée. Si elle n'échappe pas au constat de parcs

résidentiels ou industriels encore excédentaires, ce qui peut être aussi noté dans certaines grandes villes, cela ne met pas en péril sa pérennité. Il s'agit davantage du résultat d'une planification ambitieuse et impatiente, que d'un développement « hors la ville ». Cette ville a désormais changé de statut au sein de l'armature urbaine : elle est un relais intermédiaire entre grandes et petites villes, et elle a acquis une influence régionale de par son niveau de services et d'infrastructures. Le schéma 11 synthétise son évolution depuis 10 ans.

Schéma 11. Les villes moyennes : des centres en phase avec la restructuration

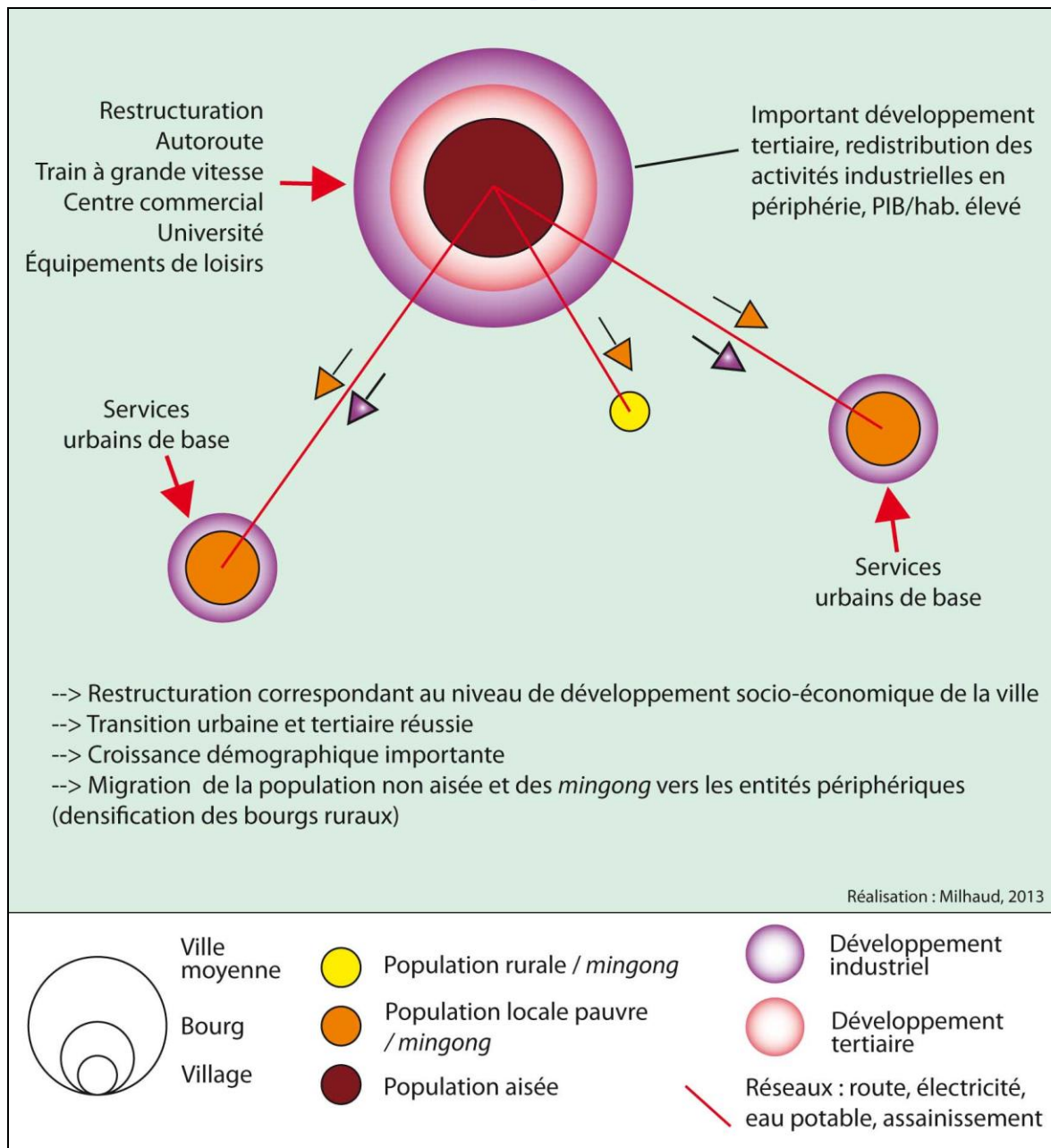


Tableau 67. Les villes moyennes de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique

	Rattachement administratif	Population de la ville-centre en 2010	Taux d'accroissement de la population entre 2000 et 2010	PIB/habitant recensé en 2010 (yuans)	Part du secteur primaire	Part du secteur secondaire	Part du secteur tertiaire	Taux d'accroissement du PIB entre 2000 et 2010
Municipalité de Shaoxing	Shaoxing	452 445	3,39 %	52 804	1,6 %	46,6 %	51,9 %	17,9 %
Municipalité de Jiaxing	Jiaxing	611 899	3,14 %	48 105	4,6 %	51,8 %	43,6 %	16,6 %
Municipalité de Yiwu	Jinhua	684 034	3,06 %	50 235	2,8 %	43,0 %	54,3 %	17,5 %
Municipalité de Jinhua	Jinhua	584 576	1,81 %	37 413	6,3 %	45,2 %	48,5 %	14,9 %
Municipalité de Rui'an	Wenzhou	812 155	1,67 %	32 093	3,3 %	51,9 %	44,8 %	11,4 %
Municipalité de Huzhou	Huzhou	611 851	1,22 %	46 121	6,6 %	54,9 %	38,6 %	12,7 %

Note : Bien que la ville-centre de Shaoxing compte en 2010 une population inférieure à 500 000 habitants (452 445), nous considérons ici que c'est une ville moyenne pour deux raisons : 1) la ville-centre comptait en 2000 plus de 500 000 habitants (633 118) et l'apparente diminution de sa population est en fait due à des reclassements administratifs ; 2) l'ensemble des autres indicateurs montre une constante et forte croissance entre 2000 et 2010. Sources : *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, op. cit., p. 550-556.

Un développement polycentrique

Cette typologie s'inscrit dans la construction régionale de la province : les évolutions des petites villes et des territoires sont interdépendants. Le développement des petites villes a d'un côté initié une réorganisation spatiale du territoire mais a aussi été influencé différemment selon les grands ensembles topographiques de la province : parfois dans des territoires déjà très denses, elles contribuent à structurer et à hiérarchiser les centres, d'autre fois, au sein d'espaces bien plus vastes, elles constituent de nouveaux pôles économiques.

La province est divisée en trois grands ensembles : la région deltaïque, le littoral, et les terres intérieures, une classification déjà évoquée mais dont nous proposons une nouvelle lecture au travers des rôles joués par les petites villes.

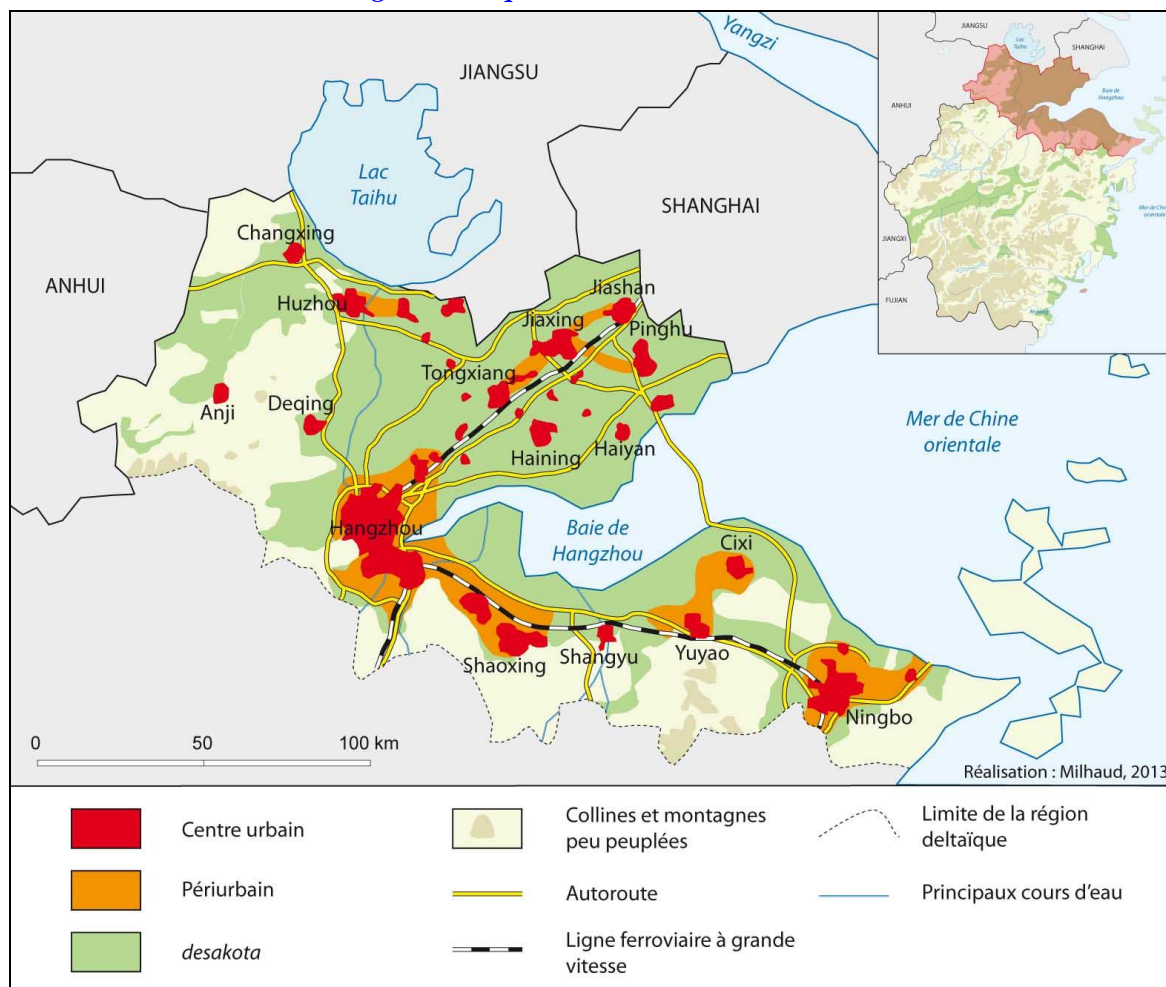
La plaine deltaïque : l'évolution d'un *desakota* asiatique

Le delta du Yangzi est au nombre des *desakota* asiatiques, qui, rappelons-le, sont des territoires caractérisés par une forte densité rurale, une mixité des activités urbaines et rurales, et une grande mobilité locale aussi bien des personnes que des biens. L'industrialisation rurale y est le mode de développement dominant. La diffusion des activités urbaines n'y est pas concentrée dans un cercle d'influence périurbain, mais également le long d'axes de communication au sein de territoires ruraux très denses²¹⁸.

Dans le cas de la plaine deltaïque du nord du Zhejiang, le *desakota* initial se construit autour d'un axe de communication qui va de Shanghai à Hangzhou puis de Hangzhou à Ningbo. Cet axe concentre les infrastructures de transport à grande vitesse, ainsi que de nombreux centres urbains : Jiashan, Pinghu, Jiaxing, Tongxiang et Haining entre Shanghai et Hangzhou ; Shaoxing, Shangyu et Yuyao entre Hangzhou et Ningbo. La densité y est telle qu'il y a une petite ville en moyenne tous les 34 km entre Shanghai et Hangzhou et tous les 42 km entre Hangzhou et Ningbo (*cf.* tableau 68).

²¹⁸ McGEE Terry, « The emergence of *desakota* regions in Asia : expanding an hypothesis », *op. cit.*, p. 3-25.

Carte 60. Le desakota de la région deltaïque



Source : Google Earth, 2012.

Tableau 68. Les distances entre les villes de la plaine deltaïque dans la province du Zhejiang

Trajet	Distance (km)
Entre Shanghai et Hangzhou :	
Jiashan - Jiaxing	24
Jiaxing - Pinghu	30
Jiaxing - Tongxiang	27
Tongxiang - Haining	23
Tongxiang - Hangzhou	64
Moyenne	34
Entre Hangzhou et Ningbo :	
Hangzhou - Shaoxing	46
Shaoxing - Shangyu	33
Shangyu - Yuyao	37
Yuyao - Ningbo	52
Moyenne	42

Source : Google Maps, 2012.

Depuis 2008, le pont de la baie de Hangzhou a créé une liaison transversale entre Yuyao et Jiashan en passant par Cixi et Pinghu. Le renforcement d'autres liaisons transversales est

en cours : tout d'abord le long du Grand Canal entre Hangzhou et Huzhou en passant par Deqing, puis entre Shanghai et Huzhou (*via* Jiaxing), liaison qui se prolonge vers Hefei dans la province de l'Anhui. Le *desakota* est en train de changer de visage, il se densifie et les corridors de développement s'y multiplient.

Au sein de cet ensemble, la hiérarchie entre les centres s'est complexifiée avec le développement inégal des petites villes. Deux villes moyennes se sont imposées, Jiaxing et Huzhou, qui structurent le nord de la plaine deltaïque. Autour d'elles et des deux grandes villes, Hangzhou et Ningbo, plusieurs petites villes s'affirment et se transforment. Toutes sont des centres industriels qui évoluent en centres tertiaires. Certaines, comme Anji, Changxing ou Deqing, situées plutôt dans les marges deltaïques, sont mises en difficulté par leur restructuration, alors que d'autres, comme Pinghu, Tongxiang ou Yuyao, ont réussi leur transition économique et urbaine et sont intégrées aussi bien à l'armature urbaine qu'à leur environnement local. Cette mutation a en parallèle entraîné le développement de nouveaux bourgs ruraux, qui ont profité du glissement des activités industrielles.

Le développement à l'intérieur de la plaine deltaïque est ainsi polycentrique, et se démarque dans sa forme de développement d'un *desakota* de par la multiplication et la hiérarchisation des centres qui structurent chacun à leur niveau le territoire. Les corridors de développement, décrits par McGee le long des axes de communication, sont ici étendus à l'ensemble de l'espace deltaïque tant le maillage s'est densifié, et ils ne constituent plus des éléments discriminants ou structurants. Le territoire n'est plus structuré uniquement par les grandes villes : au-delà des périphéries de Shanghai, les centres secondaires ont leurs propres logiques de développement. Le territoire se conçoit tel un mille-feuille où à chaque couche correspond une catégorie de ville : 1) la couche des grandes villes rassemble les infrastructures internationales telles que les aéroports ou les ports internationaux, le secteur des nouvelles technologies, le secteur financier et les universités de haut niveau ; 2) la couche des villes moyennes regroupe les infrastructures de transport de niveau régional, tels qu'autoroutes et lignes ferroviaires à grande vitesse, et les équipements de loisirs et éducatifs au rayonnement régional ; 3) la couche des petites villes est connectée au réseau d'infrastructures à grande vitesse et elle évolue vers une économie tertiaire. Chacune d'entre elles, à chaque niveau, est le centre d'une réorganisation spatiale à l'échelle d'un territoire de la taille d'un département français.

La logique de projet qui dessine la forme du développement territorial est à l'origine de l'évolution polycentrique du *desakota*. Les infrastructures de réseaux décident

en grande partie de la localisation des populations et des activités ainsi que des flux. Suivant les infrastructures, différentes catégories d'acteurs interviennent, aux échelons local, provincial, voire national. Dans tous les cas, la décentralisation ayant donné les clés de l'aménagement local aux municipalités, avec en particulier la gestion du foncier, ce sont, nous l'avons vu, les villes-centres qui décident de l'implantation et du tracé des réseaux à l'intérieur de leur territoire administratif. Dès lors, à l'intérieur de chaque municipalité et chaque districts, ces réseaux sont pensés et construits autour de leur centre administratif, et sont à l'origine de nouveaux processus de métropolisation.

Les petites villes repensent ainsi leur aménagement indépendamment de la métropole, Shanghai. La poussée des centres secondaires a été telle qu'ils impulsent désormais leur propre forme du développement au sein de leur espace administratif. Ils s'émancipent aussi bien de la métropole que des grandes villes de la plaine deltaïque que sont Hangzhou et Ningbo. Les réseaux de transport les lient directement aux grands ports internationaux de Shanghai et de Ningbo-Zhoushan, les connectent directement aux aéroports et aux autres grandes métropoles chinoises, grâce notamment aux lignes ferroviaires à grande vitesse. Ainsi ces dernières relient-elles par exemple Hangzhou à Pékin sans passer par Shanghai. Les autoroutes permettent de rejoindre Yuyao depuis Tongxiang sans passer par Hangzhou. D'autre part, l'accès à la plupart des services est aujourd'hui plus commode dans les centres secondaires que dans l'encombrement des grandes villes.

Le *desakota* a donc bien évolué au cours des deux dernières décennies : le territoire n'est plus structuré seulement par des grandes villes et des corridors les reliant où se diffusent les activités urbaines, mais par une multitude de centres hiérarchisés, qui, chacun à leur niveau, organisent la répartition des activités et des populations.

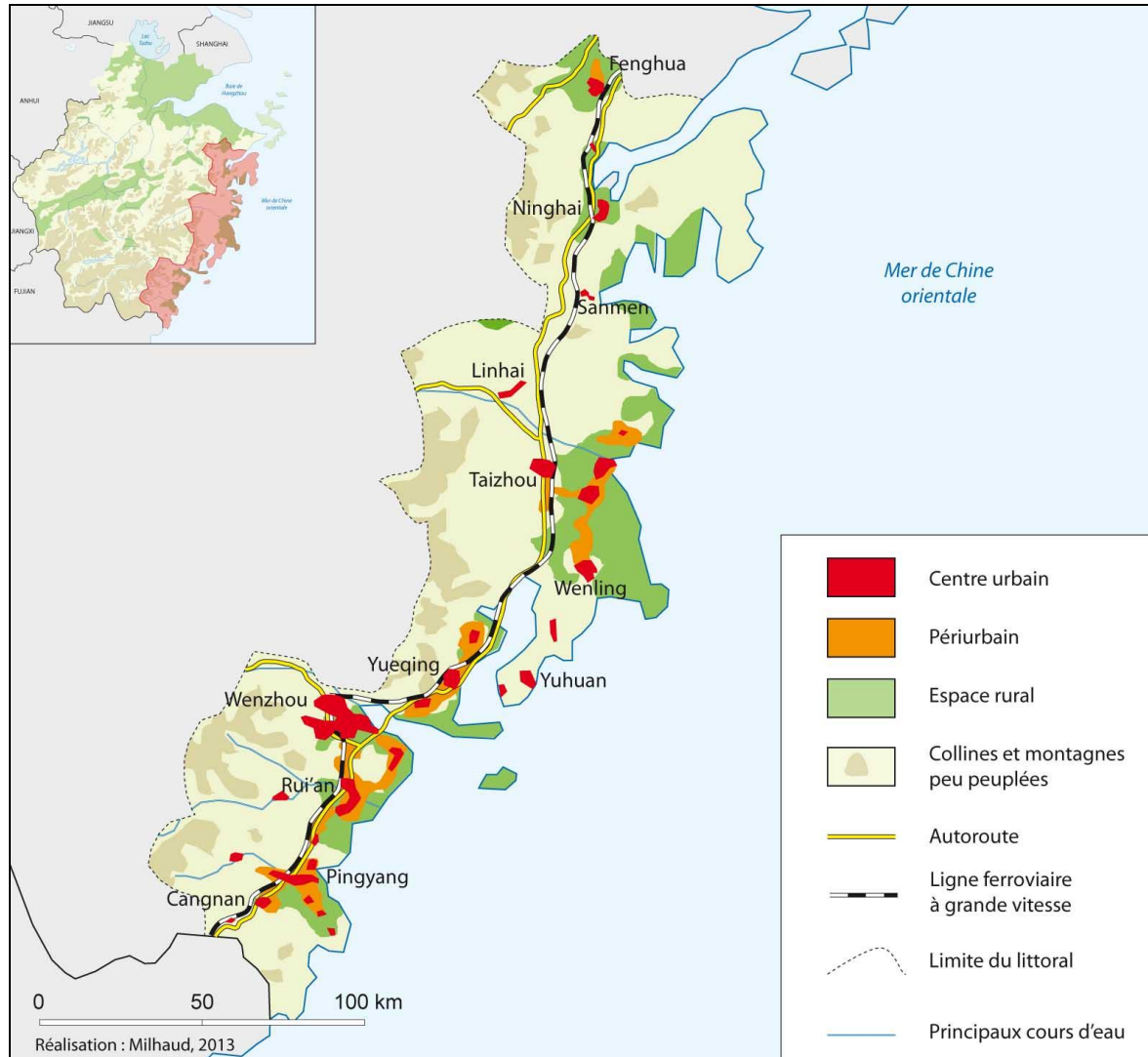
Un chapelet de centres urbains le long du littoral

Si la densité brute des districts du littoral est légèrement inférieure à celle de la région deltaïque, 810 hab./km² sur le littoral contre 1 040 dans la région deltaïque²¹⁹, une large part des districts du littoral se compose de montagnes très peu peuplées. L'étroite bande habitable est donc en fait bien plus dense que la région deltaïque. Si l'on rapporte la population de l'ensemble des districts à la seule superficie de cette bande côtière, la densité

²¹⁹ *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7.

se révèle environ deux fois supérieure à celle de la région deltaïque. Le manque d'espace et la très forte densité démographique sont les caractéristiques principales de cet ensemble.

Carte 61. Un chapelet de centres urbains sur le littoral



Source : Google Earth, 2012.

Il n'y a pas de métropole dominante, mais deux grandes villes, Wenzhou et Taizhou. La configuration spatiale de la côte, coincée entre mer et montagne, a dessiné une armature urbaine composée d'une succession de petites et de grandes villes, que l'on trouve les unes à la suite des autres selon l'axe naturel nord-sud. La distance moyenne entre deux villes est de 42 km (cf. tableau 69), soit une distance ici aussi relativement faible.

Tableau 69. Les distances entre les villes du littoral de la province du Zhejiang

Trajet	Distance (km)
Entre Ningbo et Wenzhou :	
Ningbo - Fenghua	35
Fenghua - Ninghai	54
Ninghai - Sanmen	46
Sanmen - Linhai	45
Linhai - Taizhou	50
Taizhou - Wenling	37
Wenling - Yueqing	80
Yueqing - Wenzhou	41
Wenzhou - Rui'an	33
Rui'an - Pingyang	19
Pingyang - Cangnan	26
Moyenne	42

Source : Google Maps, 2012.

La taille des villes dépend étroitement de la topographie, ce qui explique qu'une seule ville moyenne, Rui'an, s'y soit développée au cours des dix dernières années. Les deux grandes villes occupent déjà les deux plaines les plus importantes, et Rui'an s'est développée dans le prolongement de Wenzhou au sein de la même plaine côtière. Parmi les autres villes du littoral, seule Wenling, en périphérie de Taizhou, aurait encore la place de s'agrandir pour devenir éventuellement une ville moyenne. Mais c'est aussi le seul endroit où les terres agricoles ont survécu et la priorité est aujourd'hui leur préservation. Les autres villes, fortement contraintes par la topographie, sont dans l'impossibilité physique de s'étendre. Ainsi le littoral présente-t-il un chapelet de villes de différentes tailles qui aujourd'hui atteignent déjà leur taille critique.

En conséquence, la croissance et la restructuration des petites villes ne peut entraîner une redistribution des activités et des populations sur le territoire, si ce n'est parfois dans l'immédiate périphérie des villes-centres. Les populations se concentrent par nécessité dans les centres existants. *De facto*, le développement polycentrique est arrivé à son terme sur le littoral, les possibilités de création de nouvelles villes ayant été épuisées.

Dans le même temps, le manque d'espace a atténué la forme de la restructuration, et les petites villes du littoral, déjà dynamiques, n'ont pas souffert d'une rupture trop brutale due à la planification : le résultat en est une meilleure intégration des populations et des activités. Les possibilités d'extension de l'étalement urbain étant limitées, le bâti existant a été densifié et les populations locales n'ont pas été rejetées en périphérie. De même les activités économiques, notamment industrielles, n'ont pas toutes été déplacées vers les zones de développement situées en dehors des villes : les villes du littoral ont

développé un réseau étroit de petites et moyennes entreprises et d'ateliers qui bénéficient plus directement à la population locale.

Deux indicateurs confirment ce développement socio-économique intégré : la part des capitaux étrangers dans la production industrielle et le montant des investissements immobiliers, qui permet de quantifier les programmes résidentiels sectorisés et qui ne tient pas compte des investissements réalisés à l'échelle individuelle. Ainsi, en 2010, la production industrielle est-elle réalisée à 77,8 % par des entreprises chinoises et à 22,2 % par des entreprises avec des capitaux étrangers dans la région deltaïque, alors que ces taux sont respectivement de 91,9 et 8,1 % sur le littoral²²⁰. La raison de ces chiffres ne peut être imputée à un manque d'attractivité ou un manque d'ouverture envers les investissements étrangers, Wenzhou étant la première ville de la province à s'être ouverte au commerce avec l'Occident. De plus son développement économique au cours des trente dernières années en a fait un des territoires les plus attractifs de la province. Les faibles investissements étrangers sur le littoral s'expliquent davantage par l'impossibilité physique de réaliser des zones de développement économique. Pour des raisons équivalentes, les investissements immobiliers se révèlent proportionnellement bien plus faibles sur le littoral qu'au sein de la région deltaïque : l'investissement moyen dans l'immobilier par habitant est de 7 792 yuans dans la région deltaïque et de 3 945 yuans sur le littoral, soit à peine un peu plus de la moitié²²¹. Les ruptures créées par les programmes immobiliers sectorisés en sont d'autant atténuées.

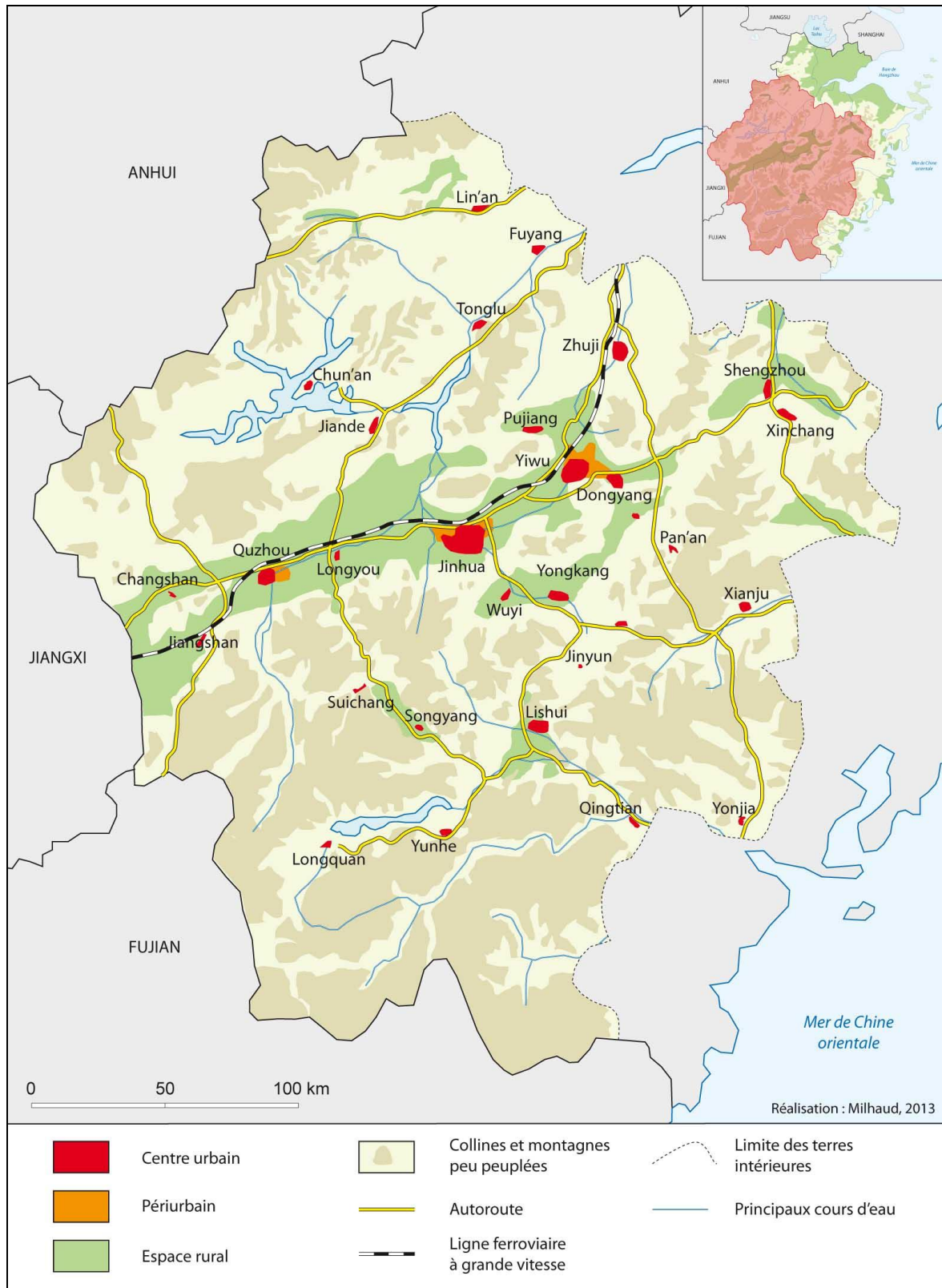
Enfin, l'arrivée tout d'abord du réseau autoroutier puis du train à grande vitesse connecte désormais ces villes côtières au reste de la province : aujourd'hui intégrées au réseau urbain régional, qui se prolonge vers le nord à l'ensemble du delta du Yangzi et vers le sud à la province du Fujian, elles ne sont plus seulement tournées vers la mer mais regardent aussi vers les terres intérieures et la région deltaïque. Ce réseau permet aux petites villes du littoral saturées de déplacer une partie de leurs activités industrielles vers les terres de l'intérieur et de poursuivre leur transition vers le secteur tertiaire.

²²⁰ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 576-577.

²²¹ *Zhejiang tongji nianjian*, 2011, *op. cit.*, p. 588-589.

La formation d'un réseau urbain dans les terres de l'intérieur

Carte 62. La formation d'un réseau urbain dans les terres intérieures



Source : Google Earth, 2012.

Avec 248 hab./km², les terres intérieures sont en moyenne bien moins denses que la région deltaïque ou le littoral²²². La plaine alluviale du bassin du Jinqu est le territoire le plus dense de cet ensemble, avec une moyenne de 454 hab./km². Par rapport à la situation dans la plaine deltaïque, la distinction entre urbain et rural y est davantage marquée, les activités urbaines et industrielles ne se diffusent pour le moment qu'aux périphéries des centres urbains, et encore rarement le long des réseaux, à l'exception de l'espace entre Yiwu et Jinhua.

Dans cet ensemble, la distance moyenne entre les villes est plus importante que dans le reste de la province : 58 km (cf. tableau 70). Deux nouvelles villes moyennes, Yiwu et Jinhua, structurent le bassin du Jinqu. L'armature urbaine est ensuite composée de petites villes situées le long des deux axes Yiwu-Jinhua-Quzhou et Jinhua-Lishui-Wenzhou, ainsi que d'autres petites villes dispersées dans les montagnes périphériques.

Tableau 70. Les distances entre les villes des terres intérieures du Zhejiang

Trajet	Distance (km)
Dans les terres intérieures	
Zhuji - Yiwu	64
Yiwu - Jinhua	56
Jinhua - Longyou	60
Longyou - Quzhou	48
Quzhou - Jiangshan	51
Fuyang - Tonglu	49
Tonglu - Jiande	61
Jinhua - Yongkang	58
Yongkang - Lishui	79
Moyenne	58

Source : Google Maps, 2012.

Suivant que l'on se trouve dans le bassin du Jinqu ou dans les montagnes périphériques, les modes de développement diffèrent. Dans le bassin du Jinqu les mêmes dynamiques que dans la plaine deltaïque sont à l'œuvre, avec un développement polycentrique structuré par les petites villes. Toutefois, en raison d'une densité démographique et d'un niveau de développement économique plus faibles, ce polycentrisme reste encore limité aux périphéries des villes-centres, mais déjà les bourgs ruraux s'industrialisent et des programmes immobiliers y prennent forme, autour des petites villes les plus dynamiques comme Yongkang et *a fortiori* entre Yiwu et Jinhua. Dans les montagnes périphériques au bassin du Jinqu, la topographie contraint la forme du développement qui se concentre sur

²²² *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, 2012, *op. cit.*, vol. 1, p. 2-7.

les centres existants, à l'image de la situation sur le littoral. C'est le cas par exemple à Lishui ou à Jiande.

À l'inverse de la région deltaïque ou du littoral, où les réseaux de transport n'ont pas de rôle discriminant dès lors qu'ils desservent tous les centres urbains, ils ont un rôle déterminant dans les terres intérieures. C'est le cas notamment de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse qui longe le bassin du Jinqu et relie Hangzhou à Nanchang dans la province voisine du Jiangxi, en passant par Zhuji, Yiwu, Jinhua, Longyou, Quzhou et Jiangshan. L'autre axe structurant de cet ensemble, nous l'avons évoqué, est l'autoroute reliant Jinhua à Wenzhou *via* Lishui.

Ces deux axes sont des vecteurs d'intégration des terres intérieures au réseau urbain régional. Nous avons vu que le mode de développement des terres intérieures intègre le déplacement des activités industrielles depuis la région deltaïque et le littoral pour des raisons de coût et d'espace et qu'il s'accompagne de la croissance du secteur tertiaire dans les centres urbains. Les réseaux de transport et les possibilités d'implantation, c'est-à-dire les réserves foncières disponibles, participent à la sélection des petites villes qui accueilleront ces nouvelles industries. Quant aux autres, qui ont également entamé leur restructuration urbaine avec l'espoir d'attirer des investisseurs²²³, elles se retrouvent aujourd'hui en difficulté, avec des parcs industriels et immobiliers déserts et une stagnation de la croissance démographique.

Ainsi dans les terres intérieures l'armature urbaine prend-elle la forme d'un réseau de petites villes structuré autour de deux villes moyennes, où se combinent polycentrisme dans le bassin du Jinqu et concentration dans les montagnes périphériques. Suite à leur restructuration, les villes ont entamé leur transition économique vers le secteur tertiaire mais leur devenir dépend en grande partie des acteurs industriels qui, en choisissant les nouveaux lieux de production, opèrent une sélection que la planification n'a fait qu'amorcer au travers du schéma directeur du réseau ferroviaire à grande vitesse. Par ailleurs, les interrogations restent nombreuses pour cette zone géographique, car le processus de glissement des activités industrielles et économiques vers l'intérieur s'effectue sur la durée, alors que les petites villes se transforment sur le court terme.

L'émergence des petites villes et leur évolution ont donc modifié profondément les dynamiques du *desakota* de la région deltaïque, elles ont confirmé celles du littoral tout en

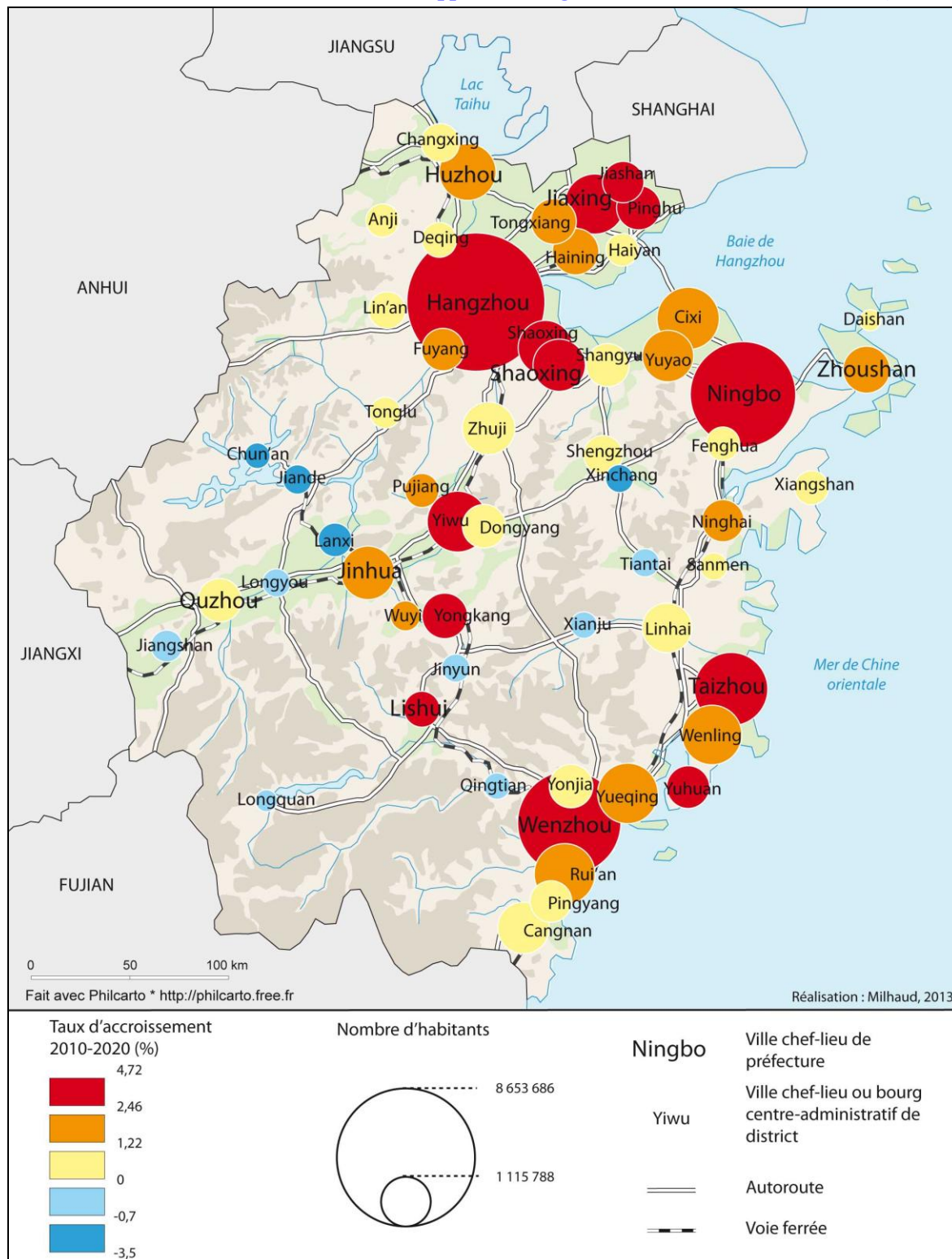
²²³ En 2010, l'investissement moyen dans l'immobilier par habitant est de 3 168 yuans, soit un montant équivalent à celui du littoral, alors que cet ensemble a un niveau de développement économique bien inférieur.

le connectant au reste de la province, et elles ont impulsé le développement des terres intérieures en constituant un réseau urbain désormais bien plus dense qui se prolonge jusque dans les provinces voisines. Désormais à l'échelle provinciale, alors que les tendances soulignent un déplacement progressif des facteurs de production vers l'intérieur mais aussi un surdimensionnement généralisé, plusieurs scénarios sont envisageables quant à leur devenir. Parmi ceux-ci, trois d'entre eux répondent aux tendances observées. Le premier s'inscrit dans la continuité des évolutions démographiques depuis dix ans et accentue par conséquent la sélection en cours. Le second envisage un développement équilibré de tous les centres de la province, dans le droit fil de la volonté des autorités de promouvoir l'égalité territoriale. Le dernier, scénario médian, tient compte autant de l'impact de la masse d'investissements engagés dans l'aménagement du territoire que de la spécialisation fonctionnelle des centres urbains.

Vers une spécialisation des territoires ?

Le premier scénario, que l'on peut qualifier de linéaire, est dans la continuité des tendances de la dernière décennie : nous avons appliqué un taux d'accroissement de la population constant correspondant à celui observé entre 2000 et 2010. L'horizon envisagé est 2020. La carte 63 synthétise les résultats : une densification et une explosion urbaine des espaces deltaïques et côtiers. Les marges deltaïques connaissent également une croissance soutenue. La croissance dans les terres intérieures est concentrée autour de quatre pôles : Yiwu et, sur la ligne entre le bassin et le littoral : Jinhua, Yongkang et Lishui. Les autres petites villes sont en décroissance, et par conséquent les importants investissements urbains réalisés l'auront été en vain. Ils pèseront lourdement sur les finances locales en attente d'un soutien de l'État. C'est le cas également de la quasi-totalité des petites villes situées en montagne, que cela soit dans les marges côtières, dans le sud-ouest de la province ou autour du lac des 1 000 îles. Ainsi ce scénario conduit-il à deux issues possibles : soit une croissance soutenue, soit, à l'opposé, au-delà d'un déclin, l'apparition de déserts urbains avec une restructuration qui, par son inadéquation, n'aura fait qu'accélérer le processus en vidant les centres de l'intérieur.

Carte 63. Le scénario « linéaire » : le développement inégal de l'armature urbaine du Zhejiang

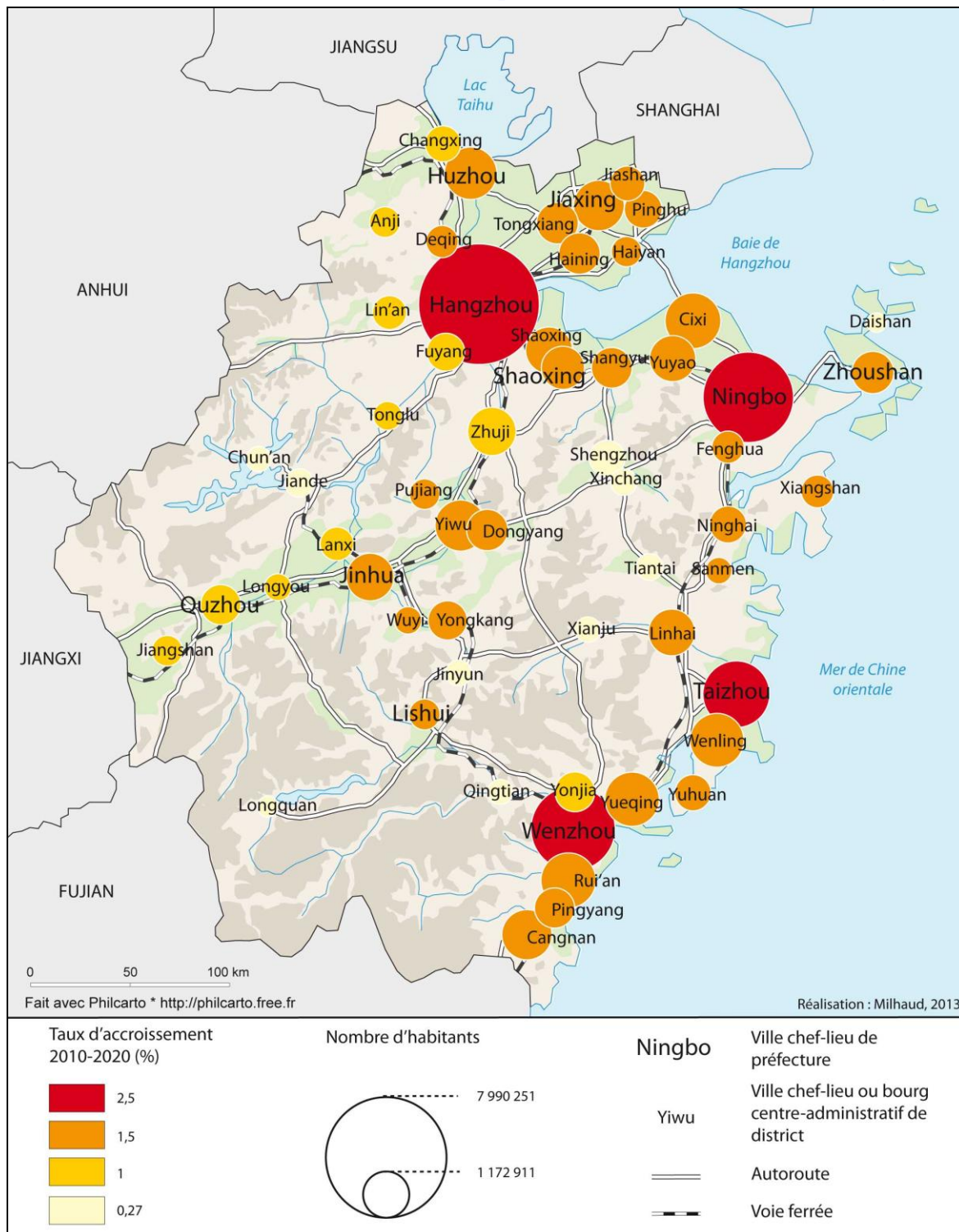


Sources : Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-7 ; Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

A contrario, nous considérons que l'aménagement du territoire contribuera à équilibrer les tendances, avec une meilleure répartition de la croissance dans les différents espaces de la province. À une extrémité de cette hypothèse se situe le deuxième scénario que l'on peut qualifier d'« officiel », qui correspond à un développement équilibré et harmonieux des territoires de la province : tous les espaces de la province sont croissants, ou tout du moins ne perdent pas de population, c'est-à-dire ont un taux de croissance de 0,27 %²²⁴. La croissance des quatre plus grandes villes de la province est limitée à 2,5 %. Celle des petites villes des espaces deltaïques et côtiers est limitée à 1,5 %, tout comme celle des cinq pôles principaux de l'intérieur ci-dessus identifiés. Les petites villes situées le long des axes de développement dans le bassin du Jinqou connaissent aussi un taux de croissance soutenu de 1 %. Celles situées dans les angles morts du développement ont une croissance de 0,27 %. La carte 64 représente ce scénario idéal d'un point de vue politique, parce qu'il est le reflet d'une égalité territoriale, mais qui se heurte aux réalités économiques du développement local. Pourtant, l'aménagement des petites villes du Zhejiang semble en découler directement, comme le montre la restructuration systématique de tous les centres urbains.

²²⁴ Le taux d'accroissement naturel était en moyenne de 0,27 % dans la province du Zhejiang au cours de l'année 2010 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao*, op. cit., vol. 1, p. 364-367 et 374-377.

Carte 64. Le scénario « officiel » : la croissance équilibrée de l'armature urbaine du Zhejiang

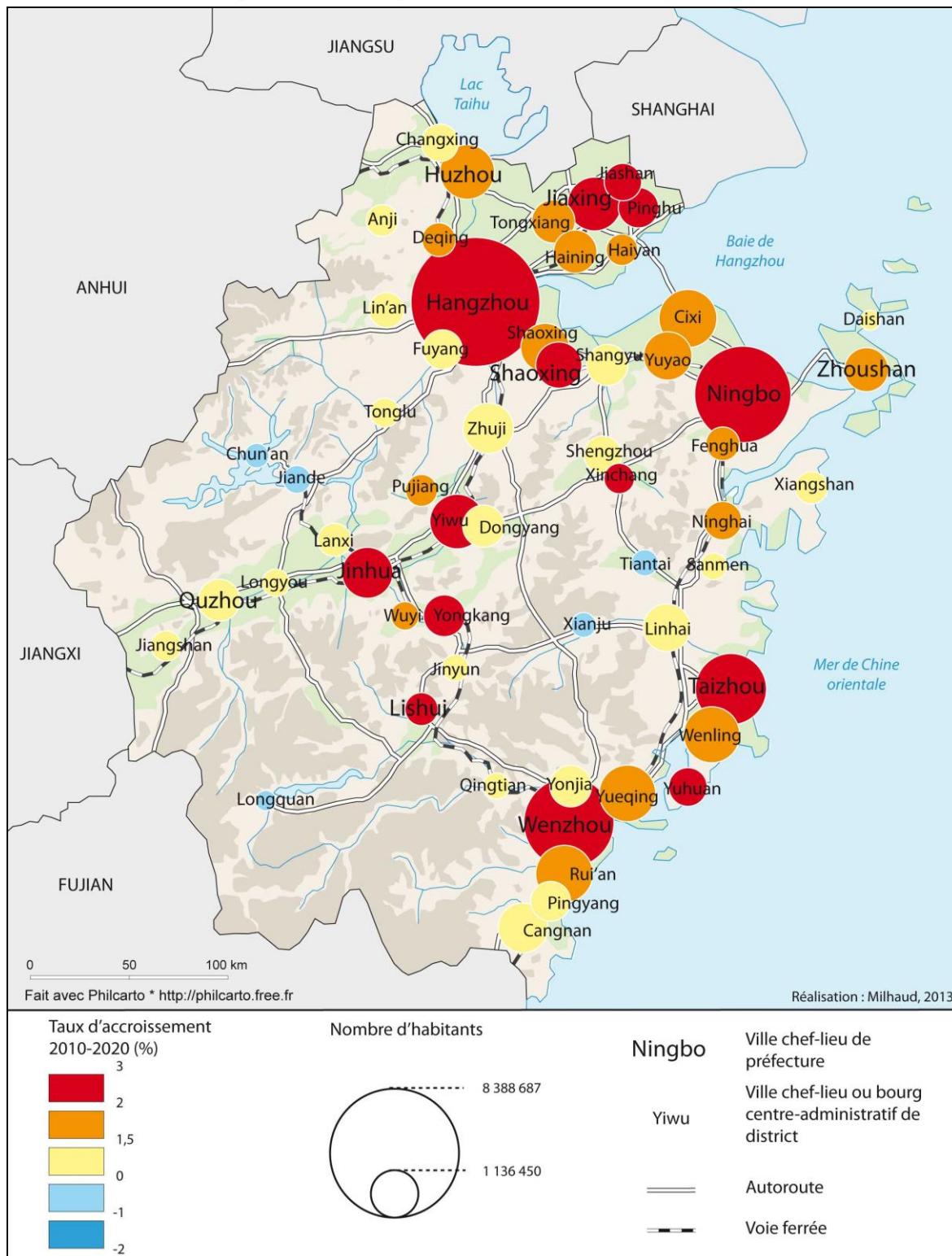


Sources : Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1 p. 2-7 ; Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

Cependant, il sera difficile de contenir la croissance des quatre plus grands pôles de la province tout comme des petites villes les plus dynamiques qui ont connu des taux de croissance autour de 4 % entre 2000 et 2010, respectivement à 2 et à 1,5 %. Par ailleurs, plusieurs interrogations subsistent quant au développement des villes des terres intérieures et au déplacement des activités industrielles vers ces espaces. La première concerne le mode de développement de ces villes : alors qu'elles doivent dans un premier temps devenir des centres industriels, la transformation urbaine et les investissements immobiliers n'y sont-ils pas prématurés ? La deuxième concerne le schéma dans son ensemble : pourquoi les industries de la région deltaïque et du littoral se déplaceraient-elles dans le bassin du Jingu ? Certes, l'augmentation des prix est incitative, mais le développement des petites villes deltaïques et côtières repose encore largement sur ces industries : leurs gouvernements n'ont pas intérêt à mettre en œuvre des politiques les incitant à partir. Par conséquent, cela nous amène à envisager un troisième scénario, qui repose sur une spécialisation des territoires.

Ce scénario promeut une croissance globale légèrement réévaluée à la baisse, mieux répartie entre la région deltaïque, le littoral et le bassin du Jingu, et une sélection des espaces de croissance dans les terres intérieures. Pour ce scénario, nous avons utilisé le terme « probable », qui se caractérise par une croissance équilibrée entre grandes villes et petites villes accompagnée d'une spécialisation des territoires, donc avec certains territoires destinés à ne pas se développer. La carte 65 en est l'illustration.

Carte 65. Le scénario « probable » : la spécialisation des territoires du Zhejiang



Sources : Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-7 ; Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit., vol. 1, p. 2-7.

Ces trois scénarios se nourrissent des conclusions et des modes de développement observés. Ainsi la forme de la restructuration influe-t-elle sur la forme du développement régional : le développement « hors la ville » accentue la tendance au polycentrisme, alors que le développement « intégré » promeut davantage une concentration dans les centres existants. Le scénario « linéaire » souligne en particulier les conséquences sur l'armature urbaine de cette restructuration uniforme qui ne tient pas compte d'une sélection urbaine pourtant inévitable à l'amorce du déplacement graduel des pôles de croissance vers les terres intérieures. Le scénario « probable » ne peut s'affranchir d'un surdimensionnement généralisé qui ne fera qu'accentuer un constat de désert urbain dans les petites villes à l'écart des corridors de développement, en espérant que ce ne soit là qu'une anticipation sur l'avenir. La typologie des petites villes exprime, malgré la mise en œuvre d'une planification standardisée, l'impact différencié de leur développement et la diversité de sa forme fonction de l'environnement régional : polycentrisme dans la région deltaïque, concentration sur le littoral, combinaison des deux dans les terres intérieures.

Le tableau 71 résume les caractéristiques de ces trois scénarios ainsi que les enjeux qui y sont liés. Le scénario « linéaire » justifie les investissements importants réalisés dans les petites villes en mettant en évidence les conséquences qu'aurait sinon une croissance concentrée sur un nombre limité des centres urbains. Le scénario « officiel » est le reflet d'un discours politique qui se veut égalitaire envers tous les territoires, mais aussi, nous l'avons évoqué, d'un déficit de planification régionale ne permettant pas une sélection efficace et comprise des espaces de croissance. Enfin, le scénario « probable » va vers une armature urbaine davantage équilibrée avec la croissance d'un certain nombre de petites villes aujourd'hui stagnantes, tout en soulignant les échecs liés à l'absence de spécialisation des territoires en amont.

Tableau 71. Les scénarios de développement dans la province du Zhejiang

Nom du scénario	Population totale de la province en 2020	Caractéristiques principales	Risque de surdimensionnement	Explosion urbaine	Dégénérescence urbaine	Développement « hors la ville »
« Linéaire »	65 995 314	<ul style="list-style-type: none"> - Continuité des tendances - Accentuation de la sélection urbaine - Densification / explosion des espaces deltaïque et côtier - Croissance limitée dans les terres intérieures - Décroissance systématique des petites villes des zones montagneuses 	Important pour les petites villes en décroissance ou stagnation	Grandes villes, villes moyennes et petites villes intégrées	Petites villes surclassées et stagnantes	Oui
« Officiel »	63 791 242	<ul style="list-style-type: none"> - Croissance globale en baisse - Équité territoriale entre tous les territoires - Toutes les villes sont croissantes - Les petites villes en marge des corridors de développement se maintiennent - La croissance des plus grands centres est limitée - Guide l'aménagement homogène des centres urbains de la province 	Non	Non	Non	Non
« Probable »	64 135 533	<ul style="list-style-type: none"> - Croissance globale en baisse - Croissance continue et élevée des grands centres et des petites villes intégrées - Spécialisation des territoires - Décroissance des petites villes surclassées 	Important pour les petites villes surclassées	Limitée	Petites villes surclassées	Oui

Sources : *Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7 ; *Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao, op. cit.*, vol. 1, p. 2-7.

Conclusion de la troisième partie

Le développement des petites villes a redessiné l'armature urbaine de la province du Zhejiang, mais aussi la forme de l'aménagement territorial. La restructuration systématique de la quasi-totalité des centres administratifs des municipalités et des districts de la province a ainsi des conséquences multiples tant au niveau local que régional. À l'échelle locale, elle est à l'origine d'une ségrégation socio-spatiale, qui, combinée à l'équipement récent des bourgs ruraux en infrastructures urbaines de base, a entraîné une densification des périphéries rurales. Mais dans le même temps, la ville-centre a opéré une transition vers le secteur tertiaire et s'inscrit volontairement dans cette redistribution des activités et des populations entre centre et périphérie. Aujourd'hui, le défi est d'élever rapidement son niveau de développement socio-économique afin que la population locale ait les moyens d'y vivre. Car, malgré des densités fortes et une croissance démographique élevée, la nouvelle ville reste trop souvent vide, conséquence d'une part d'un marché du logement difficilement accessible, mais aussi d'un surdimensionnement global des infrastructures urbaines.

Ce surdimensionnement de l'aménagement se retrouve à l'échelle régionale, où il entraîne inévitablement une sélection urbaine parmi les petites villes, sélection qui peut s'exprimer sous forme d'une typologie. C'est ici que l'absence d'une planification régionale forte et contraignante est la plus flagrante, n'ayant pu clarifier, orienter et cadrer une approche locale individualisée.

Néanmoins la restructuration des petites villes leur permet de prendre position dans l'armature urbaine et d'en devenir de nouveaux relais. Elles se positionnent désormais comme des interfaces entre une industrialisation rurale et une urbanisation marquée par la poussée du secteur tertiaire et la forte croissance de la population urbaine. Plusieurs scénarios sont envisageables mais l'équité territoriale souhaitée et promue par les gouvernements provincial et national, notamment au travers des réseaux de transport et des investissements dans les infrastructures urbaines de base, ne peut s'affranchir de la réalité d'une spécialisation des territoires.

Conclusion générale

Le rééquilibrage amorcé de l'armature urbaine

Depuis le début de l'ouverture économique, le rythme et l'ampleur de l'urbanisation ont engendré de nouveaux équilibres entre les territoires en Chine. Dans cette période d'intenses changements, nous nous sommes intéressés à l'évolution de l'armature urbaine et à la forme du développement urbain dans la province du Zhejiang. Maîtriser le devenir des grandes villes et promouvoir celui des petites villes a constitué la ligne directrice de la politique urbaine chinoise pendant vingt ans et ce, dès le milieu des années 1980. Le XI^e Plan quinquennal (2006-2010) a ensuite réorienté cette politique vers le renforcement des régions métropolitaines et l'équipement en infrastructures des villes sans distinction de leur taille. Évaluer et maîtriser l'évolution de l'armature urbaine se révèle un enjeu fondamental pour les autorités : il s'agit d'une part de gérer la croissance démographique des grandes métropoles du pays tout en ne bridant pas leur essor économique et, d'autre part, de diminuer les inégalités par une meilleure répartition des flux économiques et démographiques sur le territoire.

En 2000, la province du Zhejiang ne compte qu'une ville dite moyenne selon notre définition, soit avec une population comprise entre 500 000 et 1 million d'habitants. En 2010, leur nombre est désormais de cinq. Au cours de cette même période, sept petites villes, de plus de 100 000 habitants, apparaissent. La croissance urbaine ne s'est donc pas concentrée exclusivement dans les grandes villes de plus de 1 million d'habitants, mais elle s'est répartie entre grandes villes, petites villes (dont certaines ont désormais le statut de villes moyennes) et bourgs. À l'origine de cette évolution, les petites entités urbaines se développent pour devenir les nouveaux pôles d'un rééquilibrage territorial entre les grands centres urbains et les campagnes. Elles assument également la fonction de relais entre le littoral et les terres intérieures.

Cette transformation de l'armature urbaine est tout d'abord le résultat d'une politique de décentralisation, commencée au début des années 1990, qui a conféré aux petites villes une plus grande autonomie vis-à-vis des préfectures concernant notamment l'aménagement du territoire et, par voie de conséquence, l'économique et le social. Elles

sont alors devenues des centres de pouvoir d'entités territoriales dépassant leur strict périmètre urbain, en englobant campagnes, villages et bourgs.

Leur croissance est étroitement liée à la stratégie territoriale de distribution des rôles entre les différents échelons urbains. Au niveau industriel, les grandes villes ont accueilli le secteur des nouvelles technologies, alors que les industries de basse technicité se déplacent vers les petites villes. Dès lors, le développement des petites villes est partie prenante de la restructuration de l'économie chinoise qui intègre un déplacement partiel des facteurs de production vers les échelons inférieurs de l'armature urbaine.

Des réalités locales laissées-pour-compte

L'évolution de l'armature urbaine résulte de la restructuration ponctuelle des entités qui la composent conformément, en termes d'aménagement, à des objectifs de planification qui se révèlent souvent en total décalage avec la réalité. Les petites villes ont eu pour mission de soutenir et de gérer le développement socio-économique à l'intérieur de territoires sensiblement de la taille d'un département français. Ces nouveaux rôles ont enclenché une profonde transformation de leur centre. Elles changent très voire trop rapidement de visage, changement dont la brutalité soulève des interrogations quant à son adéquation et à sa prise en compte d'une réalité locale aussi bien socio-économique que physique. En d'autres termes, il se pose la question de la capacité des petites villes à s'intégrer à leur territoire, à encourager la croissance économique tout en améliorant les conditions de vie des population et, finalement, à remplir leur objectif initial.

En premier lieu, alors que les petites villes s'inscrivent dans des contextes et des situations divers, le premier constat qui s'impose concerne l'uniformité de leur planification. À partir du début des années 2000, les petites villes calquent leur restructuration sur le modèle des grandes villes. Ce remodelage systématique, justifié notamment par un impératif de soutien immédiat à la croissance économique, ignore le contexte socio-économique et géographique. L'équilibre des budgets locaux passe en grande partie par la conversion des terres agricoles en terrains constructibles, qui se révèlent être au centre d'enjeux financiers impliquant aussi bien la gouvernance locale que la promotion immobilière. Autant de paramètres qui plaident pour une véritable remise en cause de la standardisation de l'aménagement urbain et de la planification urbaine à l'échelle du pays.

Dans une interprétation dévoyée du concept du marketing territorial, les aménagements sont réalisés non en fonction de besoins réels mais dans le but de séduire et d'attirer promoteurs immobiliers et industriels. Dès lors que la décentralisation a étendu les pouvoirs et l'autonomie des autorités locales, et en l'absence d'une planification régionale forte et opposable, une compétition s'installe entre les petites villes, engendrant une course à la valorisation des centres urbains par des projets phares qui se voudraient l'expression de la bonne santé des localités. Le processus de planification s'est montré incapable de modérer cette spirale, qui accentue paradoxalement les différences entre les petites villes, entre celles dont la situation pourrait justifier une telle transformation, et celles pour lesquelles elle est clairement prématurée, entraînant l'apparition de déserts urbains et mettant en difficulté les finances locales.

Au-delà de cette approche systématique, la forme de la restructuration des centres urbains soulève des questions similaires. En effet, le schéma d'un urbanisme de secteur se généralise et ce dernier ne tient nul compte de la trame urbaine existante : le réseau viaire est entièrement redessiné voire plaqué sur les quartiers anciens et l'on rejette les programmes de rénovation du bâti car peu rémunérateurs, à de rares exceptions près. Le processus est symptomatique d'une urbanisation qui ne se préoccupe absolument pas de l'intégration de l'existant dans le nouveau tissu urbain. Si l'urbanisme de secteur a la préférence des autorités locales, c'est en raison de son attractivité vis-à-vis des investisseurs, de sa simplicité de conception et de son apparente facilité de mise en œuvre visant des retombées financières sur le court terme.

Ainsi les programmes immobiliers sont-ils construits *ex nihilo* sur des terres agricoles ou sur les ruines des anciens quartiers. Ils alimentent une bulle immobilière, rendent l'habitat inaccessible à la majorité de la population locale, bouleversant les modes de vie de la population. Même dans les petites villes les plus dynamiques, le nombre de logements vides, invendus ou inhabités, ne cesse d'augmenter. Ces parcs immobiliers ainsi que les infrastructures urbaines attenantes inutilisées représentent un poids financier pour les collectivités, mais cristallisent aussi une situation sociale à risque. Toutefois, sur le plan budgétaire, les faibles ressources fiscales des petites villes, en raison du transfert d'une part importante des recettes à la province, les incite, voire les oblige, à tirer bénéfice de la conversion des terres agricoles. Seule une réforme fiscale d'envergure, qui pourrait s'accompagner de programmes d'incitation à la conservation et à la rénovation de l'habitat ancien, permettrait aux petites villes, en particulier à celles victimes de la sélection urbaine en cours, d'inverser une tendance qui induit une fracture socio-économique majeure.

Un développement inégal

Ce n'est pas tant la stratégie visant à l'attraction d'investissements et le développement de l'économie tertiaire qui est en cause, mais le mode de développement emprunté, son systématisme ainsi que l'ampleur de sa mise en œuvre. Il s'ensuit très fréquemment un surdimensionnement de l'offre et une inévitable sélection relevant en priorité des choix des acteurs économiques. Ce tri urbain touche avant tout les petites villes en marge des trois pôles de développement de la province et des principaux axes de communication les reliant : la plaine deltaïque au Nord, le littoral et l'ensemble Jinhua-Yiwu dans les terres de l'intérieur. Il est à l'origine d'une typologie des petites villes de la province, allant de la petite ville surclassée à la ville moyenne, en passant par la petite ville stagnante et la petite ville intégrée. Chacune de ces catégories mesure d'une part l'adéquation du mode de développement commun à la situation individuelle de chacun de ces centres urbains et d'autre part leur capacité à ajuster la restructuration aux réalités locales. Les aménagements se réalisent généralement en total décalage avec la situation économique des petites villes surclassées, les petites villes stagnantes ont un potentiel de développement notamment grâce au glissement des activités industrielles mais sont mises en difficulté par la brutalité de la restructuration, les petites villes intégrées ont au contraire intégré cette restructuration à leurs réalités socio-économiques locales et, enfin, les villes moyennes sont en phase avec cette mutation.

Ainsi les petites villes connaissent-elles des développements inégaux et, si la planification montre des difficultés à appréhender la diversité des situations dans lesquelles elles se trouvent à l'échelle locale, elle a néanmoins permis à nombre d'entre elles d'acquérir une nouvelle dimension à l'échelle régionale. La politique volontariste d'aménagement du territoire mise en place par les autorités nationales et provinciales leur a permis de se positionner sur le réseau de communication interurbain : présentes sur le réseau de train à grande vitesse, desservies par les autoroutes, elles sont désormais autant accessibles que les grandes villes. Le développement des réseaux depuis le début des années 2000 a joué un rôle capital dans leur émergence économique et démographique, leurs taux de croissance étant directement corrélés à la densité du réseau routier, ou encore à la distance en temps les séparant des grandes villes. De plus les aménagements réalisés permettent une diversification de leurs services, avec des universités, des stades, des centres culturels, et étendent l'offre commerciale avec l'apparition d'enseignes internationales.

Le tableau 72 synthétise l'analyse de la situation dans laquelle se trouvent les petites villes selon les facteurs liés à leur propre développement mais également exogènes, c'est-à-dire de nature provinciale voire nationale, qui contribuent ou, au contraire, freinent leur croissance.

Tableau 72. Les facteurs qui contribuent et freinent la croissance des petites villes

	Positif	Négatif
Origine interne	<ul style="list-style-type: none"> - Développement des infrastructures urbaines de base - Construction d'équipements à rayonnement régional (universités, stades, hôpitaux, équipements culturels) - Développement du secteur tertiaire - Compétences élargies (décentralisation) en ce qui concerne l'aménagement du territoire, l'économie et la société - Gestion d'un territoire vaste de la taille d'un département français, bien au-delà des limites urbaines (découpage administratif) - Réserves foncières 	<ul style="list-style-type: none"> - Planification urbaine : forme de la restructuration et absence de prise en compte des réalités locales - Logement inaccessible pour les catégories de population non aisées - Surdimensionnement des zones d'extension et des infrastructures afférentes - Problème de mobilité et manque de moyens de transport public - Poids sur les finances locales et inutilité des projets "marketing"
Origine externe	<ul style="list-style-type: none"> - Localisation géographique : province du littoral à forte croissance économique, corridor de développement - Glissement des activités industrielles (restructuration de l'économie : les grandes villes se spécialisent sur le secteur des nouvelles technologies et le secteur tertiaire) - Connexion aux infrastructures de transport régionales (autoroute et train à grande vitesse) - Temps d'accessibilité équivalent aux grandes villes 	<ul style="list-style-type: none"> - Planification régionale déficiente en terme de spécialisation des territoires - Indicateurs de performance des dirigeants locaux seulement économiques et pression du système politico-administratif - Formation des dirigeants locaux - Fiscalité déséquilibrée : les budgets locaux reposent trop sur la conversion des terres agricoles - Impact du statut administratif des territoires

De nouveaux liens entre petites villes et bourgs

Les petites villes se conçoivent désormais comme les points d'accès au réseau urbain et aux services structurants au cœur de larges territoires regroupant bourgs et villages. En tant que centres administratifs, elles en orientent également l'aménagement. Petites villes et bourgs se trouvent physiquement liés par les infrastructures (eau potable, assainissement, route) et les services urbains (collecte des déchets). Ceux-ci étant conçus à leur échelle, les bourgs tirent profit d'investissements centrés au départ sur la petite ville.

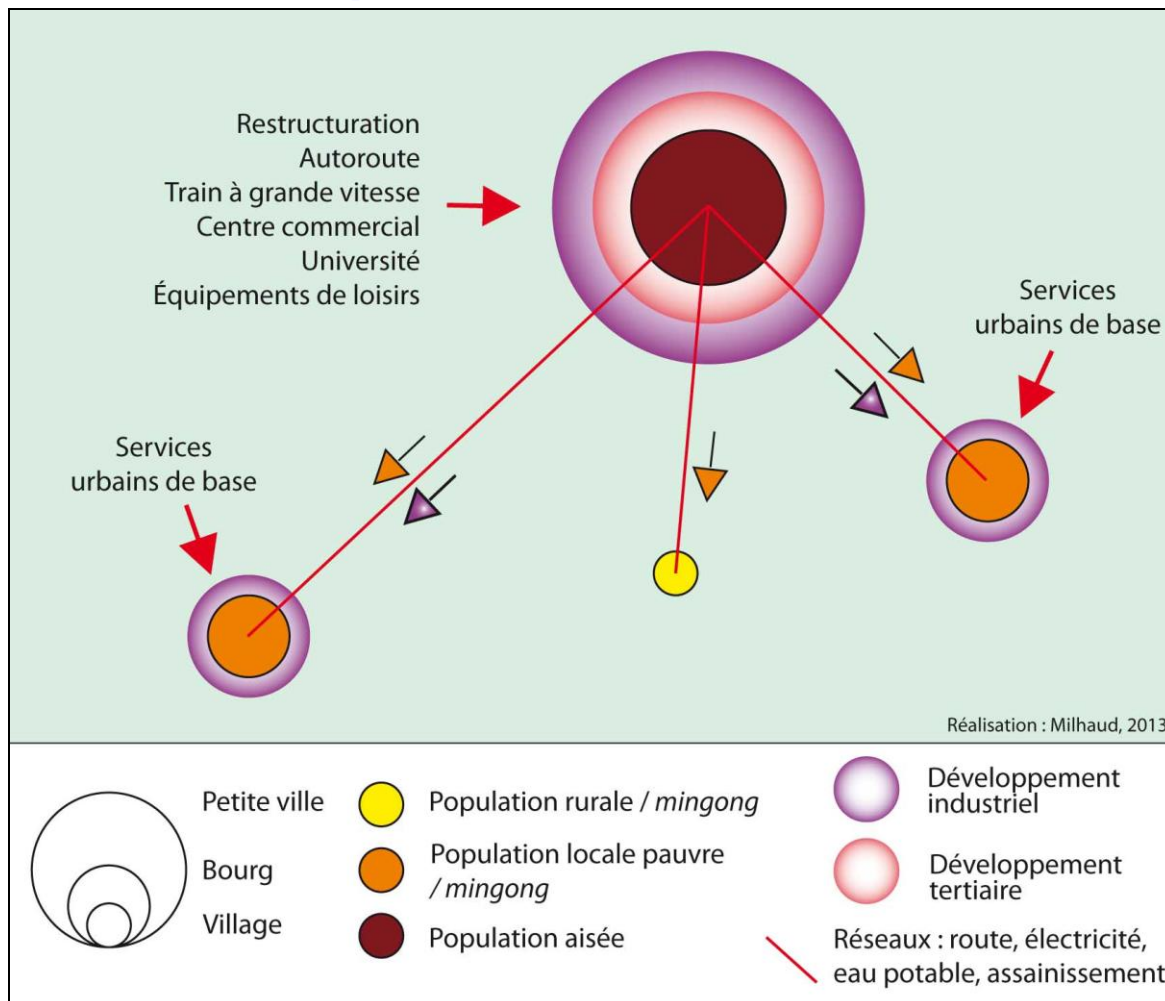
Les petites villes étant reconstruites à l'attention d'une population aisée – encore minoritaire dans la majorité des cas –, les populations les plus défavorisées, locales ou migrantes, s'en retrouvent exclues et se déplacent vers les bourgs alentours, repoussés par la cherté du cadre de vie. On assiste alors à un développement « hors la ville », le centre se

vidant d'une partie de sa population qui migre vers les bourgs et les villages où l'offre immobilière est à leur mesure.

C'est ainsi que s'est construite une relation duale entre la ville-centre et ses bourgs alentours, fruit autant des conséquences de la restructuration des villes-centres que de l'aménagement des bourgs en services urbains de base. Une réorganisation spatiale des activités et des populations s'opère entre ces deux entités. La ville-centre regroupe les centres d'affaires et les zones commerciales et elle est destinée à une population aisée. Les zones industrielles et les parcs immobiliers de différents niveaux se développent ensuite à sa périphérie rurale et dans les bourgs alentours, que regroupent les populations locales et les migrants. Les petites villes et les bourgs se retrouvent liés par la complémentarité de leurs activités et des populations qu'ils hébergent.

Paradoxalement, la réalité d'une planification souvent inappropriée, car sans adéquation aux spécificités locales, renforce cette relation entre petites villes et bourgs. En effet, même lorsqu'une grande partie de la population la déserte, la petite ville ne continue à fonctionner que grâce à la vitalité des bourgs et des échanges intra-urbains. Les difficultés de mobilité, liées à la sectorisation de l'espace et aux fractures spatiales induites par les plans d'aménagement ne se résolvent que grâce à la présence des villages urbains et des bourgs connectés aux villes-centres, qui offrent aux populations locales et aux migrants une alternative viable. Le schéma 12 retrace la forme de ce développement local à l'échelle de la petite ville et de ses entités périphériques.

Schéma 12. La dualité entre petites villes et bourgs



Au centre de la construction régionale

Le changement de statut des petites villes et les logiques de peuplement et de redéploiement spatial avec les bourgs et les périphéries rurales ont profondément modifié la trajectoire du développement régional. Nombre de petites villes semblent avoir dépassé les difficultés liées à la restructuration de leurs centres tant leur implication dans la construction régionale et dans la formation d'une nouvelle armature urbaine est essentielle (cf. carte 66). Dans chacun des sous-ensembles de la province, elles ont créé de nouveaux liens entre les territoires et le réseau urbain.

Dans la plaine deltaïque, jusqu'alors centrée sur la métropole régionale, Shanghai, et sur les deux grandes villes, Hangzhou et Ningbo, les territoires s'organisent désormais autour des petites villes qui s'émancipent de leur hiérarchie. Le processus de métropolisation n'est plus unique mais s'est multiplié, en se réalisant désormais à l'échelle

de chaque district et de chaque municipalité. Les petites villes sont devenues les relais de la densification urbaine et industrielle du *desakota*. Elles structurent un développement polycentrique, renforcé par la multiplication des pôles urbano-industriels. Sur le littoral, elles ont concentré populations et activités sur un territoire où les espaces sont très restreints. Dès lors elles forment un chapelet de villes entrecoupé par les chaînes collinéennes, et relient les deux grandes villes du littoral, Wenzhou et Taizhou, à l'ensemble deltaïque. Enfin, dans les terres intérieures, les petites villes concentrent les populations et les activités, alors qu'une forme de polycentrisme émerge autour des pôles les plus développés. Dans cet ensemble en retard économique, elles constituent néanmoins des pôles avancés de développement. Le duo constitué de Jinhua et de Yiwu, qui en est le pivot, relie le littoral à la région deltaïque et diffuse le développement dans le bassin du Jinq.

Plusieurs scénarios sont envisageables quant au devenir de ces trois formes de polycentrisme qui pourraient trouver un équilibre dans une spécialisation des territoires. Malgré les contradictions liées à leur mode de développement, la majorité des petites villes situées idéalement sur les grands axes de communication surmontent leurs difficultés pour s'affirmer en nouveaux pôles de croissance. Elles parviennent à réaliser un saut qualitatif et à tirer avantage d'une planification urbaine pourtant très ambitieuse. Elles se positionnent désormais comme des interfaces entre une industrialisation rurale caractéristique du développement local et une transition aussi bien de l'économie vers le tertiaire que de la société vers l'urbain.

Carte 66. Les petites villes au centre de la construction régionale



La province du Zhejiang illustre les différentes facettes d'un développement engagé sur la façade Est du pays pour progressivement se diffuser vers l'intérieur. Elle met en perspective l'évolution de l'armature urbaine chinoise, qui n'est souvent présentée qu'au travers de grandes métropoles telles que Pékin, Shanghai, Canton ou Chongqing. L'armature urbaine est en fait bien plus équilibrée qu'il n'y paraît et, dans le Zhejiang, les

petites villes et les bourgs concentrent plus des deux tiers de la population urbaine totale. On y voit les petites villes être devenues au cours des vingt dernières années à la fois de nouveaux « hubs » du réseau urbain, mais aussi à l'échelle locale de nouveaux centres économiques autour desquels s'organisent les bourgs et les villages où se répartissent les populations et les activités, à l'image d'un processus de métropolisation. Les limites de la planification chinoise et ses conséquences sont également mises en évidence, tant au niveau local que régional. Des objectifs nationaux indifférenciés, combinés tant au manque de réflexion stratégique que de documents de planification régionale opposables, conduisent à un développement tous azimuts, puis à une inévitable sélection *a posteriori* faite en priorité par les acteurs économiques. Enfin, apparaissent les paradoxes d'un développement dont l'intensité conduit à un passage brutal et mal maîtrisé du rural à l'urbain. La dualité entre les petites villes et les bourgs en est l'illustration, alors que déjà les investissements urbains et industriels gagnent les campagnes, bien au-delà des petites villes, menaçant les équilibres intérieurs de la Chine rurale. Les autorités ne semblent pas prendre la juste mesure de l'importance de préserver cette dualité, partie intégrante de la société. Le développement « hors la ville » en est pourtant un exemple frappant. Autant de défis posés à la province mais aussi au pays, qui déjà montre sa capacité à maîtriser une urbanisation galopante et à influencer sur la forme de l'armature urbaine, parvenant à inverser une tendance qui, au début de l'ouverture économique, se focalisait sur la croissance exponentielle de quelques grandes métropoles.

Annexe : Comptes rendus des entretiens et visites de terrain

Li Xue, traductrice, a pris part à l'ensemble des entretiens et des visites de terrain.

Dans la région deltaïque

À Deqing, petite ville située à une heure de bus au nord de Hangzhou, visite de l'entreprise ANTEX Fashion Co. et entretien avec Yan Qiang. Deqing est spécialisée dans l'industrie du textile.

<i>Date :</i>	25/10/11	<i>Lieu :</i>	Deqing
<i>Interlocuteur :</i>	Yan Qiang	<i>Profession :</i>	Manager à ANTEX Fashion Co.
<i>Description :</i>	ANTEX fabrique principalement des sous-vêtements, des maillots et des pyjamas et vend en son nom surtout en Europe et en Amérique du Nord. L'entreprise commence seulement à se développer sur le marché chinois. Il existe trois sites de production : un à Deqing, un dans le Shandong et un au Vietnam. Le fondateur et propriétaire est originaire de Hangzhou, où il a créé cette entreprise en 2001. Le site de production a par la suite été déplacé à Deqing en 2003. Chiffre d'affaire : 20 millions USD en 2011. Nombre d'employés : 2 000 sur le site de Deqing.		
<i>Résultats :</i>	- La compagnie s'est déplacée de Hangzhou à Deqing pour trois raisons : maintenir la compagnie à Hangzhou était trop cher, Deqing est très bien intégré au réseau de transport du delta du Yangzi, et Deqing offre un environnement agréable au pied des montagnes dans le delta du Yangzi. La production est exportée à l'étranger via Shanghai.		
	- La plupart des 2 000 ouvriers travaillant sur les chaînes de production sont des migrants venant de l'Anhui et du Henan. Ils sont tous logés, blanchis et nourris sur place. Le site dispose également d'une infirmerie, et l'ensemble des employés ont accès à de nombreuses activités : danse, arts martiaux, salle de gymnastique, musique.		
	- Les employés qui s'occupent du management, du marketing et du dessin des produits, qui ont un niveau d'éducation plus élevé, habitent en majorité à Hangzhou et font le trajet tous les jours jusqu'à Deqing. L'entreprise a mis en place un service de navettes réservé à ses employés qui fait chaque jour la liaison.		

À Anji, petite ville située dans les marges deltaïques, en zone montagneuse et entourée de forêts de bois et de bambous, l'industrie est spécialisée dans la production de mobilier de bureau et d'intérieur. Les industries polluantes ne sont pas autorisées à s'y installer.

<i>Date :</i>	26/10/11	<i>Lieu :</i>	Anji
<i>Interlocuteur :</i>	Weng Guang Ping	<i>Profession :</i>	Responsable des ressources humaines à SUMO Co.
<i>Description :</i>	<p>Le produit le plus fabriqué dans la zone industrielle est la chaise. Viennent ensuite les fournitures pour la maison et les canapés. Puis tous les produits fabriqués avec le bambou, et enfin les produits agricoles, en particulier le thé blanc qui est un des plus fameux de Chine. La grande majorité de la production réalisée à Anji est exportée à l'étranger <i>via</i> Shanghai. SUMO Co. a été fondée en 2000 à Anji. L'entreprise a 600 employés.</p>		
<i>Résultats :</i>	<p>- SUMO Co. est une entreprise à capitaux exclusivement étranger, avec un investissement initial en 2000 de 4 millions USD. L'entreprise exporte principalement en Europe et en Amérique du Nord.</p>		
	<p>- Environ 70 % des employés sont des migrants qui viennent des provinces de l'Anhui et du Henan. Les autres employés sont des locaux. Les ouvriers sont logés sur place au sein du site de production, alors que les cadres habitent à Anji.</p>		
	<p>- La zone industrielle compterait environ 100 000 migrants. Le salaire minimum à Anji est de 1 060 yuans par mois. Le coût de la vie est relativement élevé à Anji en raison de son développement touristique lié au cadre naturel qui attire de nombreux touristes qui viennent de Shanghai et de Hangzhou. La ville a même développé la première station de ski de la région.</p>		
	<p>- Les industries polluantes ne sont pas autorisées à Anji. La ville a le label "Eco-friendly".</p>		
<p>- Le prix au m² est d'environ 7 000 yuans pour un appartement, le double pour une maison. Le prix de la location est de 1 300 yuans par mois pour deux chambres et un pièce à vivre, et de 600 à 700 yuans pour une chambre.</p>			

Visite du bourg de Shengzhe, à la limite entre les provinces du Zhejiang et du Jiangsu entre Suzhou et Jiaxing. Très proche également de Shanghai, le bourg de Shengzhe s'est très vite développé depuis l'ouverture économique, le niveau de revenu est un des plus riches du delta du Yangzi et la petite ville est surnommée « Little Hong Kong ». La ville est un centre de production et de filage de la soie très ancien. Aujourd'hui la principale industrie est le textile, spécialisé dans les vêtements en soie.

<i>Date :</i>	27/10/11	<i>Lieu :</i>	Bourg de Shengzhe
<i>Interlocuteur :</i>	Nai Jin Jin	<i>Profession :</i>	Responsable de la communication à Wujian Fuhua Textile Limited
<i>Description :</i>	Shengzhe est la capitale de la soie depuis des temps très anciens et de nombreuses entreprises spécialisées dans la fabrication de la soie viennent s'y installer en raison du savoir-faire local. Wujian Fuhua Textile Limited compte 2 000 employés.		
<i>Résultats :</i>	- Les 2/3 des employés sont des migrants venant des provinces de l'Anhui et du Henan. Une partie est logée sur le site de production de l'entreprise, mais d'autres préfèrent s'installer à l'extérieur, dans les villages alentours où ils trouvent des chambres à louer et disposent d'une plus grande indépendance, notamment pour ceux qui sont en famille.		
	- Nai Jin Jin vient de Yangzhou, une ville située dans le Jiangsu à la limite nord du delta du Yangzi. Il est venu à Shengzhe juste après avoir été diplômé, profitant d'une proposition de travail intéressante. Même si son salaire est moins élevé que s'il travaillait à Shanghai, Nankin ou Hangzhou, le coût de la vie est également moins élevé et il a professionnellement des responsabilités plus intéressantes. Il imagine aujourd'hui que sa localisation future dépendra surtout des occasions professionnelles qu'il pourra avoir.		
	- Le prix des appartements varie entre 6 000 et 7 000 yuans par m ² et jusqu'à 9 000 yuans pour les plus récents.		

Haiyan est une petite ville située entre Shanghai et Hangzhou, le long de la rive nord de la baie de Hangzhou. Les zones industrielles sont spécialisées dans l'électronique. Elles accueillent également des industries chimiques ainsi que des usines de papier. Toutes sont des industries polluantes et grandes consommatrices d'eau. Il y a de plus une centrale nucléaire à 10 km au sud de Haiyan. Visite de deux entreprises : Sundram Fasteners Limited et Holip Electronic Technology Co.

<i>Date :</i>	28/10/11	<i>Lieu :</i>	Haiyan
<i>Interlocuteur :</i>	Kannan R. B.	<i>Profession :</i>	Ingénieur (indien) à Sundram Fasteners Limited
<i>Description :</i>	Sundram Fasteners Limited est une entreprise indienne, part de TVS Group au chiffre d'affaire de 5 milliards USD. Le site de Haiyan est spécialisé dans la production de fermetures pour les vêtements. Il regroupe 250 employés. Le site de Haiyan a été créé en 2004.		
<i>Résultats :</i>	- Environ la moitié des employés sont des migrants venant de la province de l'Anhui. Kannan R. B. est à Hainan depuis la création du site de production et a supervisé la construction de l'usine. Il est aujourd'hui responsable du site.		
	- Aujourd'hui, le problème vient de l'augmentation des coûts : Haiyan est devenu un district riche où les taxes sont élevées, de plus le coût de la main-d'œuvre augmente et il devient difficile de trouver des ouvriers qualifiés et bon marché. Par conséquent, les marges ont diminué et les propriétaires de l'entreprise réfléchissent à une éventuelle délocalisation de ce site de production.		
	- Alors qu'en 2005 le site de Haiyan exportait 80 % de sa production, à la fin de 2011 c'est seulement 10 % de la production qui est exportée : le marché chinois a pris une ampleur considérable.		
	- Le prix des appartements varie entre 8 000 et 10 000 yuans par m ² .		

<i>Date :</i>	28/10/11	<i>Lieu :</i>	Haiyan
<i>Interlocuteur :</i>	Xu Xue	<i>Profession :</i>	Responsable des ressources humaines à Holip
<i>Description :</i>	Zhejiang Holip Electronic Technology Co. a été créée en 2001 et fait aujourd'hui fait parti d'un groupe danois, Danfoss. Danfoss a racheté l'entreprise en 2005. Le principal produit fabriqué par Holip est le convertisseur de fréquence HLP.		
<i>Résultats :</i>	- Xu Xue est originaire de Haiyan. Après avoir fait ses études à Hangzhou, elle est revenue à Haiyan où elle a pu trouver du travail et où elle s'image rester.		
	- 40 % de la production va à l'export, <i>via</i> Shanghai.		
	- Il y a 640 employés sur le site de Haiyan, 100 dans un bureau de vente à Hangzhou et 100 autres dans un bureau de vente à Pékin. À Haiyan, 20 % des employés sont des migrants qui vivent sur le site de production.		

Dans les terres intérieures

Visite du bourg de Fotang en périphérie de Yiwu, petite ville devenue une place mondiale d'exposition de biens de consommation courante.

<i>Date :</i>	08/11/11	<i>Lieu :</i>	Bourg de Fotang
<i>Interlocuteur :</i>	Xu Ya Qin	<i>Profession :</i>	Responsable des ressources humaines à Huahong Home Decorate China
<i>Description :</i>	Huahong Home Decorate China fabrique des cadres photos de toutes sortes et de toutes tailles. Beaucoup d'entreprises sont installées ainsi en périphérie de Yiwu afin de pouvoir directement exposer leurs produits. Huahong est une entreprise chinoise sans capitaux étrangers. L'entreprise compte 2 000 employés.		
<i>Résultats :</i>	- Xu Ya Qin est née dans la province du Hebei. Elle a fait ses études à Pékin où elle a travaillé pendant 6 ans puis elle est venue au bourg de Fotang pour suivre son mari qui en est originaire et voulait y revenir.		
	- Sur les 2 000 employés, la majorité sont des migrants qui viennent des provinces du Jiangxi, du Hebei, et quelque uns de l'Anhui. Ils vivent tous sur le site de production. Le salaire minimum dans l'entreprise est de 2 200 yuans par mois, soit bien au-dessus du salaire minimum obligatoire pratiqué dans la municipalité de Yiwu.		
	- La grande majorité de la production part à l'exportation et leur premier client est les États Unis.		

À Jinhua, ville chef-lieu de préfecture au centre du bassin du Jinqu, visite d'un complexe résidentiel.

<i>Date :</i>	09/11/11	<i>Lieu :</i>	Jinhua
<i>Interlocuteur :</i>	Wang Hong Xia	<i>Profession :</i>	Agent immobilier à ORIGINE
<i>Description :</i>	Le centre-ville de Jinhua est en cours de rénovation : des tours de grande hauteur sont construites, une nouvelle place, un nouveau centre commercial et de nombreux projets immobiliers. Celui-ci se situe le long de la rivière, face au centre-ville identifié. Entre ce complexe de villas luxueuses et la rivière se trouve le parc architectural de Jinhua, dont la mise en œuvre avait été confié à Ai Weiwei et qui est composé de plusieurs pavillons chacun construit par un architecte de renom.		
<i>Résultats :</i>	- Construction de 113 villas, chaque villa peut-être divisée en deux et ainsi accueillir deux familles. La construction a commencé en 2009 et les premières livraisons sont prévues fin 2011. La moitié des villas sont vendues. Le prix d'une villa est de 12 millions de yuan, avec une emprise au sol de 300 m ² et une surface habitable de 800 m ² .		
	- Le style des villas est italien. Le promoteur immobilier est chinois et vient de Shanghai. La majorité des acheteurs sont originaires de Jinhua.		
	- Cette résidence de luxe a été construite en lieu et place d'un village et de champs agricoles. Une partie du village a été détruite alors que l'autre partie existe toujours et jouxte la résidence dont elle est séparée par de hauts murs.		
	- Le prix du m ² à Jinhua pour les appartements neufs du centre-ville est d'environ 60 000 yuans.		

À Balongqiao, bourg périphérique de Jinhua, visite d'une zone industrielle.

<i>Date :</i>	09/11/11	<i>Lieu :</i>	Jinhua
<i>Interlocuteur :</i>	Zhou Hong Bin	<i>Profession :</i>	Manager à Zhejiang Icedan Group Co.
<i>Description :</i>	Zhejiang Icedan Group Co. est une usine de fabrication de canettes de jus de fruit. L'entreprise existe depuis 60 ans mais ils se sont installés à Balongqiao en 2005. Le bourg est situé à 10 km de Jinhua et beaucoup d'entreprise dans la grande zone industrielle sont liées à l'électronique.		
<i>Résultats :</i>	- Avant de s'installer à Balongqiao, l'entreprise était à Jinhua. Le gouvernement voulait récupérer le terrain sur lequel ils étaient à Jinhua pour reconvertir la zone industrielle et avait créé cette nouvelle zone industrielle à Balongqiao.		
	- Zhou Hong Bin habite à Jinhua et fait le trajet chaque jour. Le nombre d'employés dépend de la saison. Les migrants habitent dans le bourg et sur le personnel permanent la moitié habite dans le bourg et l'autre moitié à Jinhua.		
	- L'entreprise a 170 employés permanents principalement originaires de la municipalité (personnel administratif et management). Le personnel saisonnier est composé de migrants de l'Anhui et du Hunan. Leur nombre varie suivant les saisons et le fruit. Au moment de notre passage en novembre, ils étaient 750. Leur plus grand nombre est de 5 000.		
	- L'entreprise est à capitaux uniquement chinois. Par le passé ils exportaient principalement vers les États Unis et le Canada, et depuis 2008 ils ont commencé à vendre sur le marché chinois. Aujourd'hui le volume vendu sur le marché chinois dépasse le volume vendu à l'étranger.		
	- Les transports publics entre Jinhua et Balongqiao sont réguliers et peu chers. Les employés utilisent une navette de l'entreprise le matin et un bus le soir.		
	- Le prix du m ² dans ce bourg est d'environ 10 000 yuans.		

À Yongkang, petite ville dynamique du bassin du Jinq. Visite d'un nouveau complexe résidentiel au sud du centre-ville le long de la rivière et d'une usine de fabrication de portes en périphérie.

<i>Date :</i>	10/11/11	<i>Lieu :</i>	Yongkang
<i>Interlocuteur :</i>	Wang Yue	<i>Profession :</i>	Agent immobilier
<i>Description :</i>	C'est un complexe résidentiel composé de tours d'appartements de 15 étages. Il est situé au sud de la ville et le quartier apparaît être désert alors même que le centre-ville est très dynamique et plutôt riche.		
<i>Résultats :</i>	- Le projet se réalise en deux étapes : la première partie a été livrée en 2009, alors que la construction et les ventes ont commencé en 2004. Tous les appartements de la première partie ont été vendus, et 70 % sont occupés. Le prix du m ² en 2004 était de 4 000 yuans, puis de 6 000 yuans en 2009 (certains propriétaires ont donc revendu avec marge avant même la fin de la construction) et il est fin 2011 de 14 000 à 17 000 yuans suivant les appartements.		
	- Au total ce sont 1 600 appartements qui sont construits, et seuls 220 n'ont pas encore été vendus dans la deuxième tranche qui n'est pas encore livrée.		
	- Wang Yue a 30 ans, il vient de Chongqing. Il est arrivé à Yongkang il y a 3 ans et avait auparavant vécu 2 ans à Shanghai. Il est venu à Yongkang pour s'occuper de ce projet financé par un promoteur immobilier de Shanghai pour lequel il travaillait déjà. Il voudrait malgré tout retourner à Shanghai.		
	- À Yongkang, l'accès à la propriété est désormais réservé aux personnes ayant vécu, travaillé et payé les taxes locales au minimum depuis un an. D'autre part, il y a trois façons d'avoir un <i>hukou</i> local : acheter un appartement, se marier, vivre et travailler suffisamment de temps.		

<i>Date :</i>	11/11/11	<i>Lieu :</i>	Yongkang
<i>Interlocuteur :</i>	Dan Zheng	<i>Profession :</i>	Directrice de Feijun Industrial Trading Company
<i>Description :</i>	C'est une petite entreprise familiale de 50 employés situé en périphérie du centre-ville de Yongkang qui fabrique des portes blindées. Elle est relativement récente et a été créée en 2008.		
<i>Résultats :</i>	- Les ouvriers sont des migrants venant des provinces du Yunnan, du Sichuan et du Guizou. Le personnel administratif et managérial vient de Yongkang.		
	- Il y a des relations qui se sont créés entre les migrants et leurs lieux d'origine. Ainsi les migrants de cette entreprise viennent-ils toujours des mêmes endroits, où ils ont pu enseigner lorsqu'ils rentraient leur travail. Les ouvriers sont par conséquent déjà formés lorsqu'ils arrivent.		
	- Les migrants dorment dans des dortoirs sur le site de production.		
	- Cette entreprise n'exporte pas et vend la production uniquement sur le marché intérieur.		

Sur le littoral

Visite de Ninghai, petite ville du littoral située à 25 minutes de train à grande vitesse de Ningbo et 1 heure de Hangzhou.

<i>Date :</i>	22/11/11	<i>Lieu :</i>	Ninghai
<i>Interlocuteur :</i>	Serge Barral	<i>Profession :</i>	Ingénieur à SEPAL China
<i>Description :</i>	Le site de production de SEPAL China est situé sur la zone industrielle de Ninghai. SEPAL China a été créé à Ninghai en 2005 par le groupe français Faiveley, et est à capitaux 100 % français. L'entreprise fabrique des moules en plastique de grande précision en particulier pour l'industrie automobile.		
<i>Résultats :</i>	- Serge Barral est venu superviser la construction de l'usine en 2005 et est depuis resté pour former les ingénieurs, gérer la chaîne de production et assurer la liaison avec la société mère en France. Il vit donc depuis 7 ans à Ninghai.		
	- L'entreprise compte aujourd'hui 90 employés, 60 ouvriers migrants et 30 ingénieurs et personnel administratif et managérial. Les ouvriers sont payés 1 160 yuans par mois pour travailler 8 heures par jour 5 jours par semaine et 4 heures le samedi matin.		
	- Leurs clients sont principalement en Europe et en Chine.		
	- Il s'avère difficile de trouver du personnel qualifié, en particulier des ingénieurs capables de dessiner les pièces. Les ingénieurs sont simplement capables de reproduire ce qu'on leur montre mais n'ont pas le niveau nécessaire pour créer de nouvelles pièces. Dès qu'il y a un problème avec une nouvelle pièce qui demande du développement il n'y parviennent pas.		
	- La principale difficulté pour l'entreprise à Ninghai est d'attirer un personnel compétent à haut niveau de qualification, qu'il soit chinois ou étranger, car c'est une petite ville où il y a encore très peu d'activités et de services.		
- Le prix de l'immobilier est élevé en raison du manque d'espace, de la proximité avec Ningbo, et du train à grande vitesse qui s'y arrête désormais. Le prix d'un appartement construit dans les années 2000 est d'environ 18 000 yuans par m ² .			

À Yuhuan, petite ville riche du littoral située au sud de Taizhou et spécialisée dans la fabrication de pièces pour l'industrie automobile, visite d'un projet immobilier.

<i>Date :</i>	24/11/11	<i>Lieu :</i>	Yuhuan
<i>Interlocuteur :</i>		<i>Profession :</i>	Agent immobilier
<i>Description :</i>	Ce projet immobilier est situé en périphérie du centre-ville, dans un quartier du nom de Kaimen qui est le moins cher de Yuhuan.		
<i>Résultats :</i>	- Le projet immobilier s'est déroulé en trois étapes : une première étape terminée en 2006, le prix du m ² était alors de 3 000 à 5 000 yuans ; une deuxième étape finie en 2008 où le prix du m ² était alors de 4 000 à 6 000 yuans ; enfin une troisième étape qui sera terminée fin 2011 et dont les appartements ne sont pas encore en vente. Le prix des appartements y varie aujourd'hui entre 9 000 et 10 000 yuans.		
	- La taille d'un appartement va de 120 à 140 m ² . Les appartements sont achetés en grande majorité par des locaux et sont habités.		
	- Le coût de construction est environ de 3 000 yuans par m ² , auquel il faut ajouter le prix du terrain qui dépend de négociations entre le promoteur et la municipalité.		

Bibliographie

Ouvrages et articles

AUBERT Claude, 1991, « Chine : petites villes ou grandes cités ? Les relations villes-campagnes, ou les voies détournées de l'urbanisation », dans SACHS Ignacy (dir.), *Quelles villes, pour quel développement ?*, Paris, PUF, p. 249-302.

AUBERT Claude, 2005, « Le Devenir de l'Économie Paysanne en Chine », *Revue Tiers-Monde*, Paris, n° 183, juil./sept., p. 491-515.

AUBERT Claude, 2006, « Politiques agricoles chinoises : la porte étroite », dans *L'économie mondiale 2006*, Paris, La Découverte, p. 69-83.

AUBERT Claude, 2008, « Food security and consumption patterns in China : the grain problem », *China Perspectives*, Hong Kong, CEFC, fév., p. 5-23.

BECKOUCHE Pierre et DAVEZIES Laurent, 1993, « Le développement économique local », Polycopié du cours de DESS 2^e année, 69 pages.

BERAHA Richard, 2007, « Les chinois de Wenzhou, une diaspora singulière et si semblable à d'autres », *Diasporiques*, Paris, n°44, déc., 12 pages.

CABESTAN Jean-Pierre, 1992, *L'administration chinoise après Mao. Les réformes de l'ère de Deng Xiaoping et leurs limites*, Paris, CNRS, 545 pages.

CHAN Kam Wing et XU Xueqiang, 1985, « Urban population growth in China since 1949: reconstructing a Baseline », Cambridge, *The China Quarterly*, n° 104, p. 583-613.

CHAN Kam Wing, 1994, *Cities with invisible walls: reinterpreting urbanization in post-1949 China*, Oxford, Oxford University Press, 193 pages.

CHAN Kam Wing, 1994, « Urbanization and rural-urban migration in China since 1982: a new baseline », Los Angeles, *Modern China*, vol. 20, n° 3, juil., p. 243-281.

CHAN Kam Wing, 1998, « Infrastructure services and financing in chinese cities », Washington, *Pacific Rim Law & Policy Journal*, vol. 7, n° 3, University of Washington, p. 503-528.

CHAN Kam Wing, LIU Ta et YANG Yunyan, 1999, « *Hukou* and Non-*hukou* Migrations in Chine : Comparisons and Contrasts », Hoboken, *International journal of population geography*, n° 5, p. 425-448.

CHAN Kam Wing, 2003, « Chinese Census 2000: New Opportunities and Challenges », Hong Kong, *The China Review*, vol. 3, n° 2, p. 1-12.

CHAN Kam Wing et HU Ying, 2003, « Urbanization in China in the 1990s: New definition, Different Series, and Revised Trends », Hong Kong, *The China Review*, vol. 3, n° 2, p. 49-71.

CHAN Kam Wing et BUCKINGHAM Will, 2008, « Is China Abolishing the *Hukou* System ? », Cambridge, *The China Quarterly*, n° 195, p. 582-606

CHAN Kam Wing, 2009, « The Chinese *Hukou* System at 50 », Birmingham, *Eurasian Geography and Economics*, 50, n° 2, p. 197-221.

- CHAN Kam Wing, 2010, « Fundamentals of China's Urbanization and Policy », Hong Kong, *The China Review*, vol. 10, n° 1, p. 63-94.
- CHANDLER Tertius, 1987, *Four thousand years of urban growth : a historical census*, New York, St. David's University Press, 676 pages.
- CHANDRA Pankaj, 2006, *Networks of Small Producers for Technological Innovations : Some Models*, Ahmedabad, Working Paper n° 2006-03-02, Indian Institute of Management, 43 pages.
- CHEN Qiaoyi, 1985, *Zhejiang dili jianshi* [Brève introduction de la géographie du Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang Renmin Chubanshe, 547 pages.
- CHEUNG Peter *et al.*, 1998, « Strategies of Economic Reform In Post-Mao China. Leadership, Politics, and Implementation », dans *Studies on Contemporary China. An East Gate Book*, New York, 467 pages.
- CHUNG Jae Ho (dir.), 1999, *Cities in China: recipes for economic development in the reform area*, Oxon, Routledge, 303 pages.
- CHUNG Jae Ho et LAM Tao-Chiu, 2010, *China's local administration. Traditions and changes in the sub-national hierarchy*, Oxon, Routledge, 223 pages.
- CHRISTALLER Walter, 1933, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena, Gustav Fischer, 331 pages.
- DAMETTE Felix et SCHEIBLING Jacques, 1995, *Le territoire français, permanences et mutations*, Paris, Hachette, 256 pages.
- DAVEZIES Laurent, 1993, « Les disparités spatiales », Thèse d'Habilitation à Diriger des Recherches, Paris, OEIL-IUP-UPVM, 128 pages.
- DAVEZIES Laurent, 2001, « L'économie et la ville », dans PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel et BODY-GENDROT Sophie (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, p. 71-84.
- DAVEZIES Laurent, 2008, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, 113 pages.
- DOULET Jean-François, 2012, *Géopolitique du TGV chinois*, Auray, Vie du Rail, 142 pages.
- DU Xiurong, 2006, *Atlas of China*, Pékin, Sinomaps Press, 283 pages.
- FORSTER Keith, 1998, « Zhejiang in Reform », *Provincial economic handbooks of China*, n°1, Camberra, Wild Peony, 151 pages.
- FRIEDMANN John, 1986, « The World City Hypothesis », *Development and Change*, n° 17, Hoboken, p. 69-83.
- FORSTER Keith et XIANGUO Yao, 1999, « A comparative analysis of economic reform and development in Hangzhou and Wenzhou cities », dans CHUNG Jae Ho (dir.), 1999, *Cities in China. Recipes for economic development in the reform area*, Oxon, Routledge, p. 51-102.
- GE Ying et LIANG Qi, 2006, « Empirical Analysis on Urbanisation Patterns in Zhejiang Province Based on Spatial Economy and GIS », *Chinese Geographical Science*, n° 2006 16(3), p. 193-198.

- GENTELLE Pierre, 1992, « Chine : l'irrésistible urbanisation », Paris, *Problèmes économiques et sociaux*, n° 682, 61 pages.
- GÉRARD-VARET Louis André et MOUGEOT Michel, 2000, « L'Etat et l'aménagement du territoire », Note préliminaire au Conseil d'Analyse Économique, Premier Ministre, Paris, poly., 42 pages.
- GERNET Jacques, 1972, *Le Monde Chinois*, Paris, Armand Colin, 699 pages.
- GINSBURG Norton *et al.* (dir.), 1991, *The Extended Metropolis. Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawai Press, 339 pages.
- GIROIR Guillaume, 1999, « Processus de développement et dynamiques régionales en Chine », dans LARIVIÈRE Jean-Pierre (dir.), *La Chine et les chinois de la diaspora*, Paris, CNED-SEDES, p.155-244.
- GOLDBLUM Charles, 1985, *Stratégies urbaines et politiques du logement. Métropoles de l'Asie du sud-est*, Paris, GRASE (Etude faite pour le compte du Plan Construction, Programme Interministériel Rexcoop), 356 pages.
- GOLDBLUM Charles, 1998, « Enjeux des capitales de l'Asie du Sud-Est : Jakarta et les aléas de la métropolisation », Paris, *Hérodote*, n° 88, p. 76-91.
- GUANGZHONG Cao, CHANGCHUNG Feng et RAN Tao, 2008, « Local Land Finance in China's Urban Expansion: Challenges and Solutions », *China and World Economy*, vol. 16, n° 2, p. 19-30.
- HAN Sun Sheng et PANNELL Clifton, 1999, « The Geography of Privatization in China, 1978-1996 », *Economic Geography*, n° 75, Oxford, p. 272-296.
- HESSLER Peter, 2007, « China's Instant Cities », *National Geographic Magazine*, Washington, juin, 18 pages.
- HESSLER Peter, 2009, « Letter from Lishui. Chinese Barbizon », *The New Yorker*, oct., New York, 26 pages.
- HESSLER Peter, 2010, *Country Driving : A Journey Through China from Farm to Factory*, New York, Harper, 448 pages.
- HUI Wang, 2009, *Trading Land Development Rights Under a Planned Land Use System : The Zhejiang Model and its National Implications*, Pékin, *China & World Economy*, vol. 17, n° 1, 17 pages.
- JIANFA Shen, 2004, *Space, Scale and the State. Reorganizing Urban Space in China*, Hong Kong, Hong Kong Institute of Asia Pacific Studies, 31 pages.
- KAMAL-CHAOUI Lamia, LEMAN Edward et RUFELI Zhang, 2009, *Urban Trends and Policy in China*, Paris, OCDE, 70 pages.
- KRUGMAN Paul, 1991, « Increasing Returns and Economic Geography », *The Journal of Political Economy*, vol. 99, n° 3, juin, p. 483-499.
- LANGER Frédéric, 2011, *Pratiques d'aménagement du territoire en Chine*, DATAR Travaux n° 13, La documentation Française, 89 pages.
- LARIVIÈRE Jean-Pierre et MARCHAND, 1999, *Géographie de la Chine*, Colin, Paris, 297 pages.

- LIU Yia Ling, 1992, « Reform from Below : The Private Economy and Local Politics in the Rural Industrialization of Wenzhou », Cambridge, *The China Quarterly*, n° 130, p. 293-316.
- LORRAIN Dominique, 2005, « Urban Capitalisms: European Models in Competition », *International Journal of Urban and Regional Research*, juin, p. 231-267.
- LORRAIN Dominique, 2005, « Gigacity : the Rise of Technological Networks in Daily Life », dans COUTARD Olivier (dir.), *Sustaining Urban Networks*, Londres, Routledge, p. 15-31.
- LORRAIN Dominique (dir.), 2011, *Métropoles XXL en pays émergents*, Paris, Presses de Sciences Po, 408 pages.
- LU Dadao, 2010, *Regional development research in China : a roadmap to 2050*, Pékin, Science Press, 192 pages.
- LU Zhong Yuan (sous-directeur de la Commission nationale de la réforme et du développement), 2011, « Que sera la Chine dans cinq ans ? », *Chineplus*, juin-sept, Levallois-Perret, p. 42-46.
- MA Laurence, 1981, *Urban development in modern China*, Boulder, Colorado Westview Press, 264 pages.
- MA Laurence et CUI Gongbao, 2002, « Economic transition at the Local Level : Diverse Forms of Town Development in China », *Eurasian Geography and Economics*, n° 43, p. 79-103.
- MA Laurence, 2002, « Urban Transformation in China, 1949-2000: a review and research agenda », Londres, *Environment and Planning A*, 34(9), p. 1545-1569.
- MA Laurence, 2005, « Urban administrative restructuring, changing scale relations and local economic development in China », Akron, *Political Geography*, n° 25, p. 487-489.
- MADISON Angus, 2007, *L'économie chinoise. Une perspective historique*, Paris, OCDE, 2^e ed., 217 pages.
- MANGIN David, 2004, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Villette, 398 pages.
- McGEE Terry, 1991, « The emergence of *desakota* regions in Asia: expanding a hypothesis », dans GINSBURG Norton *et al.* (dir.), *The Extended Metropolis. Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, p. 3-25.
- McGREGOR Richard, 2010, *The Party: The Secret World of China's Communist Rulers*, Londres, Penguin Books, 336 pages.
- MOTE, Frederick, 2003, *Imperial China 900-1800*, Cambridge, Harvard University Press, 1106 pages.
- SALAT Serge, 2006, *The sustainable design handbook. China*, Paris, CSTB, 399 pages.
- SANJUAN Thierry, 1996, « Qu'est-ce qu'une population urbaine en Chine ? L'exemple du delta de la rivière des Perles (province du Guangdong) », Paris, *Géographie et cultures*, n°19, p. 33-49.
- SANJUAN Thierry, 1996, « Le delta de la rivière des Perles est-il l'arrière-pays de Hong Kong ? », dans HOUSSEL Jean-Pierre (dir.), *Les quatre dragons d'Asie*, Paris, Historiens et géographes, n° 355, p. 225-236.

- SANJUAN Thierry, 1996, « La ville chinoise entre deux systèmes : regards de praticiens », dans *Villes en parallèle*, n° 23-24, p. 16-21.
- SANJUAN Thierry, 1997, *À l'ombre de Hong Kong, le delta de la Rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 313 pages.
- SANJUAN Thierry, 1999, « Mutation des rapports ville-campagne et mégapoles asiatiques : le delta de la rivière des Perles », dans CHALÉARD Jean-Louis et DUBRESSON Alain (dir.), *Villes et campagnes dans les pays du Sud. Géographie des relations*, Paris, Karthala, p. 239-258.
- SANJUAN Thierry, 2000, *La Chine. Territoire et société*, Paris, Hachette, 189 pages.
- SANJUAN Thierry, 2001, « Pékin, Shanghai, Hong Kong : trois destins de villes dans l'espace chinois », dans LACOSTE Yves (dir.), *Géopolitique des grandes villes*, Paris, Hérodote, n° 101, p. 153-179.
- SANJUAN Thierry et BÉREAU Rémi, 2001, « Le barrage des Trois Gorges : entre pouvoir d'État, gigantisme technique et incidences régionales », dans LACOSTE Yves (dir.), *Géopolitique de l'eau*, Paris, Hérodote, n° 102, p. 19-56.
- SANJUAN Thierry, 2001, « Le monde chinois en redéfinition : d'un empire autocentré à une identité culturelle multipolarisée », dans LOROT Pascal (dir.), *Géoéconomie du monde chinois*, Paris, Géoéconomie, n° 18, p. 21-35.
- SANJUAN Thierry, 2002, « En deçà du "religieux" chinois : réflexions sur les valeurs, l'espace et l'organisation sociale en Chine continentale », dans LACOSTE Yves (dir.), *Religions et géopolitique*, Paris, Hérodote, 2002, n° 106, p. 123-132.
- SANJUAN Thierry, 2004, « La Chine en Asie continentale : vers de nouvelles configurations régionales en périphérie du territoire chinois ? », dans TAILLARD Christian (dir.), *Intégrations régionales en Asie orientale*, tome 2, Paris, Indes savantes, p. 321-339.
- SANJUAN Thierry, 2004, « L'invention du Yangzi : linéarité fluviale, segmentation provinciale et métropolisation littorale », dans BRAVARD Jean-Paul et SANJUAN Thierry (dir.), *Le Yangzi et le Rhône : regards croisés*, Lyon, Géocarrefour, vol. 79, n° 1, p. 5-12.
- SANJUAN Thierry, 2007, « Comprendre la Chine contemporaine par les mots des sciences sociales », Paris, *Hérodote*, n° 125, p. 7-10.
- SANJUAN Thierry, 2007, « Approcher les dynamiques régionales en Chine », Paris, *Hérodote*, n° 125, p. 157-185.
- SANJUAN Thierry, 2007, *Atlas de la Chine. Les mutations accélérées*, Paris, Autrement, 79 pages.
- SANJUAN Thierry (dir.), 2007, *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, Paris, Armand Colin, p. 268.
- SANJUAN Thierry, 2009, *Atlas de Shanghai. Mégapoles*, Paris, Autrement, 88 pages.
- SASKIA Sassen, 1991, *The Global City : New York, Londres, Tokyo*, Princeton, 2^e ed., Princeton University Press, 435 pages.
- SCHERRER Christoph, 2011, *China's Labor question*, Munich, Rainer Hampp Verlag, 221 pages.

- SHAO Yisheng *et al.*, 2008, *Some Observations Concerning China's Urban Development*, Pékin, China Architecture and Building Press, 252 pages.
- SHI Jinchuan et QIAN Chen, 2008, *Kongjian Zhuan Xing. Zhejiang de Chengshihua Jincheng* [Conversion de l'espace. L'évolution de l'urbanisation dans le Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang University Press, 188 pages.
- SIT Victor, 2010, *Chinese City and Urbanism : Evolution and Development*, Singapour, World Scientific, 332 pages.
- SKINNER George William, 1977, *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, 820 pages.
- STEINHARDT Nancy, 1999, *Chinese Imperial City*, Honolulu, University of Hawaii Press, 229 pages.
- TIAN Xueyan, et ZHOU Liping, 2004, *La population chinoise et son évolution*, traduit du chinois par TANG Jialong, Pékin, China Intercontinental Press, 137 pages.
- TIEBOUT Charles, 1956, « A Pure Theory of Local Expenditures », *The Journal of Political Economy*, Chicago, vol. 64, p. 416-424.
- VELTZ Pierre, 1996, *Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel*, Paris, PUF, 288 pages.
- VELTZ Pierre, 2004, *Des lieux et des liens. Politique du territoire à l'heure de la mondialisation*, L'Aube, 160 pages.
- VERNON Raymond, 1966, « International Investment and International Trade in the Product Cycle », *Quarterly Journal of Economics*, Oxford, n° 80, p.190-207.
- WANG Guangtao, *The state of China's cities 2010-2011*, China Science Center of International Eurasian Academy of Sciences, China Association of Mayors, UN-HABITAT, Pékin, Foreign Languages Press, 123 pages.
- WEI Yehua, 2000, *Regional Development in China: States, Globalization, and Inequality*, Londres, Routledge, 256 pages.
- WEI Yehua et YE Xinyue, 2005, « Geospatial Analysis of Regional Development in China: The Case of Zhejiang Province and the Wenzhou Model », *Eurasian Geography and Economics*, n° 5, Birmingham, p. 342-361.
- YAN Lan, 1997, « Un nouveau concept de propriété en République Populaire de Chine ? », Lyon, *Revue internationale de droit comparé*, vol. 49, n° 3, 12 pages.
- YEH Anthony, XU Jiang et LIU Kaizhi, 2011, « China's post-reform urbanization: retrospect, policies and trends », *Urbanization and Emerging Population Issues 5*, Londres, 50 pages.
- XU W. et TAN K. C., 2002, « Impact of Reform and Economic Restructuring on Rural Systems in China : A Case Study of Yuhang, Zhejiang », dans *Journal of Rural Studies*, n° 18, p. 65-81.
- YEUNG Yueman, 2007, *China's urbanization population and regional integration: opportunities and challenges in the era*, Hong Kong, Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies, 21 pages.
- ZHANG Li et ZHAO Xiaobin Simon, 1998, « Re-examining China's Urban Concept and the Level of Urbanization », Cambridge, *The China Quarterly*, n° 154, p. 329-381.

ZHANG Miaogen, 2009, *Zhejiang Chengshihua 30 nian* [30 ans d'urbanisation dans le Zhejiang], Hangzhou, Zhejiang Renmin Chubanshe, 306 pages.

Zhejiang di li [Géographie du Zhejiang], 1978, Hangzhou, Zhejiang Renmin Chubanshe, 105 pages.

Zhejiang sheng zhengqu ditu [Carte administrative de la province du Zhejiang], 2010, Hangzhou, Zhejiang sheng ditu chubanshe, 112 pages.

Zhejiang sheng dituji [Atlas du Zhejiang], 2008, Pékin, Zhonguo ditu chubanshe, 326 pages.

Zhejiang gujiu dituji [Collection d'anciennes cartes du Zhejiang], 2011, Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 2 vol., 723 pages.

Rapports

Banque asiatique de développement, 2005, *Town-Based Urbanization for Balanced Development of Urban System*, Manille, 44 pages.

Banque asiatique de développement, 2008, *Urban Development Experience and Visions: India and the People's Republic of China*, Manille, 62 pages.

Banque mondiale, 2008, *Small towns in China : A Strategic Approach to Rationalizing the Urban Hierarchy*, Washington, 30 pages.

Banque mondiale, 2009, *Rapport sur le développement dans le monde 2009. Repenser la géographie économique*, Washington, 383 pages.

Banque mondiale, 2010, *Eco² Cities. Ecological Cities as Economic Cities*, Washington, 358 pages.

Banque mondiale, 2012, *China Small and Medium Towns Overview*, Washington, 56 pages.

Groupe Huit, 1992, *Zhejiang Multi-Cities Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, 527 pages.

Groupe Huit, 2005, *Chongqing Small Cities Urban and Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, 323 pages.

Groupe Huit, 2010, *Zhejiang Qiantang River Basin Small Towns Environment Project*, Rapport de projet pour la Banque mondiale, 327 pages.

McKinsey Global Institute, 2011, *Urban world : Mapping the economic power of cities*, New York, 47 pages.

McKinsey Global Institute, 2009, *Preparing for China's urban billion*, New York, 539 pages.

UN-HABITAT, 2010, *The state of Asian cities 2010-2011*, New York, 270 pages.

Annuaire statistiques

Zhejiang sheng 1990 nian renkou pucha ziliao [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 1990], 1992, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 4 vol., 1768 pages.

Zhejiang sheng 2000 nian renkou pucha ziliao [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 2000], 2002, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 4 vol., 1854 pages.

Zhejiang sheng 2010 nian renkou pucha ziliao [Résultats du recensement de la population de la province du Zhejiang en 2010], 2012, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 4 vol., 1832 pages.

Zhongguo tongji nianjian [Annuaire Statistique de la Chine], 2001, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 900 pages.

Zhongguo tongji nianjian [Annuaire Statistique de la Chine], 2011, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 1057 pages.

Zhejiang tongji nianjian [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2000, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 664 pages.

Zhejiang tongji nianjian [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2005, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 752 pages.

Zhejiang tongji nianjian [Annuaire Statistique du Zhejiang], 2011, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 672 pages.

Sites Internet

<http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/yearlydata/YB1996e/N14-28e.htm> : site du Bureau national de la statistique de Chine.

http://www.npfpc.gov.cn/publications/presources/zazhi1/201202/t20120220_381860.html : résultats du dernier recensement national agricole en 2008, publié par le Bureau national de la statistique de Chine.

<http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node2314/index.html> : site du gouvernement municipal de Shanghai.

<http://www.jiangsu.gov.cn> : site du gouvernement provincial du Jiangsu.

<http://www.zj.gov.cn> : site du gouvernement provincial du Zhejiang.

http://english.zj.gov.cn/art/2012/6/1/art_1149_165610_1.html : site du département des transports de la province du Zhejiang.

<http://www.hangzhou.com.cn> : site du gouvernement municipal de Hangzhou.

<http://www.ningbo.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Ningbo.

<http://www.wenzhou.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Wenzhou.

<http://www.zjtz.gov.cn/ksp/english> : site du gouvernement municipal de Taizhou.

<http://www.zhoushan.gov.cn/web> : site du gouvernement municipal de Zhoushan.

<http://www.jiaxing.gov.cn/> : site du gouvernement municipal de Jiaxing.

<http://www.huzhou.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Huzhou.

<http://www.jinhua.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Jinhua.

<http://www.qz.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Quzhou.

<http://www.lishui.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Lishui.

<http://www.yw.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Yiwu.

<http://xxgk.tx.gov.cn> : site du gouvernement municipal de Tongxiang.

<http://www.china.org.cn/english/environment/34354.htm> : loi nationale sur le développement urbain de 1989.

<http://www.lawinfochina.com/law/dis&hellip> : révision constitutionnelle de 2004.

<http://www.travelchinaguide.com/china-trains> : site de recherche en ligne des horaires de train en Chine.

<http://www.china-mor.gov.cn> : site de recherche en ligne des horaires de train en Chine.

<http://www.chinadaily.com.cn> : site du China Daily, quotidien chinois.

<http://www.mcdonalds.com.cn>: site de McDonald's en Chine.

<http://www.starbucks.com.cn/en/store/store-list.html> : site de Starbucks en Chine.

<http://www.unhabitat.org/stats/Default.aspx> : données statistiques de UN Habitat.

<http://www.worldbank.org> : site de la Banque mondiale.

http://www.nationmaster.com/graph/geo_rur_pop_den_rur_pop_per_sq_km_of_ara_lan-per-sq-km-arable-land : données statistiques de la Banque mondiale sur l'agriculture.

<http://www.adb.org> : site de la Banque asiatique de développement.

<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> : site du *World Shipping Council*.

<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000007.html> : statistiques du ministère japonais des Terres, des infrastructures, du transport et du tourisme.

<http://www.insee.fr> : site de l'Institut national de la statistique et des études économiques.

<http://www.groupehuit.com> : site du Groupe Huit.

<http://www.ecidi.com> : site de l'entreprise ECIDI.

<https://www.dsi.cnrs.fr> : site du laboratoire PRODIG.

<http://www.geochina.fr> : site de Thierry Sanjuan.

<https://maps.google.fr> : site Internet de Google Maps.

Table des illustrations

Tableaux

Tableau 1.	La répartition de la population sur le territoire du Zhejiang du VII ^e au XX ^e siècles	56
Tableau 2.	La répartition de la population dans la province du Zhejiang en 2000	60
Tableau 3.	Une production industrielle localisée en majorité dans les zones rurales	70
Tableau 4.	L'armature urbaine au sein de l'armature territoriale	77
Tableau 5.	Extrait du hukou de 2010 pour la municipalité de rang préfectoral de Hangzhou	85
Tableau 6.	Extrait du recensement de 2010 pour la municipalité de rang préfectoral de Hangzhou	85
Tableau 7.	Les critères de définition de l'armature urbaine.....	87
Tableau 8.	Les évolutions des arrondissements et de la surface urbanisée au sein des municipalités en 1992 et 2002.....	89
Tableau 9.	Le rattrapage économique du Zhejiang entre 1978 et 1990	91
Tableau 10.	La distribution de la population en 1990 dans la province du Zhejiang	92
Tableau 11.	L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 1990	94
Tableau 12.	La prépondérance urbaine de la région deltaïque en 1990.....	94
Tableau 13.	L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 2000	96
Tableau 14.	La prépondérance des petites villes dans l'armature urbaine en 2000.....	97
Tableau 15.	La répartition de l'armature urbaine dans le Zhejiang en 2000	97
Tableau 16.	L'urbanisation du littoral et le développement des petites villes entre 1990 et 2000 dans la province du Zhejiang	99
Tableau 17.	L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 2010	101
Tableau 18.	L'urbanisation de l'intérieur du Zhejiang et la croissance continue des petites villes entre 2000 et 2010	103
Tableau 19.	L'évolution entre 2000 et 2010 de la répartition de la croissance économique dans l'armature urbaine.....	105
Tableau 20.	L'évolution du PIB dans la province entre 1990 et 2010.....	112
Tableau 21.	L'évolution de la structure économique des grands ensembles de la province du Zhejiang entre 2000 et 2010.....	113
Tableau 22.	La répartition de la population active dans la province par secteur d'activité en 2010	114
Tableau 23.	Le dynamisme industriel des terres intérieures et des petites villes entre 2000 et 2010	115
Tableau 24.	La composition des capitaux des entreprises en 2010.....	115
Tableau 25.	L'explosion des investissements dans l'immobilier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	119
Tableau 26.	La surface construite chaque année dans le secteur de l'immobilier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	120
Tableau 27.	Les objectifs environnementaux du XI ^e Plan quinquennal (2006-2010) dans la province du Zhejiang.....	136
Tableau 28.	L'évolution des services urbains entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	137

Tableau 29. Les niveaux du salaire minimum dans la province du Zhejiang	141
Tableau 30. L'évolution des investissements dans les infrastructures de transport entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	143
Tableau 31. L'augmentation du réseau routier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	144
Tableau 32. Le nombre de véhicules dans la province du Zhejiang de 1990 à 2010.....	144
Tableau 33. L'augmentation du réseau ferré entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	149
Tableau 34. La liste des villes situées sur le réseau de trains à grande vitesse dans la province du Zhejiang à la fin de 2012.....	153
Tableau 35. Les types de plans et leur couverture spatiale	163
Tableau 36. Une planification fragmentée	169
Tableau 37. Les importants investissements dans les infrastructures comparés aux revenus locaux dans la province du Zhejiang.....	175
Tableau 38. Des dépenses supérieures aux recettes pour les petites villes de la province du Zhejiang en 2010.....	176
Tableau 39. L'évolution des surfaces cultivées dans la province du Zhejiang entre 2000 et 2010.....	177
Tableau 40. Le nombre de véhicules par ménage dans la province du Zhejiang en 2010.....	204
Tableau 41. Les prix du mètre carré dans les petites villes et les bourgs de la province du Zhejiang en 2011	207
Tableau 42. Les prix au mètre carré dans différentes catégories de petites villes du Zhejiang en 2011	209
Tableau 43. Les revenus médians de la population urbaine et rurale suivant la catégorie de ville dans la province du Zhejiang en 2010.....	211
Tableau 44. L'évolution des revenus médians entre 2000 et 2010 dans la province du Zhejiang.....	212
Tableau 45. L'évolution du nombre de téléphones entre 2000 et 2010 dans le Zhejiang.....	239
Tableau 46. L'évolution du poids démographique des petites villes dans la population urbaine de leurs municipalités respectives entre 2000 et 2010	240
Tableau 47. Les projections du plan directeur d'urbanisme pour les villages de Shenze et de Yunshan.....	249
Tableau 48. Les projections du Plan directeur d'urbanisme 2008-2030 pour le bourg de Jianshan	251
Tableau 49. Les projections du Plan directeur pour le bourg de Jiangnan	253
Tableau 50. L'évolution planifiée des surfaces urbaines et rurales entre 2010 et 2020 dans le bourg de Jiangnan.....	254
Tableau 51. Les projections de population et de production de papier pour la ville-centre de Qujiang	256
Tableau 52. L'évolution planifiée du bâti dans la ville-centre de Qujiang entre 2010 et 2020.....	257
Tableau 53. L'évolution de la surface du bâti urbain entre 1990 et 2010 dans la ville-centre de Yongkang	262
Tableau 54. L'évolution de la surface du bâti et de la densité entre 1990 et 2010 dans la ville-centre de Lishui.....	264
Tableau 55. La diminution des terres agricoles dans la province du Zhejiang entre 2000 et 2010.....	266
Tableau 56. La consommation de terres agricoles par nouvel habitant dans le Zhejiang entre 2000 et 2010.....	267

Tableau 57. La répartition entre surface urbaine et surface industrielle dans les plans directeurs de cinq villes du Zhejiang.....	267
Tableau 58. Les projections de population pour la province du Zhejiang suivant les tendances de croissance actuelles.....	269
Tableau 59. La performance « économique-foncière » des petites villes du Zhejiang.....	271
Tableau 60. L'augmentation des inégalités entre les petites villes du Zhejiang sur la période 2000-2010.....	276
Tableau 61. Les temps moyens en voiture entre les centres administratifs de la municipalité de Hangzhou.....	280
Tableau 62. L'accessibilité des villes du Zhejiang	281
Tableau 63. Les indicateurs et les seuils de la typologie des petites villes.....	287
Tableau 64. Les petites villes surclassées de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique	291
Tableau 65. Les petites villes stagnantes de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique	294
Tableau 66. Les petites villes intégrées de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique	298
Tableau 67. Les villes moyennes de la province du Zhejiang selon leur croissance démographique	301
Tableau 68. Les distances entre les villes de la plaine deltaïque dans la province du Zhejiang.....	303
Tableau 69. Les distances entre les villes du littoral de la province du Zhejiang.....	307
Tableau 70. Les distances entre les villes des terres intérieures du Zhejiang.....	310
Tableau 71. Les scénarios de développement dans la province du Zhejiang.....	319
Tableau 72. Les facteurs qui contribuent et freinent la croissance des petites villes.....	327

Graphiques

Graphique 1. La corrélation entre le développement économique et la croissance démographique.....	106
Graphique 2. La répartition de la population et du PIB dans la province du Zhejiang en 2010.....	110
Graphique 3. La révolution industrielle puis tertiaire de 1990 à 2010	111
Graphique 4. La corrélation entre la densité du réseau routier et le PIB par habitant en 2010.....	147
Graphique 5. La densification des bourgs liée à l'industrialisation rurale en 2010.....	244
Graphique 6. La diversification économique des villes-centres en 2010	244
Graphique 7. La conversion des terres pas synonyme de croissance économique.....	270
Graphique 8. La conversion des terres agricoles n'est pas synonyme d'investissements immobiliers	274
Graphique 9. La corrélation entre le taux de croissance de la population et le « potentiel économique accessible ».....	283
Graphique 10. Un polycentrisme favorisé par l'accessibilité des villes-centres	284

Schémas

Schéma 1.	La structure de l'administration territoriale dans la province du Zhejiang	73
Schéma 2.	L'implantation territoriale de la ville chinoise	75
Schéma 3.	L'imbrication des échelles territoriales et urbaines.....	83
Schéma 4.	Les quatre documents de planification spatiale.....	161
Schéma 5.	L'évolution de la ville chinoise	173
Schéma 6.	La distribution spatiale du prix des logements dans les petites villes	227
Schéma 7.	Le processus de peuplement des petites villes entre 1990 et 2010	231
Schéma 8.	Les petites villes surclassées : des centres vides	290
Schéma 9.	Les petites villes stagnantes : une étape transitoire.....	293
Schéma 10.	Les petites villes intégrées : une transition urbaine et économique réussie .	297
Schéma 11.	Les villes moyennes : des centres en phase avec la restructuration	300
Schéma 12.	La dualité entre petites villes et bourgs	329

Cartes

Carte 1.	La forme du développement régional en question en Chine.....	19
Carte 2.	Les territoires les plus développés de Chine	25
Carte 3.	La province du Zhejiang dans son contexte régional.....	29
Carte 4.	Le delta du Yangzi et la Chine.....	45
Carte 5.	L'arrière-pays de Shanghai à l'échelle régionale.....	49
Carte 6.	Les trois grands ensembles de la province du Zhejiang.....	54
Carte 7.	Les divisions administratives et le peuplement du Zhejiang depuis 2000 ans ...	57
Carte 8.	La localisation de Wenzhou et de Yiwu dans la province du Zhejiang	61
Carte 9.	La densité de la population par districts dans la province du Zhejiang en 2010	67
Carte 10.	L'armature urbaine et l'armature territoriale de la province du Zhejiang	78
Carte 11.	L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 1990	93
Carte 12.	L'armature urbaine de la province du Zhejiang en 2000	98
Carte 13.	L'accroissement annuel moyen de la population non agricole entre 1990 et 2000 dans le Zhejiang	100
Carte 14.	L'armature urbaine dans le Zhejiang en 2010 et son évolution entre 2000 et 2010 dans le Zhejiang	104
Carte 15.	Le niveau de PIB par habitant en 2010 par district dans le Zhejiang	107
Carte 16.	La répartition de la croissance démographique entre 2000 et 2010 par district dans le Zhejiang	107
Carte 17.	L'industrialisation rurale en 2010 dans la province du Zhejiang.....	117
Carte 18.	La répartition du taux d'urbanisation par district en 2010 dans la province du Zhejiang	117
Carte 19.	Une croissance économique concentrée dans le delta et les terres intérieures entre 2000 et 2010.....	122
Carte 20.	Les dynamiques de développement dans la province du Zhejiang.....	124
Carte 21.	La répartition des niveaux du salaire minimum dans la province du Zhejiang en 2011.....	140
Carte 22.	L'évolution du réseau autoroutier entre 1990 et 2010 dans la province du Zhejiang	145
Carte 23.	La densité du maillage routier et autoroutier dans la région deltaïque	146
Carte 24.	La densité du réseau routier interurbain par district en 2010.....	148

Carte 25. Le réseau ferré à grande vitesse construit depuis 2008 dans la province du Zhejiang	150
Carte 26. Le réseau de lignes à grande vitesse planifié à l'horizon 2020 en Chine	151
Carte 27. Le plan de développement officiel du Zhejiang à l'horizon 2020	155
Carte 28. Le plan directeur 2006-2020 de la municipalité de Zhuji	165
Carte 29. Le plan directeur 2006-2020 de la municipalité de Tongxiang dans la région deltaïque	166
Carte 30. Le zonage dans le plan directeur 2003-2020 de la municipalité de Jiaxing dans la province du Zhejiang	179
Carte 31. Le développement du réseau routier dans le bourg centre-administratif de Changxing dans la région deltaïque	181
Carte 32. La présence des McDonald's et des Starbucks dans les petites villes de la province du Zhejiang en 2012.....	183
Carte 33. Le plan du bourg centre-administratif de Anji.....	188
Carte 34. L'extension de la petite ville de Ninghai sur le littoral entre 2000 et 2010.....	190
Carte 35. Une planification sans prise en compte de l'existant : l'exemple du bourg de Jiangnan	192
Carte 36. Les fractures spatiales induites par l'installation d'un réseau routier démesuré à la périphérie sud-ouest de la ville-centre de Yongkang.....	194
Carte 37. L'installation d'un itinéraire de contournement au milieu d'un village en périphérie sud-ouest de la ville-centre de Yongkang.....	195
Carte 38. La construction du réseau routier tramé et l'avenir des villages périphériques à la lisière de la ville-centre de Haiyan.....	195
Carte 39. L'installation du réseau routier sans considération du tissu ancien existant dans la ville-centre de Jinhua	196
Carte 40. Le développement des îlots privatisés dans le centre urbain de Deqing.....	199
Carte 41. L'absence de réseau tertiaire public : exemple d'un îlot de la ville-centre de Zhuji	201
Carte 42. La zone industrielle et le centre urbain en 2010 à Deqing, bourg-centre administratif à 50 km au nord de Hangzhou	203
Carte 43. L'intégration des villages périphériques dans le tissu de la ville-centre de Yongkang.....	220
Carte 44. Un village urbain en disparition dans la ville-centre de Lishui	221
Carte 45. L'hétérogénéité du bâti dans la ville-centre : l'exemple de Jinhua.....	229
Carte 46. La multiplication et la densification des villages et bourgs périphériques à la ville-centre à Zhuji	233
Carte 47. La connexion des bourgs périphériques à la ville-centre par les réseaux : exemple de Zhuji.....	238
Carte 48. La densification du bourg de Ganfan dans la municipalité de Yongkang (bassin du Jinqu) entre 2000 et 2010.....	243
Carte 49. Pan'an, un district montagneux entre le littoral et le bassin du Jinqu.....	248
Carte 50. Contraintes topographiques et dédoublement urbain : le bourg centre-administratif de Anwen et sa périphérie	250
Carte 51. Le bourg de Jiangnan dans le bassin de la rivière Qiantang	252
Carte 52. L'arrondissement de Qujiang dans le bassin du Jinqu.....	255
Carte 53. L'évolution planifiée du bâti dans la ville-centre de Quzhou de 2010 à 2020 ..	257
Carte 54. La localisation des petites villes de Lishui et de Yongkang dans le Zhejiang ..	259
Carte 55. L'évolution de l'urbanisation entre 1990 et 2010 dans la ville-centre de Yongkang	261
Carte 56. L'évolution de l'urbanisation entre 1990 et 2010 à Lishui	263

Carte 57. La performance « économique-foncière » des districts du Zhejiang entre 2000 et 2010.....	272
Carte 58. La performance « immobilio-foncière » des districts du Zhejiang entre 2000 et 2010.....	275
Carte 59. Une typologie des petites villes de la province du Zhejiang.....	288
Carte 60. Le desakota de la région deltaïque.....	303
Carte 61. Un chapelet de centres urbains sur le littoral.....	306
Carte 62. La formation d'un réseau urbain dans les terres intérieures.....	309
Carte 63. Le scénario « linéaire » : le développement inégal de l'armature urbaine du Zhejiang.....	313
Carte 64. Le scénario « officiel » : la croissance équilibrée de l'armature urbaine du Zhejiang.....	315
Carte 65. Le scénario « probable » : la spécialisation des territoires du Zhejiang.....	317
Carte 66. Les petites villes au centre de la construction régionale.....	331
Carte 67. La carte administrative de la province du Zhejiang en 2010.....	365

Photographies

Photographie 1. Le centre-ville de Wenzhou en 2011.....	63
Photographie 2. Le centre commercial international de Yiwu en 2011.....	65
Photographie 3. La densité rurale dans la région deltaïque.....	68
Photographie 4. L'industrialisation rurale entre 2000 et 2010 autour du village de Xinjian dans la municipalité de Hangzhou.....	69
Photographie 5. Un projet résidentiel à Mazhuzhen, bourg en grande périphérie de la ville chef-lieu de district Yuyao, dans la région deltaïque.....	120
Photographie 6. La construction d'autoroutes dans la région deltaïque entre Ningbo et Cixi.....	143
Photographie 7. Tianducheng, un « petit Paris » près de Hangzhou.....	182
Photographie 8. À l'entrée de Anji, ville chef-lieu de district dans la municipalité de Huzhou, l'exemple d'une route « paysage ».....	185
Photographie 9. Une vue aérienne du nouveau parc et du bâtiment du gouvernement municipal dans la ville-centre de Lishui dans la province du Zhejiang.....	186
Photographie 10. Un quartier résidentiel à Deqing.....	198
Photographie 11. Les prix de l'immobilier ancien à Wenzhou fin 2011.....	208
Photographie 12. Un village urbain à l'abandon dans la ville-centre de Ninghai, sur le littoral.....	222
Photographie 13. Une rue, lieu de rénovation urbaine dans le bourg de Fotang.....	224
Photographie 14. Le développement de l'agriculture urbaine à Yiwu.....	225
Photographie 15. L'habitat traditionnel et les constructions récentes dans la ville-centre de Wenzhou.....	228
Photographie 16. Le réseau d'eau entre la ville-centre de Hainan et le bourg de Yuchengzhou dans la région deltaïque.....	236

Table des matières

Remerciements.....	5
Sommaire.....	7
Introduction générale.....	9
La question de l'armature urbaine chinoise.....	9
<i>Un nouveau Shanghai chaque année.....</i>	9
<i>Les prémices des grandes métropoles.....</i>	11
<i>Vers un équilibre de l'armature urbaine.....</i>	13
<i>La forme du développement régional en question.....</i>	15
<i>L'émergence des petites villes.....</i>	21
Les petites villes de la province du Zhejiang.....	22
<i>Le projet urbain et environnemental des petites villes du Zhejiang.....</i>	22
<i>Le Zhejiang, une province remarquable.....</i>	23
<i>Processus de transformation spatiale et impacts sur l'armature urbaine.....</i>	32
Du côté des praticiens.....	34
Première partie : Une armature urbaine plus équilibrée.....	39
Chapitre 1 : Le Zhejiang et l'empreinte deltaïque.....	43
Du delta du Yangzi.....	43
<i>Un centre politique, culturel et économique.....</i>	43
<i>Le premier bassin industriel du pays.....</i>	47
... à la province du Zhejiang.....	51
<i>Une province aux multiples territoires.....</i>	52
<i>La prédominance deltaïque.....</i>	55
<i>Le développement des espaces périphériques.....</i>	59
<i>Deux villes symboliques : Wenzhou de Yiwu.....</i>	62
Fortes densités humaines et industrialisation rurale.....	65
Chapitre 2 : L'intégration de la ville dans le système territorial.....	71
Un centre administratif d'espaces hybrides.....	71
<i>La reconnaissance des villes.....</i>	71
<i>L'esquisse d'une armature urbaine.....</i>	73
Où est la population urbaine ?.....	79
L'imbrication du rural et de l'urbain dans les statistiques.....	82
Définition de l'armature urbaine.....	86
Chapitre 3 : L'émergence des petites villes.....	89
Une décennie de transition post-maoïste.....	90
L'émergence des petites villes et le développement du littoral.....	95
La confirmation du développement des petites villes.....	101
Les petites villes au centre de nouveaux équilibres.....	109
<i>Une économie en période de transition.....</i>	111
<i>Le glissement des activités industrielles et immobilières.....</i>	113
<i>Le schéma d'organisation régionale.....</i>	121
Conclusion de la première partie.....	127

Deuxième partie : Des centres en pleine mutation	129
Chapitre 4 : Une stratégie volontariste.....	131
La décentralisation et l'essor des gouvernements locaux.....	131
Les politiques publiques en faveur des petites villes.....	134
<i>Les « nouvelles campagnes socialistes »</i>	<i>135</i>
<i>La réforme incitative du hukou.....</i>	<i>137</i>
<i>La politique du salaire minimum.....</i>	<i>139</i>
Le développement des réseaux de transport	142
<i>La densification et l'accélération du réseau routier</i>	<i>143</i>
<i>Le réseau ferré à grande vitesse</i>	<i>149</i>
Le plan de développement de la province	154
Chapitre 5 : Un mode d'urbanisation normalisé.....	159
Entre maîtrise d'œuvre locale et orientations nationales	159
<i>Une planification hiérarchique</i>	<i>160</i>
<i>... mais fragmentée et sans mise en œuvre régionale</i>	<i>167</i>
Le développement urbain au service de la croissance économique	171
Le déséquilibre des finances locales.....	175
L'urbanisme de secteurs et le marketing territorial	177
<i>Le secteur, idéal urbain</i>	<i>177</i>
<i>Le maillage anticipé d'un développement standardisé.....</i>	<i>180</i>
<i>Les prémices d'un urbanisme commercial</i>	<i>181</i>
<i>Les projets « marketing ».....</i>	<i>184</i>
Chapitre 6 : Une restructuration clivante	191
Les impacts de la sectorisation sur l'espace	191
<i>Un plan d'aménagement plaqué sur l'existant</i>	<i>191</i>
<i>La fracture spatiale créée par le réseau routier.....</i>	<i>193</i>
<i>La privatisation de l'espace public.....</i>	<i>197</i>
Une mobilité urbaine problématique	200
<i>L'allongement des distances.....</i>	<i>200</i>
<i>Un taux de motorisation encore faible</i>	<i>204</i>
L'accès au logement devenu impossible ?	206
<i>La flambée des prix de l'immobilier</i>	<i>206</i>
<i>Des revenus en inadéquation avec l'offre</i>	<i>210</i>
Conclusion de la deuxième partie	214

Troisième partie : Les petites villes recomposent les territoires.....	217
Chapitre 7 : Le développement « hors la ville », avenir de la Chine urbaine ?	219
Les recompositions spatiales en cours.....	219
<i>Les villages urbains, exutoires d'un développement précipité</i>	<i>219</i>
<i>Une répartition de la population fluctuante</i>	<i>225</i>
<i>La recomposition de la ville-centre avec son immédiate périphérie</i>	<i>231</i>
La densification des bourgs ruraux.....	235
<i>Diffusion des services urbains aux bourgs périphériques : l'exemple de Zhuji.....</i>	<i>236</i>
<i>La dualité du développement territorial</i>	<i>239</i>
Chapitre 8 : La sélection des espaces de croissance	247
Ambition des objectifs et planification hors d'échelle : études de cas	247
<i>Un district montagneux au centre de la province : Pan'an.....</i>	<i>247</i>
<i>Au cœur du bassin de la rivière Qiantang : le bourg de Jiangnan.....</i>	<i>252</i>
<i>Un arrondissement : Qujiang dans le bassin du Jinqu.....</i>	<i>254</i>
La diminution de la densité : études de cas	258
<i>Yongkang, petite ville riche et dynamique sur l'axe Wenzhou-Jinhua</i>	<i>260</i>
<i>Lishui, nouveau site de production dans les montagnes de l'intérieur</i>	<i>262</i>
Une offre urbaine surdimensionnée.....	265
<i>Des raisons administratives et financières</i>	<i>265</i>
<i>L'ampleur du surdimensionnement urbain dans le Zhejiang.....</i>	<i>266</i>
Un développement inégal	269
Chapitre 9 : Une hiérarchisation en cours	279
Les nouveaux relais de l'armature urbaine.....	279
<i>Un niveau d'accessibilité équivalent aux grandes villes</i>	<i>280</i>
<i>Le positionnement sur le réseau urbain synonyme de croissance</i>	<i>282</i>
<i>De nouveaux équipements au rayonnement régional.....</i>	<i>284</i>
Vers une typologie des petites villes du Zhejiang.....	286
<i>La petite ville surclassée.....</i>	<i>288</i>
<i>La petite ville stagnante.....</i>	<i>292</i>
<i>La petite ville intégrée</i>	<i>295</i>
<i>La ville moyenne</i>	<i>299</i>
Un développement polycentrique.....	302
<i>La plaine deltaïque : l'évolution d'un desakota asiatique</i>	<i>302</i>
<i>Un chapelet de centres urbains le long du littoral</i>	<i>305</i>
<i>La formation d'un réseau urbain dans les terres de l'intérieur.....</i>	<i>309</i>
Vers une spécialisation des territoires ?	312
Conclusion de la troisième partie	321
Conclusion générale.....	323
Le rééquilibrage amorcé de l'armature urbaine	323
Des réalités locales laissées-pour-compte	324
Un développement inégal	326
De nouveaux liens entre petites villes et bourgs.....	327
Au centre de la construction régionale	329

Annexe : Comptes rendus des entretiens et visites de terrain	333
<i>Dans la région deltaïque.....</i>	333
<i>Dans les terres intérieures.....</i>	337
<i>Sur le littoral.....</i>	342
Bibliographie.....	345
Ouvrages et articles	345
Rapport.....	351
Annuaire statistique	352
Sites Internet.....	352
Table des illustrations	355
Tableaux.....	355
Graphiques.....	357
Schémas.....	358
Cartes.....	358
Photographies.....	360
Table des matières	361
Résumé / Abstract.....	366
Mots clés / Keywords.....	366

Carte 67. La carte administrative de la province du Zhejiang en 2010



<ul style="list-style-type: none"> □ Capitale de la province □ Ville chef-lieu de préfecture ○ Ville chef-lieu de district ● Bourg centre-administratif de district 	<ul style="list-style-type: none"> Ningbo Municipalité de rang préfectoral Yiwu Municipalité de rang de district Yuhuan District — Limite administrative de préfecture — Limite administrative de district 	<ul style="list-style-type: none"> — Limite administrative des ensembles Littoral Nom d'un ensemble — Limite administrative des sous-ensembles Jinqi Nom d'un sous-ensemble
---	--	---

Source : Zhejiang sheng zhengqu ditu [Carte administrative de la province du Zhejiang], 2010, Hangzhou, Zhejiang sheng ditu chubanshe, p.5.

Résumé / Abstract

Cette thèse de doctorat en géographie urbaine s'intéresse à l'évolution de l'armature urbaine depuis le début des années 1980 dans la province du Zhejiang en Chine. Trente ans après les débuts de l'ouverture économique du pays, les villes ont connu de considérables changements : l'ampleur de l'urbanisation s'exprime tant dans leur évolution physique que dans leur distribution sur l'ensemble du territoire. La province du Zhejiang, dont le taux d'urbanisation est passé de 13,7 à 61,6 % entre 1980 et 2010, soit douze points au-dessus de la moyenne nationale, est située au sud de Shanghai. Elle intègre une partie de la région du delta du Yangzi, l'un des trois bassins industriels et démographiques les plus dynamiques de Chine, et met en évidence les mutations urbaines aussi bien au sein de ce type de territoires riches et en plein essor que dans les terres en marge de leur développement. Le développement des petites villes, avec une population comprise entre 100 000 et 500 000 habitants, se révèle être le paramètre moteur de l'évolution de l'armature urbaine : alors que la province ne compte que 13 petites villes en 1990, elles sont au nombre de 45 en 2000 puis 52 en 2010. En centrant la recherche sur ces entités urbaines, l'étude analyse l'impact d'une politique de développement local standardisée, guidée par l'objectif prioritaire de croissance économique et générant une entière refonte du tissu urbain. À l'origine d'une promotion des petites villes au sein de la hiérarchie urbaine, ces pratiques uniformes provoquent néanmoins de nombreuses fractures spatiales et socio-économiques et, en l'absence d'une planification régionale rigoureuse, n'anticipent pas une sélection urbaine déjà commencée. Les relations entre les villes et leurs périphéries rurales en sont profondément modifiées, corollaire d'une redistribution des activités et des populations au sein d'un espace fonctionnel mixte. Outre un état des lieux, la thèse s'intéresse au devenir de l'armature urbaine de la province en fonction tant de l'évolution différenciée des petites villes que des scénarios possibles de redéploiement des flux économiques et démographiques à l'échelle régionale. Il s'agit ici de relever la complexité des articulations entre les échelons de l'armature urbaine, du bourg à la métropole régionale.

This PhD in urban geography focuses on the evolution of the urban framework since the early 1980s in the province of Zhejiang in China. Thirty years after the beginning of the economic opening, cities have undergone significant changes: the unprecedented size and rapidity of Chinese urbanization have transformed both their structure and territorial distribution. Zhejiang province, whose urbanization rate increased from 13.7 to 61.6% between 1980 and 2010 when the national average is 50%, is located south of Shanghai. It covers a part of the Yangtzi Delta region, one of the three biggest metropolitan areas in China, and highlights the urban transformations both within such thriving territories and in peripheral areas that lag behind. The development of small cities, with a population between 100,000 and 500,000 inhabitants, is proving to be the most common feature of the evolution of its urban framework: while the province had only 13 small cities in 1990, they were 45 in 2000 and 52 in 2010. Focusing on these urban entities, this research work analyses the impacts of a standardized urban planning, guided by the overriding objective of economic growth and leading to a deep transformation of the urban fabric. Promoting small cities in the urban hierarchy, these planning practices nevertheless cause socio-spatial divisions. In addition, the absence of a rigorous regional planning does not anticipate an urban selection already started. The relations between urban cores and their rural peripheries are substantially renewed, and lead to a redistribution of activities and populations in a mixed functional space. Beyond this diagnosis, the thesis focuses on the future of the provincial urban framework. The chosen angle is to reveal the complex links between urban practices largely shared in China and socio-economic as well as space realities in order to outline the shape of the new urban framework. Small cities have new roles to play and support an on-going renewal of the urban hierarchy.

Mots clés / Keywords

Province du Zhejiang, delta du Yangzi, Chine, petites villes, aménagement urbain, armature urbaine, développement régional, *desakota*, métropolisation.
Zhejiang province, Yangzi delta, China, small cities and towns, urban and regional planning, urban framework, *desakota*, metropolisation.