

L'invention du Yangzi

Linéarité fluviale, segmentation provinciale et métropolisation littorale

Sanjuan, Thierry, 2004, dans Jean-Paul BRAVARD et Thierry SANJUAN, dir., « Le Yangzi et le Rhône », Lyon, *Géocarrefour*, vol. 79, n° 1, pp. 5-12.

Résumé : Le Yangzi est le plus long fleuve de Chine et son bassin versant couvre l'essentiel de la Chine centrale. Y'a-t-il pour autant une région du Yangzi ? Les solidarités entre les sub-régions traversées, entre les villes multimillionnaires que sont Chengdu, Chongqing, Wuhan, Nankin et Shanghai, entre les économies locales mises en interaction par le transport fluvial l'emportent-elles sur les distances et l'influence des centralités extérieures ? Le Yangzi est-il une rue de villes, ou bien un lien mineur entre des segments régionaux livrés aux localismes et à des logiques transversales au fleuve ? L'aménagement actuel du Yangzi avec le barrage des Trois Gorges relève d'une volonté politique de développer les provinces intérieures par le renforcement d'un axe est-ouest, que recoupe le projet de développement de l'Ouest. Le fleuve, revalorisé dans ses liens avec les villes, est ainsi un outil symbolique d'aménagement régional au service d'une réaffirmation de l'unité nationale du territoire chinois.

Mots-clés : fleuve, région, aménagement du territoire, géopolitique, ville, aménagement hydraulique, barrage, Chine, Yangzi, Trois Gorges, Shanghai, Chongqing, Sichuan.

Abstract : Yangtse River is the longest river in China and its basin corresponds to the main part of Inner China. But is there a Yangtse region? Are the links between its sub-regions, between very huge cities like Chengdu, Chongqing, Wuhan, Nanjing and Shanghai, between local economies connected by the river, more important than distances and the influence of external centralities? Is Yangtse River a street of cities, or a minor link between regional parts dominated by local powers and transversal logics? The current hydraulic planning of Yangtse River and the Three Gorges dam come from a political wish to develop Chinese inner provinces by an East-West axis, linked with the project of developing West. Yangtse River is a symbolic tool of regional planning to serve the reassertion of Chinese territory's national unity.

Key Words: river, region, regional planning, geopolitics, cities and towns, hydraulic planning, dam, China, Yangtse River, Three Gorges, Shanghai, Chongqing, Sichuan.

Le Yangzi est le troisième fleuve du monde par son débit et sa longueur. Il traverse la Chine d'ouest en est, des monts Kunlun aux rives de la mer de Chine orientale. Ligne de démarcation entre les terres organisées depuis la plaine du Nord et les diverses périphéries méridionales du pays, il est surtout une artère le long de laquelle se sont concentrés et égrenés des foyers de peuplement constitutifs du monde chinois : le bassin du Sichuan – les anciens pays de Shu et de Ba –, les régions des lacs – Dongting et Poyang –, le delta du Yangzi et plus particulièrement sa partie sud, le Jiangnan. Cet ensemble régional du Yangzi occupe une place centrale dans le dispositif territorial de la Chine : il commande en effet 1,5 million de kilomètres carrés, soit 15 % du territoire chinois, et concentre 38 % de la population chinoise, ainsi que 40 % du secteur primaire et de l'industrie du pays (tableaux 1 et 2).

Tab. 1. La superficie et le poids démographique de la région fluviale du Yangzi en 2001

	Superficie (km ²)	Population totale (hab.)	Densité (hab./km ²)
Shanghai	6 341	16 140 000	2 545
Delta (Jiangsu et Zhejiang)	204 400	119 680 000	586
Arrière-pays (Anhui et Jiangxi)	306 500	105 140 000	343
Moyen-Yangzi (Hubei et Hunan)	397 700	125 710 000	316
Haut-Yangzi (Chongqing et Sichuan)	570 000	117 370 000	206
Région fluviale du Yangzi	1 484 941	484 040 000	326
Chine	9 603 648	1 267 830 000	132
Part dans le total chinois	15 %	38 %	

Source : *Zhongguo tongji nianjian* 2002 : 94.

Tab. 2. Le PIB et l'industrie dans le PIB de la région fluviale du Yangzi en 2001

	PIB (millions de yuans)	Secteur primaire (millions de yuans)	Industrie (millions de yuans)	Part de l'industrie
Shanghai	495 084	8 550	212 119	43 %
Delta (Jiangsu et Zhejiang)	1 626 006	177 758	737 719	45 %
Arrière-pays (Anhui et Jiangxi)	546 581	125 607	178 717	33 %
Moyen-Yangzi (Hubei et Hunan)	864 528	151 790	337 597	39 %
Haut-Yangzi (Chongqing et Sichuan)	153	127 471	198 439	32 %
Région fluviale du Yangzi	4 149 352	591 176	1 664 591	40 %
Chine	9 593 352	1 460 990	4 260 710	44 %
Part dans le total chinois	43 %	40 %	39 %	

Source : *Zhongguo tongji nianjian* 2002 : 51-59.

La linéarité du fleuve pose ainsi d'emblée la question de l'organisation spatiale et de l'unité régionale qu'elle engendre. Y'a-t-il une région du Yangzi ? Les solidarités entre les sub-régions traversées, entre les villes multimillionnaires que sont Chengdu, Chongqing, Wuhan, Nankin et Shanghai, entre les économies locales mises en interaction par le transport fluvial l'emportent-elles sur les distances et l'influence des centralités extérieures ? Le Yangzi est-il une rue de villes, ou bien un lien mineur entre des segments régionaux livrés aux localismes et à des logiques transversales au fleuve ?

Outre la régularisation du débit du Yangzi et la production d'hydroélectricité, l'intérêt de la construction du barrage des Trois Gorges, qui se terminera en 2009, est de pointer aussi cette interrogation, et de la renouveler par l'intégration que rend possible l'amélioration de la navigabilité fluviale et de l'accès des terres intérieures au littoral. La liaison facilitée entre Chongqing et Shanghai pour des navires dont le tonnage pourra atteindre jusqu'à 10 000 tonnes renforcera le rôle intégrateur du fleuve comme une transversale essentielle – et unique – du territoire chinois. L'enjeu du barrage n'est donc pas seulement une mise en scène de l'État et la démonstration d'un retour en force technologique et économique de la Chine, mais surtout un outil d'aménagement du territoire, l'instrument d'une unité régionale nouvelle aux échelles de la Chine médiane comme de l'ensemble du territoire national.

Pour autant, comment se traduira concrètement le processus de régionalisation, accéléré par le barrage des Trois Gorges ? Est-il seulement possible à une telle échelle ? Nous nous trouvons ici au cœur d'interrogations théoriques sur les ensembles territoriaux organisés par un grand fleuve, sur la structuration des grandes régions fluviales.

Pour répondre à ces questions, il nous a semblé important de partir d'une approche théorique des grandes régions fluviales, d'évaluer ensuite les réelles capacités du Yangzi à impulser historiquement une construction régionale à son échelle, et d'identifier enfin les facteurs actuellement émergents d'une nouvelle et ample organisation régionale que les autorités chinoises entendent utiliser au service de leur politique d'intégration économique et géopolitique du territoire continental.

Le Yangzi : une linéarité plutôt qu'une région fluviale

Jacques Béthemont (2002 : 7-12) souligne les limites des critères d'ordre naturel (longueur, débit moyen, superficie du bassin versant...) pour distinguer les grands fleuves des autres fleuves mondiaux, et il insiste sur les critères humains qui témoignent d'une utilisation du fleuve comme axe de vie par des sociétés souvent anciennes. Les notions de densités démographiques, de profondeur historique et culturelle du peuplement, et d'organisation spatiale d'échelle régionale sont essentielles à l'identification d'un grand fleuve : le Mackenzie ou l'Amazone relèvent ainsi moins des problématiques attachées aux grands fleuves que le Nil, le Yangzi ou le Rhin.

Aujourd'hui, tous ont pourtant en commun d'être l'objet de grands projets d'aménagement et de mise à profit de leurs ressources pour les besoins des États et de leurs sociétés, mais une distinction s'impose ici de nouveau, de nature chronologique. Les avancées techniques et l'ambition croissante des projets hydrauliques, liées au niveau de développement des pays concernés, soulignent des degrés dans la maturité des aménagements. Paradoxalement, les barrages majeurs n'ont touché que tardivement les plus grands fleuves : le Colorado (réservoir de Lake Mead en 1936) a précédé dans cette histoire mondiale de l'hydraulique la Volga (Kouibyshev en 1955), puis le Mackenzie (W. A. C. Bennett en 1967) et le Nil (Assouan en 1967), et enfin le Yangzi (Trois Gorges en 2003).

Le grand fleuve est ainsi indissociable de la temporalité des sociétés qui l'ont mis à profit et de l'ensemble des territoires qui se sont coordonnés depuis cet axe de fixation des hommes, des activités, voire de leurs aspirations et de leur imaginaire.

Avec l'exemple rhénan, les recherches déjà anciennes d'Étienne Juillard (1968) ont identifié certaines caractéristiques des grandes régions fluviales. Le Rhin est avant tout un carrefour au milieu du continent européen et un axe de peuplement sur lequel se sont concentrées les populations, de Bâle à Rotterdam. Le fleuve a ainsi été à l'origine historique d'un espace culturel, unifié plus humainement que politiquement, qui a abouti à ce que Juillard appelle le « monde rhénan ». Ce monde, porteur d'une civilisation, de valeurs et de mentalités communes, s'est constitué grâce à une accumulation dans le temps d'activités agricoles, industrielles et urbaines qu'ont facilitées la circulation fluviale, ultérieurement concurrencée par la voie ferrée puis la route. La région du Rhin est fondamentalement un couloir de circulation.

Ces trois principales caractéristiques de l'axe rhénan – carrefour continental, monde culturel et économique, couloir de circulation –, où, historiquement, les villes ont déjà joué un rôle déterminant, se sont ensuite enrichies d'une urbanisation généralisée avec des polarisations internes liées à l'industrie, puis surtout aux activités financières, culturelles et de communication : la conurbation dominée par Francfort, celle fondée sur Cologne, Düsseldorf et la vallée de la Ruhr, et la métropole des deltas en sont les principales.

Comparé à ce modèle, l'axe du Yangzi n'est pas un carrefour continental : il est moins un lieu de rencontre ou de transition entre deux mondes culturels équivalents qu'une longue suite d'espaces intercalés et originaux entre un Nord qui se veut politiquement dominant et des périphéries méridionales très individualisées voire cloisonnées.

Même si l'une des lectures de la civilisation chinoise oppose le Yangzi comme le fleuve bleu ouvert sur la modernité et l'étranger au fleuve Jaune lourd des alluvions d'un monde paysan, confucéen et despotique, suivant les thèmes de la célèbre série *Sacrifice pour un fleuve* diffusée à la télévision chinoise à la fin des années 1980 (Sanjuan 2000 : 20), il n'en reste pas moins que les terres traversées depuis Chengdu jusqu'à Shanghai n'ont jamais formé un monde culturellement et économiquement uni, où les solidarités l'emporteraient nettement sur les liens extérieurs. Les peuples se perçoivent comme différents, par leurs traditions, leurs langues, ou leurs gastronomies – du plus épicé dans le Sichuan au moins relevé dans le delta du Yangzi suivant une gradation subtile qui suit fidèlement le cours principal du fleuve... Shanghai offrant une variété de plats plus directement familière au palais d'un Occidental.

Enfin, la vallée du Yangzi n'a pas concentré d'axes ferroviaires et routiers sur toute sa longueur. Ces axes n'existent même pas en parallèle de la voie fluviale comme il en est pour le Rhin aujourd'hui.

Une analyse des organisations régionales dans la Chine médiane nous oblige donc à nous défaire d'une perception éminemment culturelle qui surévalue la réalité régionale du fait fluvial. Le Yangzi est aujourd'hui moins une région où le fleuve aurait aidé à la constitution d'un monde singulier qu'une linéarité associant des sub-régions au total faiblement solidaires, un espace médian entre les centres du Nord et du Sud de la Chine organisé lui-même en centres multiples avec leurs propres gradients d'intégration spatiale. Aussi bien les légendes chinoises attachées au fleuve, notamment dans la région des Trois Gorges (Wang 2003), que l'idée d'un axe de pénétration dans l'intérieur des terres chinoises développée par les explorateurs, navigateurs et marchands occidentaux correspondent peu à la réalité héritée de la vallée du Yangzi, que le retard pris par la République populaire dans les infrastructures de transports modernes et ici médians n'a pas par la suite véritablement renforcée.

Nous pouvons dès lors comprendre pourquoi le fleuve a progressivement disparu des lectures régionales des géographes français.

Les régionalisations majeures de la Chine évoquaient jusqu'aux années 1970 le Yangzi comme un élément de régionalisation. Élisée Reclus (1882), Jules Sion (1928) et Pierre Gourou (1971) ont tous décliné l'espace chinois en trois grands ensembles : la Chine du Nord, la Chine centrale et celle du Sud. Le Yangzi sert de fil conducteur pour une énumération des différentes sub-régions de la Chine médiane de l'amont à l'aval, suivant une descente du fleuve de ses sources à son embouchure et à Shanghai.

Ensuite, le Yangzi n'est plus mentionné comme un axe structurant de l'espace chinois à proprement parler. Une opposition entre le littoral et l'intérieur chinois s'impose désormais, et va même bien au-delà de la diversité des sub-régions, elle les noie dans une lecture où la façade maritime forme un bloc progressivement ouvert aux investissements étrangers sans réelle connexion avec l'intérieur. Jean-Pierre Larivière et Pierre Sigwalt (1991), Pierre Trolliet (1993), Pierre Gentelle (1994) et Guillaume Giroir (1999) légitiment cette lecture par les modes du développement chinois, et une tripartition grand régionale – aujourd'hui la plus connue – devient l'outil commode d'interprétation des questions territoriales de la Chine des réformes : le littoral, l'intérieur et l'Ouest.

Des alternatives à ce schéma se sont parallèlement fait jour. Alain Reynaud (1997) a notamment proposé une lecture centre-périphérie de l'espace chinois. Il identifie trois pôles urbains majeurs – Pékin-Tianjin, Shanghai et Hong Kong-Canton –, à partir desquels se diffuserait le développement chinois avec des périphéries intégrées et des associés tous littoraux. Reprenant cette lecture, j'ai avancé des critères pour différencier ces trois pôles, et identifier leurs impact et rayonnement sur l'ensemble du territoire chinois (Sanjuan 2001). Mais, au total, aucune de ces interprétations régionales ne prend non plus véritablement en compte la transversale du Yangzi : la région d'influence de Shanghai n'excède pas véritablement son delta et ne gagne pas significativement Wuhan – et *a fortiori* Chongqing ou Chengdu – à la fin des années 1990.

Seul, Pierre Gentelle (1999) a récemment réintroduit le fleuve dans une lecture régionale. Il pose le fleuve comme un lien d'articulation, et il part non plus des sources du Yangzi mais désormais de Shanghai. Il suggère dès lors une intégration humaine et économique depuis le littoral, grâce à l'axe fluvial. Ce renversement est fondamental, mais l'auteur souligne aussi les limites d'une telle intégration aujourd'hui par une énumération des différentes provinces concernées, de la municipalité shanghaienne au Sichuan. Pierre Gentelle suggère ainsi les cloisonnements territoriaux qui restent encore prégnants et sont autant d'obstacles à l'individualisation de la Chine médiane.

Les segmentations provinciales

Le Yangzi est long de 6 300 km. Les distances sont évidemment une forte contrainte, qu'aggravent les obstacles topographiques, dont le principal isole le bassin du Sichuan, relié uniquement par les Trois Gorges à la sub-région des lacs, et les sinuosités du fleuve – dont le cours dessine un coude en aval de Wuhan. À vol d'oiseau, Chengdu est distante de Chongqing de près de 300 km, Chongqing de Changsha par plus de 600 km, Changsha de Wuhan par près de 300 km, et enfin Wuhan de Shanghai par près de 700 km. En comparaison, rappelons que la distance de Bâle à Rotterdam est d'environ 750 km. On ne peut ainsi que souligner l'immensité de l'ensemble régional drainé par le Yangzi, même réduit à l'armature centrale de son bassin versant, comprenant le Yangzi et ses trois principaux affluents – la rivière Min qui coule à Chengdu, la Xiang à Changsha et la Gan à Nanchang.

Dans un tel contexte, le fleuve et ses affluents sont des atouts. Le linéaire fluvial exploitable est long de 3 000 km (Chen et Yu 1998 : 287), et la région du Yangzi totalise pas moins de 61 % du linéaire des voies d'eau chinoises et 63 % de leur trafic de marchandises en 2001 (tableau 3).

Tab. 3. La part de la région fluviale du Yangzi dans le total des voies d'eau chinoises en 2001

	Longueur totale (km)	Trafic de marchandises (t)
Shanghai	2 %	16 %
Delta (Jiangsu et Zhejiang)	28 %	32 %
Arrière-pays (Anhui et Jiangxi)	9 %	4 %
Moyen-Yangzi (Hubei et Hunan)	14 %	7 %
Haut-Yangzi (Chongqing et Sichuan)	8 %	3 %
Région fluviale du Yangzi	61 %	63 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* 2002 : 533 et 540.

Mais ces voies d'eau sont exploitées très inégalement sur toute la longueur du Yangzi. Les tableaux 4 et 5 montrent la part importante qu'occupent les voies d'eau dans le delta : elles en représentent le quart du linéaire des voies de transports locales, mais 26 % pour les deux provinces littorales et jusqu'à 46 % pour la municipalité de Shanghai quant au trafic de marchandises en 2001. L'usage des routes domine beaucoup plus nettement dans les terres intérieures (Anhui, Jiangxi, Hubei et Hunan), et font tomber à moins de 10 % le linéaire des voies d'eau dans le total des voies de transports et aux environs de 10 % leur part dans le trafic de marchandises. Dans le bassin du Sichuan (Chongqing et Sichuan), les routes approchent du monopole des voies de transports et même la voie ferrée transporte deux fois plus de marchandises que les voies d'eau.

Tab. 4. La densité des différents modes de transports terrestres dans la région fluviale du Yangzi en 2001

	Voies ferrées (km)	Routes (km)	Voies d'eau (km)
Shanghai	256,5 3 %	6 078 73 %	2 032 24 %
Delta (Jiangsu et Zhejiang)	2 119 2 %	102 871 74 %	34 310 25 %
Arrière-pays (Anhui et Jiangxi)	4 636 3 %	126 121 89 %	11 148 8 %
Moyen-Yangzi (Hubei et Hunan)	4 970 3 %	152 350 87 %	17 297 10 %
Haut-Yangzi (Chongqing et Sichuan)	3 138 2 %	139 378 92 %	9 681 6 %
Région fluviale du Yangzi	15 119 2 %	526 798 85 %	74 468 12 %
Chine	70 057,2 4 %	1 698 012 90 %	121 535 6 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* 2002 : 533.

Or, cette sous-utilisation des voies d'eau dans une grande partie de la région du Yangzi n'est pas compensée par des axes ferroviaires ou routiers parallèles au fleuve en 2000. Une voie ferrée reliant Changsha à Wanzhou était encore à l'état partiel de construction. Significativement, les liaisons ferroviaires sont ici essentiellement des tronçons qui joignent des voies déjà existantes mais d'orientation Nord-Sud. L'autoroute entre Hefei et Huangshi était construite, mais il n'y avait qu'une route secondaire entre Yichang et Wanzhou et seulement un projet de construction entre Wanzhou et Changshou (*Changjiang jingjidai kechixu fazhan dituji* 2001, *Zhongguo gaosu gonglu tuji* 2002).

Tab. 5. Le trafic de marchandises suivant les différents modes de transports terrestres dans la région fluviale du Yangzi en 2001

	Voies ferrées (t)	Routes (t)	Voies d'eau (t)
Shanghai	10 800 000 2 %	288 690 000 57 %	209 310 000 41 %
Delta (Jiangsu et Zhejiang)	76 090 000 5 %	1 147 640 000 70 %	425 280 000 26 %
Arrière-pays (Anhui et Jiangxi)	105 980 000 16 %	512 580 000 76 %	57 510 000 9 %
Moyen-Yangzi (Hubei et Hunan)	94 030 000 10 %	729 830 000 79 %	97 450 000 11 %
Haut-Yangzi (Chongqing et Sichuan)	81 250 000 10 %	678 180 000 85 %	42 440 000 5 %
Région fluviale du Yangzi	368 150 000 8 %	3 356 920 000 74 %	831 990 000 18 %
Chine	1 925 800 000 14 %	10 563 120 000 76 %	1 326 750 000 10 %

Source : *Zhongguo tongji nianjian* 2002 : 540.

Une telle déficience en axes de transports souligne la véritable orientation des sub-régions intérieures du Yangzi. Les axes sont bien plus souvent transversaux reliant la Chine du Nord aux régions méridionales, et soulignant la dépendance du bassin du Sichuan et de la sub-région des lacs à Pékin, que des doubléments en parallèle d'un fleuve, qui, avec ses affluents, est au total sous-exploité.

Les cloisonnements des sub-régions notamment intérieures – Sichuan, Chongqing, Hunan et Hubei – sont également administratifs et économiques. Les localismes sont d'autant plus forts

que les autorités provinciales gardent un poids important dans les économies locales. Le retard des réformes et le manque d'ouverture confortent ici le maintien d'une orientation économique largement héritée et fondée sur l'agriculture et l'industrie, ainsi que celui de politiques protectionnistes devant l'importation de produits des régions plus développées comme Shanghai ou le delta de la rivière des Perles.

Tab. 6. La part des entreprises d'État dans la production des entreprises industrielles de la région fluviale du Yangzi en 2001

	Valeur de la production des entreprises industrielles (millions de yuans)	Valeur de la production des entreprises d'État (millions de yuans)	Part des entreprises d'État
Shanghai	700 390	340 972	49 %
Delta (Jiangsu et Zhejiang)	1 963 030	430 637	22 %
Arrière-pays (Anhui et Jiangxi)	284 066	188 176	66 %
Moyen-Yangzi (Hubei et Hunan)	505 073	317 407	63 %
Haut-Yangzi (Chongqing et Sichuan)	337 734	199 260	59 %
Région fluviale du Yangzi	3 790 293	1 476 452	39 %
Chine	9 544 898	4 240 849	44 %
Part dans le total chinois	40 %	35 %	

Note : Les valeurs sont calculées en yuans courants. Source : *Zhongguo tongji nianjian* 2002 : 425.

Les entreprises d'État, relevant le plus souvent des autorités locales, jouent ici un rôle encore prépondérant (tableau 6). Alors que, hors Shanghai, qui est historiquement une municipalité au poids industriel primordial en Chine, le delta du Yangzi s'est orienté vers des modes de développement collectifs, privés ou basés sur des partenariats sino-étrangers, et ses entreprises d'État ne réalisent que 22 % de la production industrielle totale contre une moyenne nationale de 39 %, celles des provinces intérieures représentent entre 59 et 66 % de la production industrielle locale en 2001. De tels chiffres sont ici les signes évidents de profonds retards.

Des logiques de développement local commandées par les autorités provinciales et municipales retrouvent ainsi des solidarités historiques fractionnées. Elles tiennent aussi à des cultures politiques et administratives anciennes, où les cadres perpétuent des pratiques autarciques héritées du maoïsme. Les phénomènes de génération et de formation des élites administratives se lient aux niveaux de désenclavement et de relatif sous-développement pour limiter les possibilités de construction d'une grande région du Yangzi dans un avenir immédiat.

Même si Chongqing a obtenu en 1996 le statut de municipalité de rang provincial – se libérant ainsi de la tutelle administrative de Chengdu, sa rivale traditionnelle –, si elle profite d'un plan d'aménagement régional lié au barrage des Trois Gorges, ainsi que du projet plus récent de développement de l'Ouest, les dirigeants entendent jouir immédiatement des avantages comparatifs offerts par Pékin pour concentrer sur leur propre territoire les bénéfices du développement. Les consultants extérieurs ont souvent du mal à les convaincre que l'essor de Chongqing passera plus certainement par une politique de rayonnement sur toute la Chine centrale, voire une captation délibérée du marché du bassin du Sichuan. Une logique d'accumulation municipale, favorisée par une politique de décentralisation des pouvoirs en matière de décision économique, est ainsi préférée à un projet de rayonnement régional à long terme.

En fait, nous retrouvons ici des comportements classiques de développement autocentré sans claire articulation aux territoires voisins comme nous pouvions en observer il y a plus de dix ans dans les bourgs du delta de la rivière des Perles (Sanjuan 1997 : 255-261). Un processus par étapes du développement semble ainsi aboutir à un paradoxe : les premiers effets du

développement devraient renforcer immédiatement les localismes et les fractures au sein de la région du Yangzi. Sans une intervention de l'État ou une puissante accélération de la diffusion du développement depuis Shanghai et le littoral, le développement est appelé dans un premier temps à morceler les territoires du Yangzi plutôt qu'à les intégrer régionalement.

La Chine centrale perpétue en cela des schémas territoriaux anciens. Ces cloisonnements prolongent les réseaux urbains d'échelle régionale que William G. Skinner (1977) avait identifiés pour la fin de l'Empire. Les solidarités macrorégionales, fondées sur les principales villes situées le long du Yangzi ou de ses affluents, l'emportent manifestement sur une linéarité intégratrice et elles sont renforcées par des liens verticaux avec l'État central qui l'emportent de manière privilégiée sur les relations horizontales entre les provinces.

Le pouvoir central chinois est en effet un acteur extérieur mais déterminant dans la région. Son interventionnisme est à l'évidence positif en matière d'aménagement du territoire et de désenclavement des terres intérieures, mais Pékin ne peut aussi que désirer garder une part de l'initiative en Chine centrale face à Shanghai, et un contrôle ferme du Sichuan, une porte géopolitique essentielle vers le Tibet et vers l'Asie du Sud-Est *via* le Yunnan. Bien qu'externe à la région, une telle centralité, où Chengdu est d'ailleurs géographiquement mais aussi symboliquement plus proche de Pékin que de Shanghai, pèse paradoxalement dans les potentialités d'une région transversale au littoral.

La métropolisation shanghaienne : vers une rue de villes ?

Si une grande région du Yangzi n'existe que peu dans les faits, l'évolution contemporaine la pose toutefois comme un objectif décisif pour le maintien voire le renforcement de l'unité territoriale chinoise et il faut surtout voir le lien fluvial comme un prétexte à un aménagement régional. Les logiques de métropolisation et d'intégration au système économique mondial de la Chine aujourd'hui côtière exigent d'imposer l'idée fluviale pour une diffusion du développement perpendiculaire au littoral. Le Yangzi devient ainsi un objet et un outil bénéfique à Pékin dans son souci géopolitique d'un développement mieux diffusé, et bénéfique à Shanghai dans sa rivalité croissante avec Hong Kong et Taïpeh et à terme avec les autres grandes métropoles de l'Asie orientale comme Séoul ou Tokyo.

Paradoxalement, ce sont aussi bien les inconnues environnementales que les avantages économiques et énergétiques du barrage des Trois Gorges qui en font le moyen d'une intégration régionale, car ces inconnues comme ces avantages soulignent pour la première fois, et radicalement, les solidarités des sub-régions du Yangzi à l'échelle même de la Chine centrale. La grandeur géographique et l'intensification des solidarités régionales – pour le meilleur et pour le pire – du Yangzi s'imposent à une Chine qui veut décroisonner ses territoires et développer l'économie de marché. Les axes routiers et ferroviaires en construction parallèlement au fleuve ne se concentrent pas dans la vallée elle-même, mais s'appuient sur la force symbolique du Yangzi pour construire dans le futur un véritable couloir de développement depuis Shanghai jusqu'au Sichuan. L'utilisation du fleuve reprend ici une démarche d'aménagement territorial similaire à celle de la région du Grand Mékong décidée en 1992 (Taillard 2002).

Matériellement, des solidarités se nouent entre les villes, les ports et les tissus économiques de la région du Yangzi. S'il existe des résistances administratives – comme Nankin face à Shanghai – ou une démultiplication sans toujours grande rationalité d'infrastructures locales rivales comme les ports du delta du Yangzi (Comtois et Foggin 1996), une métropolisation de l'espace régional profite progressivement à Shanghai. La municipalité redistribue désormais une partie de ses activités industrielles, à faible valeur ajoutée et polluantes, non plus sur les seules périphéries de sa ville-centre mais aussi dans les municipalités environnantes. La zone de Kunshan, relevant administrativement de Suzhou, tire ainsi profit de ses liaisons routières avec Shanghai pour des localisations industrielles commandées par des entreprises chinoises et étrangères basées dans la métropole orientale.

Shanghai s'impose comme la tête de pont d'une région qui tend à s'élargir toujours plus vers l'ouest grâce à ses fonctions de tertiaire supérieur (finances, conceptions, formations...), mais aussi à ses fonctions de communication (aéroports, ports...). Le port de Shanghai l'emporte ainsi par ses capacités, sa rapidité et ses coûts. Il est le grand port aussi bien du Jiangsu que de Wenzhou, dont nombre des entrepreneurs ont déménagé leurs bureaux à Shanghai. Un nouveau port en eau profonde, au sud de la municipalité, a été imposé contre un projet d'implantation à Ningbo et devrait permettre à Shanghai de devenir une métropole portuaire aux capacités équivalentes à celles de Hong Kong, que la ville voudrait dépasser dans ce domaine vers 2010. Par ailleurs, le Port de Shanghai a établi des bureaux de représentations dans tous les ports des grandes villes du Yangzi et construit ainsi un puissant réseau de transports à son profit. La société française CGM-CMA possède deux antennes, à Wuhan et Chongqing, mais ses bureaux de Shanghai conservent la facturation des services de transports multimodaux.

Un réseau de villes s'esquisse aujourd'hui. Il devrait être encouragé non seulement par l'aménagement du Yangzi mais aussi par l'économie de marché et un progressif décloisonnement des sub-régions, auquel pousseront toujours plus les accords passés avec l'Organisation mondiale du commerce – l'entrée de la Chine en son sein date de novembre 2001.

L'ouverture des pôles urbains de la région du Yangzi remonte à 1984, avec l'ouverture des villes côtières de Nantong, Ningbo et Shanghai. Ont suivi en 1985 l'ouverture de quinze villes du delta (Changzhou, Hangzhou, Huzhou, Jiaying, Nankin, Nantong, Ningbo, Shanghai, Shaoxing, Suzhou, Taizhou, Wuxi, Yangzhou, Zhenjiang et Zhoushan) ; en 1990 la création de la Nouvelle Zone de Pudong à Shanghai ; en 1991 l'ouverture de douze ports sur le Yangzi (Gaogang, Jiangyin, Nankin, Nantong, Zhangjiagang et Zhenjiang dans le Jiangsu, Ma'anshan, Tongling et Wuhu dans l'Anhui, Jiujiang dans le Jiangxi, Wuhan dans le Hubei, et Chenlingji – Yueyang – dans le Hunan) ; en 1992 celle des villes principales sur la Yangzi (Jiujiang dans le Jiangxi, Huangshi, Wuhan et Yichang dans le Hubei, Yueyang dans le Hunan, Chongqing, Fuling et Wanzhou dans la municipalité de Chongqing), ainsi que des capitales provinciales sur l'ensemble du bassin versant du Yangzi (Changsha, Chengdu, Guiyang, Hefei, Kunming et Nanchang) ; en 1994 la création de la Zone économique ouverte des Trois Gorges ; et en 1997 l'élévation de Chongqing au rang de municipalité de rang provincial – à égalité avec les municipalités de Pékin, Shanghai et Tianjin (*Changjiang jingjidai kechixu fazhan dituji* 2001 : 6).

Au total, la région compte 60 millions d'urbains et un taux d'urbanisation supérieur à 17 %, avec 182 villes – dont 10 comptent parmi les 30 plus grandes municipalités chinoises (Ma 1997, et tableau 7).

Tab. 7. Populations et densités démographiques des principales villes de la région fluviale du Yangzi en 2000

	Superficie (km ²)	Population (hab.)	Densité (hab./km ²)
Shanghai	3 924	14 890 000	3 795
Ningbo (Zhejiang, baie de Hangzhou)	1 079	1 220 000	1 131
Hangzhou (Zhejiang, baie de Hangzhou)	683	1 740 000	2 548
Nankin (Jiangsu)	2 483	3 560 000	1 434
Hefei (Anhui, au nord-ouest du lac Chao)	577	1 300 000	2 253
Nanchang (Jiangxi, rivière Gan)	616	1 660 000	2 695
Wuhan (Hubei)	8 410	7 400 000	880
Changsha (Hunan, rivière Xiang)	547	1 700 000	3 108
Chongqing	14 876	9 100 000	612
Chengdu (Sichuan, rivière Min)	933	3 290 000	3 256

Notes : 1- Bien qu'appartenant au bassin hydrographique du Yangzi, Kunming et Guiyang, trop excentrées par rapport au fleuve, sont exclues de cette liste ; 2- Ne sont retenus ici que les arrondissements urbains des municipalités en question. Source : *Zhonghua renmin gongheguo xingzheng qubua jiance* 2001 2001.

Entre ces villes, des relations administratives et économiques horizontales sont encouragées. La Foire de l'Est de la Chine à Shanghai en 2001 réunissait, contrairement à son nom, toutes les zones de la région du Yangzi et celles-ci y ont donné pour la première fois la présentation commune d'un projet de développement coordonné. Des institutions régionales se mettent en place comme l'Association des liens entre les maires du Yangzi ou la Compagnie de développement du fleuve Yangzi (Chen et Yu 1998 : 285). Même si le localisme reste fort dans les mentalités et les pratiques administratives, on assiste à une intégration progressive où les grandes villes pourraient jouer le rôle de pôles de croissance et une hiérarchisation urbaine subtile se dessiner. Ces tendances réactivent – il est vrai – des oppositions classiques entre capitales économiques (Shanghai, Chongqing) et capitales provinciales (Chengdu) au profit des premières, quand les villes à doubles fonctions comme Changsha et Wuhan semblent pénalisées par le poids des entreprises d'État et de structures de décision insuffisamment adaptées aux exigences de l'économie de marché. Mais, là encore, ces villes entendent désormais jouer de cartes spécifiques dans une logique de complémentarité régionale : Changsha se veut ainsi le centre culturel de la Chine du Sud-Est grâce à la concentration de services de communications et de presse (télévision, journaux, éditions...).

L'invention actuelle d'une solidarité régionale du Yangzi, voulue par l'État central avec la construction du barrage des Trois Gorges et son souci de diffuser le développement plus à l'intérieur des terres, dépasse ainsi très largement le simple fait fluvial. Cette volonté de construire un couloir de développement transversal au littoral est au service d'une multitude d'enjeux relevant de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la géopolitique. La constitution d'une région du Yangzi n'est pas que profitable à une primauté shanghaienne – aujourd'hui encore relative – mais plus encore à l'intégration d'un territoire chinois hier éclaté par les logiques d'autarcie maoïstes, puis depuis vingt ans rendu toujours plus inégal par la concentration littorale de l'essor économique. Ce développement régional est ainsi une réponse aux hypothèses souvent avancées d'un éclatement possible voire imminent de la Chine (Chang 2001) et il souligne la place qu'occupe aujourd'hui dans les politiques continentales la question des territoires.

BIBLIOGRAPHIE

- BETHEMONT, Jacques, 2002, *Les Grands Fleuves. Entre nature et société*, Paris, Armand Colin, 2^e édition, 255 pages.
- Changjiang jingjidai kechixu fazhan dituji* [Atlas du développement durable de la zone économique du Yangzi], 2001, Pékin, Keji chubanshe, 144 pages.
- CHANG, Gordon G., 2001, *The Coming Collapse of China*, Londres, Random House, XXII et 344 pages.
- CHEN, Wen, et Xiaogan YU, 1998, « Economic development and major guarantee projects in the region along the Yangtze River », *The Journal of Chinese Geography*, vol. 8, n° 3, p. 284-293.
- COMTOIS, Claude, et Peter FOGGIN, 1996, « La transformation des ports secondaires dans le delta du Yangzi », *Les Cahiers nantais*, n° 46, p. 99-115.
- GENTELLE, Pierre, 1994, « Chine », dans Pierre GENTELLE *et al.*, *Géographie universelle*, tome « Chine, Japon, Corée », Paris, Belin-Reclus, p. 5-218.
- GENTELLE, Pierre, 1999, « Shanghai la flamboyante et l'axe du Yangzijiang », dans Pierre GENTELLE et André GAMBLIN, *Chine et « Chinois » outre-mer à l'orée du XXI^e siècle*, Paris, SEDES, p. 208-219.
- GIROIR, Guillaume, 1999, « Processus de développement et dynamiques régionales en Chine », dans Jean-Pierre LARIVIERE, dir., *La Chine et les Chinois de la diaspora*, Paris, CNED-SEDES, 312 pages.
- GOUROU, Pierre, 1971, *L'Asie*, Hachette, 608 pages.
- JUILLARD, Étienne, 1968, *L'Europe rhénane. Géographie d'un grand espace*, Paris, Armand Colin, 294 pages.
- LARIVIERE, Jean-Pierre, et Pierre SIGWALT, 1991, *La Chine*, Paris, Masson, 316 pages.

- MA, Zhili, 1997, « Changjiang liuyu chengshi kua shiji de kechixu fazhan » [Le développement durable des villes du bassin du Yangzi au tournant du siècle], *Chengshi wenti* [Problèmes urbains], n° 6, p. 16-18.
- RECLUS, Élisée, 1882, *Nouvelle géographie universelle. Asie orientale*, Paris, Hachette, 884 pages.
- REYNAUD, Alain, 1997, « La Chine ou le “grand dragon” », dans Jean DOMINGO *et al.*, *L'Espace Asie-Pacifique*, Paris, Bréal, p. 147-197.
- SANJUAN, Thierry, 1997, *À l'Ombre de Hong Kong. Le delta de la rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 313 pages.
- 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 Yves LACOSTE, dir., « Géopolitique des grandes villes », *Hérodote*, n° 101, p. 153-179.
- SANJUAN, Thierry, et Rémi BERAU, 2001, « Le barrage des Trois Gorges : entre pouvoir d'État, gigantisme technique et incidences régionales », dans Yves LACOSTE, dir., « Géopolitique de l'eau », *Hérodote*, n° 102, p. 19-56.
- SION, Jules, 1928, *Géographie universelle*, tome IX-1 : « Asie des moussons », Paris, Armand Colin, 272 pages.
- SKINNER, G. William, 1977, « Regional urbanization in nineteenth-century China », dans G. William SKINNER, dir., *The City in Late Imperial China*, Stanford, Stanford University Press, p. 211-249.
- TAILLARD, Christian, 2002, « Le retour des réseaux sur la scène régionale », dans Michel FOUCHER, dir., *Asies nouvelles*, Paris, Belin, p. 161-162.
- TROLLET, Pierre, 1993, *Géographie de la Chine*, Paris, Presses universitaires de France, 126 pages.
- WANG, Xiaolun, 2003, « Les Trois Gorges dans la poésie chinoise traditionnelle », dans Cynthia GHORRA-GOBIN, dir., « Mondialisation-Métropolisation », *Géographie et cultures*, n° 48, p. 121-138.
- XU, Guanghong, et Dadao LU, 1998, « The evaluation of interregional status and development proposals of Chongqing », *The Journal of Chinese Geography*, vol. 8, n° 3, p. 275-283.
- ZHANG, Lei, *et al.*, 2003, *21 shiji changjiang ganlin diqu jingji kechixu fazhan zhanlüe sikao* [Réflexions sur les stratégies économiques de développement durable dans la région du cours principal du Yangzi au XXI^e siècle], Pékin, Shangwu yinshuguan, 251 pages.
- Zhongguo gaosu gonglu tuji* [Atlas des autoroutes de Chine], 2002, Pékin, Renmin jiaotong chubanshe, 307 pages.
- Zhongguo tongji nianjian* [Annuaire statistique de la Chine], 2002, Pékin, Zhongguo tongji chubanshe, 973 pages.
- Zhonghua renmin gongheguo xingzheng qubua jiance 2001* [Précis des divisions administratives de la République populaire de Chine 2001], 2001, Pékin, Zhongguo ditu chubanshe, 246 pages.