HAL open science

Les politiques de développement régional d'une zone périphérique chinoise, le cas de la province de Hainan

Sébastien Goulard

To cite this version:

Sébastien Goulard. Les politiques de développement régional d'une zone périphérique chinoise, le cas de la province de Hainan . Science politique. EHESS, 2014. Français. NNT : . tel-01111893

HAL Id: tel-01111893

https://hal.science/tel-01111893v1

Submitted on 31 Jan 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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES

Thèse en vue de l'obtention du Doctorat en socio-économie du développement

Sébastien GOULARD

Les politiques de développement régional d'une zone périphérique chinoise, le cas de la province de Hainan

Thèse dirigée par François GIPOULOUX, directeur de recherche au CNRS

Présentée et soutenue publiquement à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales
à Paris, le 18 décembre 2014.

Membres du jury :

François GIPOULOUX, directeur de recherche, Centre National de la Recherche Scientifique
Athar HUSSAIN, professeur, The London School of Economics and Political Science (rapporteur)
Marie-Vic OZOUF-MARIGNIER, directrice d'études, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
Xavier RICHET, professeur émérite, Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3 (rapporteur)

ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES

Thèse en vue de l'obtention du Doctorat en socio-économie du développement

Sébastien GOULARD

Les politiques de développement régional d'une zone périphérique chinoise, le cas de la province de Hainan

Thèse dirigée par François GIPOULOUX, directeur de recherche au CNRS

Présentée et soutenue publiquement à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales
à Paris, le 18 décembre 2014.

Membres du jury :

François GIPOULOUX, directeur de recherche, Centre National de la Recherche Scientifique
Athar HUSSAIN, professeur, The London School of Economics and Political Science (rapporteur)
Marie-Vic OZOUF-MARIGNIER, directrice d'études, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
Xavier RICHET, professeur émérite, Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3 (rapporteur)

Remerciements

Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur François Gipouloux qui a dirigé cette thèse, pour sa disponibilité, son soutien, sa confiance et ses conseils. Je tiens à le remercier aussi pour m'avoir impliqué dans le programme de recherche européen UrbaChina. Au-delà des aspects professionnel et financier, la participation à ce projet m'a permis de mieux appréhender les questions relatives au développement de la Chine. Je remercie aussi les chercheurs, les doctorants et le personnel du CECMC pour leurs conseils et leur accueil.

J'aimerais aussi remercier les membres de mon jury : Madame Marie-Vic Ozouf-Marignier et Messieurs Athar Hussain et Xavier Richet.

J'exprime tous mes remerciements pour les personnes que j'ai rencontrées lors de mes recherches et qui ont pris le temps de répondre à mes questions et qui se sont intéressées à mes travaux. Je remercie tout particulièrement Monsieur Friedrich Flakowski pour avoir partagé ses photographies de Haikou du début du XXe siècle et dévoilé une partie de son enfance à Hainan. Je voudrais aussi remercier Brendan Worrell pour nos discussions à propos de l'histoire de Hainan.

Je tiens aussi à remercier Mesdames Ceng Li et Yuan Lixin à Haikou pour m'avoir assisté et accompagné dans de nombreux entretiens. Leur aide m'a été très précieuse.

Je remercie les responsables de l'Ecole doctorale pour m'avoir accordé une aide financière pour la participation à des colloques notamment à Hong Kong et à la Nouvelle Orléans.

Enfin, je tiens aussi à remercier ma famille qui m'a soutenu et aidé durant toutes ces années.

Résumé

Les politiques de développement régional d'une zone périphérique chinoise, le cas de la province de Hainan

La Chine connaît de fortes inégalités régionales en termes de développement. Pour lutter contre ce déséquilibre, le gouvernement central a lancé plusieurs campagnes de développement régional. Malgré ces efforts, les inégalités entre régions persistent. Cette thèse a pour objet l'étude d'un plan de développement régional dans une région périphérique chinoise dans un contexte de transition. Longtemps marginalisée, la province de Hainan fait l'objet de politiques visant à la transformer en destination touristique internationale pour 2020.

Notre étude se concentre sur les relations entre les différents acteurs de ce plan, et révèle que ces politiques régionales ne mettent pas fin à la situation périphérique de Hainan. Si les investissements réalisés dans les infrastructures ont permis de briser l'isolement de la province, ces mesures ont accru l'influence du pouvoir central sur l'île, et Hainan reste une région frontière hautement stratégique aux yeux de Beijing, notamment pour soutenir ses revendications en mer de Chine méridionale.

Cette étude s'interroge aussi sur le rôle des entreprises d'Etat dans l'application de ce plan et montre que la collusion entre administration et entreprises, source de conflits d'intérêts, est un frein à sa réussite.

Ces politiques ont aussi fragilisé l'économie de l'île en accentuant sa dépendance à l'égard du secteur immobilier, et favorisé les inégalités entre communautés.

En se focalisant sur les infrastructures et en délaissant les questions de gouvernance et les enjeux sociaux, les plans de développement régional chinois n'atteignent pas leur objectif – la province de Hainan n'est toujours pas une destination internationale majeure–, et ne mettent pas fin aux inégalités régionales.

Mots-clefs : Chine, Hainan, centre-périphérie, tourisme, politiques de développement.

Abstract

Regional development policies in a Chinese peripheral region: the case of Hainan province

China suffers from strong regional inequalities in terms of development. To fight against this imbalance, the central government has launched several regional campaigns. In spite of these efforts, regional inequalities persist. This thesis aims to study the regional development of one of China's peripheral regions in the context of transition. Long marginalized, policies have now been implemented in Hainan to transform the province into an international tourism destination by 2020.

This study focuses on the relations between the different actors involved in this plan, and reveals that these regional policies will not put an end to the peripheral status of Hainan. The province is no longer isolated thanks to heavy investment in infrastructure, but these measures have increased the influence of the central government on the island, and Hainan remains a highly strategic frontier region in the eyes of Beijing.

This study also questions the role of state-owned enterprises in the implementation of this plan and shows that the collusion between government and companies prevent the plan's success because of conflicts of interests.

These policies have weakened the island's economy by increasing its dependence on real estate, and have increased inequality between communities.

By focusing on infrastructure and neglecting governance and social issues, China's regional development plans are not achieving their goals – Hainan province is still not a main international destination –, and are not putting an end to regional inequalities.

Keywords: China, Hainan, core-periphery, tourism, development policies,

摘要

中国周边地区的区域发展政策: 以海南省为例

中国的区域发展具有不平等发展特性，为防止区域间的不平等竞争，中国政府推出了许多区域发展政策。然而，即使有这些政府扶植，区域间的不平衡发展仍然存在。本论文指在探讨在中国转型背景下的周边地区区域发展规划，以长期被边缘化的海南省为例，在政府的许多作为之下期望在2020年成为国际旅游重点区域。

本研究的重点在于探索区域发展下不同成员间的关系，并揭示出这些区域政策事实上无法帮助海南摆脱边缘化的地位，虽然地方政府执行许多基础措施来打破省际方面的界线，然而这些措施仍显示中央政府对于地方的重大影响力，海南仍在北京的高度的控制下发展。

本研究同时针对国有企业角色进行探讨，揭示出国家行政单位与企业间的合作策略。另外，本研究呈现出政策作为事实上削弱岛内的经济，使得地方政府更加对房地产业的依赖，形成区域内的不平等。由于政府专注于基础设施建设，忽视了治理问题和社会问题，使得海南一直无法达到其国际重要的地位，进一步使得中国区域间的发展更加不平等

关键词:中国、海南，中心-边陲，旅游业，发展政策

Sommaire

Remerciements ..... **i**

Résumé ..... **ii**

Table des illustrations ..... **xvii**

INTRODUCTION **1**

A) Objectifs de la thèse 2

B) Hypothèses 2

C) Les concepts étudiés dans notre thèse 3

1. Centre et périphérie 3

a) La périphérie chez Wallerstein *3*

b) Les « économies-mondes » de Fernand Braudel *5*

c) Le modèle centre-périphérie de Friedmann *5*

d) La culture du centre chez Shils *6*

2. Les politiques de développement régional 7

3. Transition 8

D) L'état de l'art 8

E) Méthodologie 10

F) Structure de notre thèse 11

G) Recherches ultérieures 12

Première Partie, Hainan une périphérie chinoise **13**

Chapitre I, Hainan et les régions périphériques en Chine **15**

A) Centre et périphérie en Chine 15

1. La Chine du littoral 15

a) Le poids du littoral *15*

b) Le littoral et l'ouverture de la Chine *17*

c) Vers une économie plus innovante *17*

2. La Chine de l'intérieur et les politiques de développement 18

a) Le programme de développement de l'Ouest *19*

b) La revitalisation du Dongbei *19*

c) L'expansion de la Chine centrale *20*

d) Vers une approche plus urbaine ? *20*

B) Hainan entre centre et périphérie ? 21

1. Une périphérie géographique 22

a) Un petit territoire insulaire *22*

b) Un espace frontière *23*

c) Hainan, une région tropicale *24*

i- Le paludisme et autres maladies à Hainan 25

ii- Les catastrophes naturelles 27

2. Une périphérie culturelle 27

a) Une faible population *27*

b) Une population hétérogène *27*

c) Un espace colonisé *31*

i- L'immigration ancienne à Hainan 31

ii- Les réformes et les nouveaux arrivants 32

iii- Un foyer d'émigration 33

3. Une périphérie économique 35

a) Une économie marginale *35*

b) Un tissu économique différent *37*

C) Hainan et les îles tropicales 38

1. L'insularité 38

a) Les îles, des économies vulnérables ? *38*

b) Iles souveraines et non-souveraines *40*

c) Des régions périphériques : l'exemple des R.U.P. *40*

i- Les régions ultrapériphériques de l'Europe 40

ii- Similarité entre les RUP et Hainan 42

iii- Un statut particulier..... 44

iv- Des politiques de développement spécifiques : priorité au tourisme..... 45

2. Le développement insulaire et le cas de Hainan 46

Chapitre II, perspective historique du développement à Hainan 49

A) Hainan aux frontières de l'empire chinois 49

1. Les tentatives de développement de l'île 49

a) La colonisation de Hainan *50*

b) Intégrer Hainan grâce aux infrastructures *50*

c) Un plan de développement de l'île au début du XXe siècle *51*

2. Une terre d'exil.....52

3. Des ressources peu ou mal exploitées 54

4. Trafic et piraterie à Hainan 56

a) Une escale commerciale peu contrôlée *56*

b) Hainan un refuge de pirates ? *56*

c) Hainan et les commerçants musulmans *58*

B) Un espace en marge des échanges mondiaux..... 60

1. Hainan et l'Occident avant l'ouverture du port de Hoihow (Haikou) .61

a) Une île méconnue *61*

b) Une exploration tardive *62*

2. Les empires coloniaux à Hainan 63

a) L'ouverture de l'île..... *64*

b) Les implantations étrangères *64*

i- Hainan dans la zone d'influence française..... 65

ii- Les autres puissances occidentales 68

C) Hainan et le Japon : un nouveau Taïwan..... 70

1. Hainan, une position stratégique 72

2. Des besoins grandissants en matières premières 74

3. Hainan, une île tropicale pour le Japon 74

4. Hainan, un second Taïwan? 75

5. L'occupation japonaise : quelles réalisations ? 77

D) Hainan, région stratégique, espace fermé..... 78

1. La mise à l'écart de dirigeants locaux 79

2. La gestion des ressources sous la République Populaire 80

a) L'abandon des cultures tropicales 80

b) Le secteur d'état et la fièvre de l'hévéa 81

c) Un secteur industriel inexistant..... 82

Chapitre III, les réformes à Hainan : la fin de la périphérie ? 85

A) Des réformes inachevées..... 85

1. Lei Yu, l'origine des réformes à Hainan et ses premiers échecs 86

a) Le plan de développement de Lei Yu 86

b) La découverte d'un trafic de voitures 86

2. La SEZ de Hainan 87

a) Une Super-ZES 88

b) Un statut peu avantageux ? 88

3. La zone de Yangpu 90

a) De grandes ambitions..... 90

b) Un destin lié au le Centre..... 92

i- La mise à l'écart des réformateurs 92

ii- Une zone qui reste à construire 93

iii- Yangpu, zone sous contrôle du Centre 93

4. Une nouvelle administration 94

a) Le principe de « petit gouvernement, grande société »..... 94

b) Son application à Hainan..... 95

c) La réforme administrative de 1998 96

B) Laboratoire ou Far West ?..... 97

1. Une terre d'opportunités 98

2. Le contrôle du centre, et la volonté locale d'émancipation 98

a) Un pouvoir instable (1990-1993)..... 99

b) Une administration locale peu écoutée (1993-1998)..... 100

c) Des dirigeants proches du pouvoir 101

d) Une province mal représentée à Beijing ?..... 102

C) Le boom immobilier et les crises consécutives..... 103

1. La bulle spéculative à Hainan 103

2. …qui entraine une crise financière 104

Chapitre IV, le tourisme comme priorité de développement 107

A) Le tourisme dans les régions et îles périphériques..... 107

1. La périphérie exotique..... 108

a) Le tourisme et les cultures locales 108

b) L'environnement comme offre touristique 109

2. Le tourisme comme priorité de développement 110

a) Des économies dépendantes du tourisme..... 111

b) Diversification et spécialisation..... 112

c) La création d'une image touristique (« destination branding »)..... 112

B) Hainan, la naissance d'une destination touristique 113

1. Les origines du tourisme à Hainan 113

2. Le tourisme sous les réformes 114

3. Les années 2000 116

a) Les évènements déclencheurs 116

b) Les entreprises étrangères à Hainan 116

c) Les touristes domestiques à Hainan 118

d) Les touristes étrangers à Hainan 120

i- Les touristes russes à Hainan 120

ii- L'absence des touristes occidentaux 122

4. La priorité au tourisme : le plan de 2010 123

a) Le plan de développement régional de Hainan 123

b) Une destination internationale, pourquoi ? 125

c) Des premiers résultats plutôt décevants 126

C) La création d'une image touristique de Hainan 127

1. Une image à construire 127

2. Une destination de substitution 129

a) Le Hawaii chinois 129

b) Une destination « exotique » 130

c) Vers une redécouverte de la culture de l'île ? 131

3. Médiatisation et image 132

a) Les évènements sportifs 133

b) Les concours de beauté 134

c) Hainan sur les écrans 136

Seconde Partie, l'état central et Hainan 139

Chapitre V, le plan de développement de Hainan, la fin de l'isolement 141

A) Développer les régions périphériques 141

1. Les plans de développement des régions périphériques 141

2. L'exemple des îles périphériques japonaises 142

3. La priorité donnée au transport 143

4. Le rôle de l'Etat dans ces plans 145

B) L'Aménagement territorial à Hainan 146

1. Le tourisme au cœur de l'aménagement du territoire 146

a) Les différentes régions du plan 2010-2020 146

b) Une approche dirigiste de l'aménagement du territoire 149

2. Les infrastructures de transport à Hainan 150

a) L'amélioration des transports depuis les réformes 150

b) Le développement du réseau ferré de Hainan 152

i- L'historique de ce réseau 153

ii- Une ligne concurrencée 154

iii- Les raisons d'un tel développement 154

iv- La fin d'une île, la fin d'une périphérie ? 155

v- Une île trop connectée ? 156

C) Une dépendance économique ? 158

1. Le financement des transports dans les régions périphériques 158

a) Le principe de continuité territoriale 159

b) Des « éléphants blancs » ? 161

2. Le coût des transports à Hainan 161

3. Le bilan des transports à Hainan 162

Chapitre VI, les politiques spéciales appliquées à Hainan 165

A) Les politiques spéciales en Chine 166

1. Les réformes par expérimentation 166

a) Un « fédéralisme de laboratoire » 166

b) Une demande locale 167

2. Une décentralisation asymétrique 168

3. Un statut insulaire pour Hainan ? 169

B) Les boutiques hors taxes à Hainan 169

1. Boutiques hors taxes, détaxe et tourisme chinois 170

a) Les boutiques hors taxes 170

b) Les produits détaxés 171

c) Hors taxes et détaxe dans les iles périphériques 171

d) Le marché chinois 173

2. Les boutiques hors taxes à Hainan 174

a) Une mise en place progressive 174

b) Les limites à cette ambition 175

i- Une offre réduite 175

ii- La fin d'une spécificité hainanaise 176

C) Le (timide) essor des jeux de hasard à Hainan 177

1. Le tourisme et les jeux d'argent 178

a) Attirer les joueurs étrangers et préserver la population locale 178

b) Casinos et statut politique et administratif 180

2. L'essor des jeux de hasard en Asie 180

a) Le renouveau de Macao 181

b) L'exemple de Singapour 182

c) Les autres destinations de jeux en Asie 182

d) Les raisons de cette évolution 183

i- L'exemple des Etats-Unis 184

ii- L'essor des casinos, et le marché chinois 185

3. L'introduction des jeux d'argent à Hainan 185

a) Les loteries et le pari mutuel à Hainan 186

b) Les casinos à Hainan 186

i- Une première tentative avortée 187

ii- Des « cashless casinos» à Hainan 187

iii- Les obstacles au développement des jeux à Hainan 188

Chapitre VII, le développement d'une province stratégique 191

A) Les îles périphériques, des territoires stratégiques 191

1. Des espaces relais 191

2. Les îles périphériques et le domaine maritime 192

3. L'armée dans les îles périphériques 193

a) Une forte présence militaire 193

b) L'armée et le développement des îles périphériques 194

i- Quels avantages pour les îles périphériques ? 194

ii- Une gestion des ressources spatiales non-optimale ? 195

B) Hainan et la mer de Chine méridionale 196

1. Les tensions en mer de Chine méridionale 197

2. Les motifs de ces revendications 199

a) Sansha et le commerce mondial 199

b) Un site riche en ressources halieutiques ? 200

c) Les hydrocarbures en mer de Chine méridionale 201

i- Des ressources convoitées 201

ii- Le secteur pétrochimique à Hainan 203

3. Le tourisme en mer de Chine méridionale 204

C) La présence militaire à Hainan 205

1. Les bases militaires à Hainan 205

a) La base navale de Yulin 207

2. Le site de lancement spatial de Wenchang 207

3. L'armée dans l'économie de Hainan 209

D) Le forum de Boao, un instrument du soft power chinois 210

1. Le *soft power* chinois 210

2. Le Forum pour l'Asie de Boao 211

a) Présentation du forum 211

b) Le Davos chinois ? 211

c) Une enclave du Centre 213

3. L'essor de la marque « Boao » 214

TROISIEME PARTIE, DEVELOPPEMENT ET ACTEURS LOCAUX A HAINAN 217

Chapitre VIII, *Hainan Airlines* et l'économie provinciale 219

A) Entreprises d'Etat et gouvernements locaux 220

1. Une transition graduelle 220

2. Les entreprises d'Etat en Chine 221

a) Le poids des entreprises d'Etat 221

b) Les réformes des entreprises d'Etat 222

c) Quel lien avec les gouvernements locaux ? 223

3. Le tourisme à Hainan, l'argument de l'industrie naissante ? 224

B) Hainan Airlines, un géant économique 225

1. Un groupe à l'origine du tourisme à Hainan 225

a) La compagnie Hainan Airlines 225

b) Les autres activités de HNA dans le tourisme à Hainan 226

2. Un acteur global 226

a) HNA, un leader du tourisme 226

b) Un groupe très diversifié 229

C) Un colosse aux pieds d'argile ? 231

1. Un groupe peu transparent 231

a) Le cas de Hainan Airlines 232

b) Le cas de l'aéroport de Haikou *233*

c) Des investissements croisés *234*

2. Un groupe endetté 235

a) Des liens privilégiés avec le secteur bancaire *235*

b) L'appui des gouvernements locaux *236*

c) Des partenaires étrangers *236*

d) Une situation préoccupante *237*

D) L'impact de HNA sur l'économie provinciale 238

1. La stratégie de HNA 238

2. La faiblesse du secteur privé à Hainan 239

a) La domination des entreprises détenues par la province *239*

b) Quelle conséquence sur l'offre touristique ? *242*

Chapitre IX, la population locale et le développement de l'île 245

A) L'emploi et la formation à Hainan 246

1. La persistance des inégalités 246

a) La domination des Continentaux *246*

b) Des inégalités toujours présentes *248*

c) Des inégalités typiques des économies insulaires ? *249*

2. L'éducation et le tourisme à Hainan 250

a) L'importance de l'éducation pour le développement du tourisme *250*

b) Un faible niveau d'éducation à Hainan *251*

c) Une offre universitaire limitée jusqu'aux années 2000 ..... *252*

d) Vers une spécialisation de l'enseignement dans le tourisme *253*

e) Les bénéficiaires de ces programmes ? *254*

i- L'arrivée des étudiants du continent 254

ii- Quelle place pour les locaux ? 254

B) Les Hainanais face au secteur immobilier 255

1. L'exclusion de la population locale 255

a) Les expulsions à Hainan 255

b) Le prix élevé de l'immobilier 257

2. Le phénomène des résidences secondaires 259

a) Une nouvelle communauté 259

b) Investir dans l'immobilier 259

c) Quelles relations entre locaux et propriétaires de résidences secondaires ?.. 260

d) Les propriétaires étrangers 261

3. Un secteur fragile 262

a) Une forte dépendance économique 262

b) Vers la baisse des prix de l'immobilier ? 262

4. Des conflits d'intérêts 264

a) Un environnement et une culture menacés ? 264

b) Les relations entre gouvernements locaux et entreprises 264

c) Quel développement pour la population locale ? 265

CONCLUSION 267

A) Les racines de la périphérie de Hainan 267

B) Les premiers résultats du plan de développement de Hainan 268

C) La persistance du caractère périphérique de Hainan 271

1. Un contrôle accru du Centre 271

2. L'importance du contexte de transition 271

D) Quel plan de développement régional? 272

1. Le développement par le tourisme : une stratégie obsolète 272

2. L'absence de vision globale 272

3. Pour une plus grande participation de la société hainanaise 273

Bibliographie 275

Table des illustrations

Carte 1: la Chine du littoral 16
Carte 2: les programmes de développement régional en Chine 18
Carte 3: la stratégie d'urbanisation « 2 verticales, 3 horizontales » du 12e plan quinquennal . 21
Carte 4: un territoire éloigné de Beijing 22
Carte 5: les revendications maritimes en mer de Chine 23
Carte 6: typologie des climats en Chine selon la classification de Köppen-Geiger 25
Carte 7: préfecture autonome des Li et Miao en 1986 29
Carte 8: les six districts autonomes de Hainan 30
Carte 9: les RUP 41
Carte 10: les principales sphères d'influence étrangères en Chine en 1911 avant la chute de la dynastie Qing 67
Carte 11: Hainan, le territoire le plus méridional de l'empire japonais fin 1939 73
Carte 12: Zones spéciales chinoies au début des années 1990 89
Carte 13: localisation de Yangpu sur l'île de Hainan 91
Carte 14: les plagres de Sanya 120
Carte 15: les zones économiques suivant le plan de développement 2010-2020 147
Carte 16: les principales infrastructures de transport à Hainan 153
Carte 17: les revendications chinoises selon "la ligne en neuf traits" 198
Carte 18: champs gaziers de Yacheng et Ledong 202
Carte 19: les principales installations militaires et spatiales à Hainan 206
Carte 20: localisation de Boao sur l'île de Hainan 212
Carte 21: le site de Boao 213

Tableau 1: poids des régions administratives chinoises dans le PIB national 36
Tableau 2: les régions admnistratives chinoises et leur PIB par habitant 37
Tableau 3: le poids des secteurs économiques dans quelques provinces chinoises en 2011 ... 38
Tableau 4: Divers caractéristiques des R.U.P. 43
Tableau 5: L'économie des R.U.P. 44
Tableau 6: les touristes domestiques à Hainan 119
Tableau 7: les touristes étrangers à Hainan 127

Tableau 8: les principaux actionnaires de Hainan Airlines 233
Tableau 9: Liste des 22 entreprises générant le plus de revenus à Hainan en 2012..... 241

Photographie 1: le temple des cinq ministres à Haikou 53
Photographie 2: stèle musulmane exposée au musée provincial de Haikou 60
Photographie 3: le consulat allemand dans les années 1930 70
Photographie 4: la présence des chaines hôtelières internationales à Yalng Bay, Sanya 117
Photographie 5: bar russe à Sanya..... 122
Photographie 6: publicité vantant le tourisme à Hainan 124
Photographie 7: le Cactus Resort à Sanya..... 130
Photographie 8: spectacle indonésien à Xinglong..... 132
Photographie 9: Misses sur le mobilier urbain de Sanya 135
Photographie 10 : boutique hors taxes en construction à Sanya 176
Photographie 11: programme immobilier développé par "HNA Real Estate" à Haikou 229

Schéma 1: le groupe HNA, ses principaux secteurs d'activité 230
Schéma 2: exemple de participations croisées au sein de HNA..... 235

INTRODUCTION

L'île chinoise de Hainan a connu une très forte mutation depuis 1988 et son accès au rang de province. Ce territoire, autrefois négligé, est sorti de sa torpeur au début des années 1980 lors de l'ouverture de la Chine au reste du monde. Après avoir échoué à transformer Hainan en un nouveau Taïwan, les autorités chinoises ont pour objectif de faire de Hainan une destination touristique internationale pour 2020. Si l'île attire déjà de nombreux touristes chinois – ils étaient près de trente millions en 2011–, les visiteurs étrangers sont encore rares à Hainan (moins d'un million en 2011). La destination « Hainan » peine à s'imposer sur la scène internationale, malgré des investissements colossaux. Néanmoins, de solides infrastructures ont vu le jour sur l'île, et la province connaît une forte croissance grâce un secteur immobilier florissant. Des politiques spéciales y ont été expérimentées conférant à cette province insulaire un statut unique en Chine.

La province de Hainan n'est pas la seule région chinoise où Beijing applique des politiques de développement spécifiques. D'autres régions comme le *Dongbei* et les provinces occidentales connaissent des programmes de développement adaptés à leurs caractéristiques. Ces plans ont pour objectif d'assurer un meilleur équilibre interrégional entre les provinces de l'intérieur et celles plus développées du littoral ; ces politiques visent aussi à accompagner certaines régions dans leur transition vers une économie plus ouverte, et réduire ainsi le poids de l'Etat dans certains secteurs.

Bien que l'île de Hainan ne soit pas encore devenue une destination de rang international, les politiques mises en œuvre ont permis l'essor du tourisme, au moins au niveau national. Ce secteur a permis à l'île de connaître un développement économique. Cependant, on peut s'interroger sur les conséquences de ces politiques de développement sur la relation entre Hainan et le reste de la Chine. Comme nous le verrons dans notre second chapitre, l'île de Hainan a été historiquement délaissée par le pouvoir central, et pouvait être considérée comme un espace périphérique. Le nouveau plan de développement par le tourisme brise-t-il ce rapport de centre à périphérie ?

A) Objectifs de la thèse

L'objectif principal de cette thèse est de mieux comprendre les politiques de développement régional en Chine, et notamment dans les zones périphériques. Plus que l'analyse de l'industrie du tourisme à Hainan, notre thèse se penche sur les relations entre les différents acteurs des politiques de développement. Notre étude se propose d'analyser les relations entre gouvernements central et provincial, les entreprises et les populations locales, dans un contexte de transition économique. Depuis l'ouverture de la Chine, les inégalités régionales se sont accrues entre le littoral très dynamique et les provinces de l'intérieur moins prospères. Pour remédier à ce déséquilibre, le gouvernement central a lancé plusieurs campagnes de développement régional. Malgré ces efforts, les inégalités régionales demeurent fortes en Chine.

La thèse que nous souhaitons valider est que les politiques de développement régionales telles que pratiquées en Chine ne mettent pas fin à la situation périphérique des régions les moins développées.

Nous nous interrogerons sur le rôle et les limites de l'intervention de l'Etat, à travers les politiques spécifiques, dans le développement régional. Jusqu'à quel point, une région périphérique doit-elle être assistée dans son développement ?

B) Hypothèses

Notre première hypothèse est que la province de Hainan est un territoire périphérique et se distingue des autres territoires administratifs chinois. L'île partage à la fois des caractéristiques du littoral chinois ainsi que de l'Ouest de la Chine, mais n'entre dans aucune de ces catégories, ce qui rend Hainan très spéciale. De nombreux chercheurs ont tendance à considérer leur terrain comme unique, nous essaierons de ne pas tomber dans ce travers, et notre position est la suivante, si Hainan semble être un territoire chinois à part, cette province partage de nombreuses caractéristiques avec d'autres régions insulaires comme les DOM-TOM français, les Canaries espagnoles ou encore l'état libre associé de Porto Rico. L'ensemble de ces territoires périphériques font face à des défis communs, d'une part dans leurs relations avec les autorités centrales et d'autre part dans leur stratégie de développement, et notamment l'importance de leur secteur touristique. Hainan se démarque cependant de ces autres régions périphériques du fait que la Chine est un pays en « transition », le poids de

l'Etat dans les choix économiques locaux y est donc plus important. Dans cette thèse, Hainan est donc étudiée comme une région périphérique et comparée à d'autres territoires.

Deuxièmement, les politiques de développement régional dans les zones périphériques renforcent le contrôle du centre aux dépends du gouvernement local et de sa population. La dépendance envers le centre s'accroît. Les régions périphériques restent des zones stratégiques, et le poids du gouvernement central demeure important. Les diverses politiques spéciales expérimentées ne font qu'augmenter la dépendance de l'île envers le continent.

Une autre hypothèse est que, dans le système économique chinois, les premiers bénéficiaires du plan de développement, ne sont ni la population locale, ni les entrepreneurs privés, mais les entreprises liées au gouvernement local. Si cette tendance permet de fonder les bases d'une industrie, -en ce qui nous concerne le tourisme-, elle freine l'émergence d'acteurs privés, et donc ralentit le développement de l'ensemble de l'économie de l'île sur le long terme.

C) Les concepts utilisés dans notre thèse

Pour mener nos recherches, nous avons identifié plusieurs thèmes déterminants tels que le principe de centre et périphérie, les politiques de développement, et le concept de transition associé à l'étude des entreprises appartenant aux gouvernements locaux en Chine.

1. Centre et périphérie

Cette thèse s'appuie sur le concept de centre et de périphérie. Dans notre thèse, nous utilisons cette notion pour qualifier les relations entre la province de Hainan et la Chine, et les politiques de développement qui sont appliquées sur l'île. Le duo centre-périphérie apparait dans plusieurs disciplines, et a été développé par de nombreux auteurs.

a) La périphérie chez Wallerstein

Nous retiendrons le concept des systèmes économiques mondiaux (*World economic systems*) élaboré par Immanuel Wallerstein, sous l'influence de la théorie de la dépendance d'Andre G. Frank. Selon lui, le développement économique d'un pays ne peut être compris que dans le contexte de

l'économie capitaliste mondiale[1]. Les bases de ce système ont vu le jour avec la construction de plusieurs empires européens (espagnol, portugais, puis hollandais, anglais et français)[2] à partir du XVIe siècle qui a permis d'élargir le système économique mondial à l'ensemble des continents, et repose sur une division fonctionnelle et géographique du travail. Wallerstein utilise alors le concept de périphérie pour décrire sa division du monde. Si l'on fait abstraction de quelques régions exclues du système économique mondial (comme certaines sociétés primitives n'ayant pas de contact avec l'extérieur ou « isolat »), les systèmes économiques mondiaux se diviseraient entre centre(s) et périphéries:

> « *World-economies then are divided into core-states and peripheral areas* »[3].

S'ajouteraient aussi les « aires semi périphériques »:

> « *There are also semiperipheral areas which are in between the core and the periphery on a series of dimensions, such as the complexity of economic activities, strength of the state machinery, cultural integrity, etc* »[4].

Le « centre » se distingue par ses salaires élevés, son haut niveau technologique et la diversité de sa production contrairement à la périphérie et ses bas salaires, sa faiblesse technologique, et sa production limitée[5]. Les aires périphériques seraient exploitées principalement pour leurs matières premières[6]. Selon cette théorie, les frontières entre les différentes régions ne seraient pas infranchissables, et par exemple, une périphérie pourrait se transformer en semi-périphérie en diminuant sa participation au commerce mondial[7], et donc en créant son propre système. La division entre ces régions dépendrait du degré de la force de l'Etat:

> « *...that the world-economy develops a pattern where state structures are relatively strong*

---

[1] Jeffrey KENTOR, *Capitalism and coercion: the economic and military processes that have shaped the World-Economy 1800–1990*, New York, Garland Press, p.8.

[2] Pour Wallerstein, la force du système économique moderne, qui existe depuis près de cinq cent ans, réside justement dans l'absence d'unité politique. Il n'y a pas un empire mais plusieurs puissances, ce système politique hétérogène a été favorable aux intérêts économiques des marchands, et a permis l'émergence du capitalisme. Olgierd KUTY, *La négociation des valeurs: introduction à la sociologie*, Bruxelles, De Boeck Université, 2ème tirage, 1998, p.138.

[3] Immanuel WALLERSTEIN, *The modern World-System: Capitalist agriculture and the origins of the European World-Economy in the sixteenth century*, New York, Academic Press, 1976, pp. 229-233.

[4] *Ibid.*

[5] Peter DANIELS, Michael BRADSHAW, Denis SHAW, James SIDAWAY, *An introduction to human geography: issues for the 21st century*, Harlow, Pearson Education, 3e édition, 2008, p.41.

[6] Robert A. DODGSHON, *Society in time and space: a geographical perspective on change*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p.70.

[7] Pour Wallerstein, il est impossible pour un pays de sortir complètement de l'économie capitaliste mondiale. Seule une politique d'autonomie (*self-reliance*) peut permettre à une périphérie d'évoluer vers le centre. V. KUBÁLKOVÁ, A. A. CRUICKSHANK, *International inequality*, Londres, Croom Helm, 1981, p.120.

in the core areas and relatively weak in the periphery »[8].

b) Les « économies-mondes » de Fernand Braudel

L'opposition « centre-périphérie » apparaît d'autre part dans l'œuvre de Fernand Braudel. Selon lui, les « économies-mondes » ont à leur tête un centre qui domine une zone intermédiaire et une périphérie. Mais, il note un lien de dépendance à double niveau entre le centre et la périphérie : le centre dépend des ressources de la périphérie, et cette dernière dépend des besoins du centre. Pour Braudel, les centres sont avant tout des villes commerciales. Braudel, dans une vision historique, insiste sur l'évolution des centres, une ville peut perdre son statut de centre économique (décentrage) et être remplacée par une autre (recentrage)[9]. Ainsi, depuis le Moyen-Age jusqu'à aujourd'hui, Venise, Gênes, Amsterdam, Londres, et New York ont tout à tour été des centres de l'économie mondiale. Ces changements sont le résultat « *de rivalités et de crises économiques souvent violentes* »[10]. Pour Braudel, plusieurs « économies-mondes », et donc plusieurs centres avec leur propre aire d'influence, peuvent coexister[11].

c) Le modèle centre-périphérie de Friedmann

Dans le domaine de la géographie économique, John Friedmann a utilisé le concept de « centre-périphérie » pour décrire son modèle de la diffusion de la croissance économique. Contrairement à Wallerstein, son modèle ne se concentre pas sur une « économie-monde » et peut s'appliquer directement à un niveau national ou local. Dans sa théorie, élaborée au début des années 1960[12], Friedmann souligne le rôle de l'innovation dans les rapports « centre-périphérie ». Cette innovation peut être technique, mais aussi institutionnelle, politique ou culturelle. L'innovation naît dans le centre principal, pour se diffuser, d'une manière hiérarchique, vers d'autres régions moins centrales, puis vers la périphérie. C'est le cas par exemple de la révolution industrielle née en Angleterre à la fin du XVIIIe siècle qui s'est

---

[8] *Ibid.*

[9] Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, 1985.

[10] Luca MELDOLESI, « Introduzione », in Ferdinand BRAUDEL, *I tempi della storia: Economie, società, civiltà*, Bari, Edizioni Dedalo, 1986, p.22.

[11] Léo PONCELET, « L'ethnographie et l'analyse des systèmes-mondes », *Anthropologica*, Vol.13, n°1, 2001, Waterlow, Can., Wilfried Laurier University Press, pp.43-70.

[12] Friedmann se penche alors sur le cas du développement économique au Vénézuela. John FRIEDMANN, « El crecimiento económico y la estructura urbana de Venezuela », *Revista de Economía Latinoamericana*, Vol. 2, n°6, 1962, pp. 115-204.

diffusée progressivement en Europe occidentale et en Amérique du Nord au XIXe siècle. Pour Friedmann, les pôles d'innovation correspondent aux grandes villes, par conséquent, les métropoles peuvent être assimilées à des « centres ». Friedmann note que l'émergence de nouveaux pôles et l'intégration de la périphérie forment un processus difficile, qui doit répondre à une volonté politique, à cause du caractère auto-renforçant du « centre ».
Afin de créer de nouveaux « centres », Friedmann suggère des politiques de renforcement des investissements publics dans les infrastructures pour attirer les acteurs économiques privés. La priorité doit être donnée au développement des centres urbains (du plus important au plus petit), qui sont les espaces les plus aptes à s'intégrer au « cœur »[13]. Cette hiérarchie des villes, a par la suite, influencé de nombreux auteurs dans les études urbaines comme Saskia Sassen[14].

d) La culture du centre chez Shils

Les notions de centre et de périphérie apparaissent aussi dans le champ de la sociologie notamment dans l'œuvre d'Edward Shils. Dans un article publié en 1975 intitulé « *Center and periphery: Essays in macrosociology* », Shils note que le centre est avant tout culturel, sa localisation, sa géographie importent peu:

> « *The central zone is not, as such, a spatially located phenomenon* »[15].

Toute société possède un centre, où se structurent sa culture, ses croyances et ses valeurs. Celles-ci gouvernent l'ensemble des institutions de cette société, et forment un « système culturel central ». Selon Shils, il n'existe pas qu'un seul type de rapport centre-périphérie. L'intensité de cette relation varie d'une société à une autre. Pour Shils, la révolution industrielle, et la modernisation de la société, ont transformé les rapports entre centre et périphérie:

> « *In modern society, […] the mass population is no longer largely without contact with the central value system* »[16].

La représentation de l'ensemble de la population dans le système central, a diminué les inégalités et rapproché le centre de sa périphérie:

---

[13]Charles GORE, *Regions in question: space, development theory, and regional policy*, Londres, Methuen & Co, 1984, p.119.
[14] Saskia SASSEN, *Cities in a World Economy*, Pine Forge, 3e édition, 2006, p.22.
[15]Edward SHILS, *The constitution of society*, Chicago, The University of Chicago Press, 1982, 4e édition, p.93.
[16] Edward SHILS, *Center and periphery: Essays in macro-sociology*, Chicago, The University of Chicago Press, 1975, pp.3-16.

« *The peak at the center is no longer so high; the periphery is no longer so distant* »[17].

Si la théorie de la dépendance et celle du « *World Economic System* » ont été en partie contredites par le développement de certains pays du sud, les concepts de centre et périphérie semblent être toujours à l'ordre du jour. En étudiant le cas de Hainan, nous tenterons d'analyser les politiques de développement comme facteur de recentrage de l'île.

2. Les politiques de développement régional

Notre thèse aborde la question des politiques de développement régional. Cette notion est apparue sous sa forme moderne au XXe siècle. Les premières politiques de développement régional ont été formulées aux Etats-Unis comme réponse à la crise de 1929. On peut citer le cas de la vallée du Tennessee[18]. Mais, c'est après la seconde guerre mondiale, que sont appliquées massivement les politiques de développement régional dans les pays occidentaux, comme « l'administration pour le développement économique » (*Economic development administration*) mise en place aux Etats-Unis en 1965 sous la présidence de Lyndon Johnson. Ces mesures doivent permettre de réduire les inégalités entre les régions les plus riches et les plus pauvres. Mais l'ensemble de ces mesures sont remises en cause avec les politiques néo-libérales aux Etats-Unis[19] et au Royaume-Uni dans les années 1980, puis après la chute de l'URSS.

Dans les régimes socialistes, les politiques de développement régional résultaient de la planification économique. En Union Soviétique, particulièrement après la mort de Staline[20], chaque région s'était vue attribuer une spécialisation et des objectifs à atteindre par industries. Cependant, cette spécialisation répondait plus à des préoccupations stratégiques qu'économiques. Dans les économies de marché, les politiques de développement régional n'ont que peu d'effets. Elles restent appliquées dans les régions, où justement le marché reste faible, dans les zones sinistrées, ou les régions insulaires. Cela nous amènera à étudier l'intervention de l'Etat dans l'économie chinoise.

---

[17] *Ibid.*

[18] John Friedmann et Clyde Weaver, *Territory and function: the evolution of regional planning*, Berkeley, University of California Press, 1979.

[19] Sous l'administration Reagan, les budgets consacrés aux programmes de réduction des inégalités régionales sont diminués. Robert LAKE, Robin LEICHENKO, Amy GLASMEIER *et al.*, *EDA and U.S. economic distress 1965–2000*, Rutgers, The State University of New Jersey, juillet 2004, disponible sur http://www.ipsr.ku.edu/KUforKS/2004julyEDAandUSeconomicdistressreport.pdf, consulté le 20 juillet 2013.

[20] Durant la période stalinienne, la priorité est donnée à une gestion sectorielle, et non régionale.

3. Transition

Notre thèse s'intéressa à l'évolution des rapports de centre à périphérie dans un contexte de transition économique. La Chine n'a pas fait le choix d'une « *thérapie de choc* » dans cette transition mais applique progressivement des mesures visant à une certaine ouverture de son économie. Depuis les années 1990, Beijing a privatisé de nombreuses entreprises. Celles-ci étaient en général peu compétitives et innovantes[21]. Malgré ces privatisations, l'Etat chinois reste aux commandes des entreprises les plus stratégiques, notamment dans les secteurs des hydrocarbures (*Sinopec*) de la finance (*Bank of China*)…

Au niveau local, de nombreuses entreprises sont dans les mains des diverses administrations. Si ces entreprises sont officiellement privées, leurs principaux actionnaires restent les gouvernements locaux. Grâce à leurs liens privilégiés avec l'administration, elles bénéficient d'un accès plus large au crédit[22] et profitent d'une situation de quasi-monopole en raison du protectionnisme local[23]. Comment ces entreprises participent-elles aux politiques de développement local ? Dans un contexte d'ouverture économique, les relations entre les gouvernements locaux et ces entreprises ne sont-elles pas contreproductives ? Quelles devraient être les limites à l'intervention des gouvernements locaux dans l'activité économique de leur territoire ?

D) L'état de l'art

L'ile de Hainan reste un terrain peu étudié, peu de recherches y ont été consacrées, et celles-ci restent concentrées sur un petit nombre de questions. Ce sont premièrement les réformes expérimentées à Hainan et son statut de Zone Economique Spéciale (ZES) qui vont attirer l'attention des chercheurs. Ainsi, en 1984, Hainan est choisie pour expérimenter de nouvelles réformes économiques, et en 1988 Hainan accède au rang de province, et reçoit le statut de Zone Economique Spéciale. Hainan connait alors une très forte croissance et sort de

[21] Shahud YUSUF, Kaoru NABESHIMA, Dwight PERKINS, *Under new ownership: Privatizing China's state-owned enterprises*, Stanford, Stanford University press, Washington, World Bank, 2006.

[22] Sandra PONCET, Walter STEINGRESS et Hylke VANDENBUSCHE, *Financial constraints in China: firm-level evidence*, Institut de recherches économiques et sociales, Université de Louvain Discussion paper 2009-35, 2009.

[23] Dali YANG, « Economic transformation and state rebuilding in China », in Dali YANG et Barry NAUGHTON (eds.), *Holding China together: diversity and national integration in the Post-Deng era*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp.120-148.

son isolement. Cet épisode a été longuement étudié par David S. Goodman et Feng Chongyi dans de nombreux articles de référence analysant les résultats des réformes sur l'île. Goodman et Feng ont aussi analysé les rapports d'influence et de dépendance entre Hainan et Beijing dans un article intitulé « *Hainan province in reform: political dependence and economic interdependence* » paru en 1997[24]. Ils avaient déjà souligné les relations difficiles entre le continent et la société insulaire.

L'échec des réformes et les crises financière et immobilière qui en résultent deviendront aussi les sujets d'étude de quelques articles[25].

Par la suite, de nouvelles recherches sur Hainan sont publiées lorsque l'île s'interroge sur la stratégie à adopter concernant son développement. On peut ainsi citer l'article rédigé par Matthew Chew et Yang Guanxiong qui présente Hainan dans un ouvrage collectif dédié à « *The Pan Pearl river delta* ». Cet article rend compte des tensions entre gouvernements central et local dans le choix du tourisme comme principal secteur de l'île.

En 2008, Kjeld Erik Brødsgaard directeur de *l'Asia Research Center* à Copenhague publie un ouvrage de référence sur Hainan : « *Hainan – State, Society, and Business in a Chinese Province* »[26]. Cette monographie étudie principalement les politiques de développement appliquées à Hainan ainsi que les relations entre le pouvoir central et les autorités provinciales. L'auteur fait une présentation complète de l'île et dresse le bilan des réformes expérimentées sur l'île depuis les années 1980. Depuis le début des années 2000, de nombreuses recherches se sont penchées sur le cas de Hainan. Mais il s'agit principalement d'études liées au développement du tourisme, et n'abordent les relations centre à périphérie que de manière très indirecte. On peut noter que de plus en plus d'étudiants, chinois ou étrangers, traitent des questions liées au tourisme à Hainan comme sujet de thèse. On peut par exemple citer la thèse développée par Michael Stone sur l'écotourisme à Hainan[27]

Notre thèse a pour ambition de s'inscrire dans la lignée de Goodman, Feng et Brødsgaard. Mais, elle se concentre principalement sur un aspect des politiques de

---

[24] Feng Chongyi et David S.G. Goodman « Hainan province in reform : political dependence and economic interdependence, in Peter Cheung et Jae Ho Chung (eds), *Provincial strategies of economic reform in post-Mao China : leadership, politics and implementation*, Armonk, NY: M.E. Sharp, 1998.

[25] Voir par exemple CHI Fulin, « Rise and fall of the Hainan Development Bank », *Transition*, Vol.9, n°5, World Bank, octobre 1998, p.18, disponible sur http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSITION/Newsletters/20561452/sepoct98.pdf, consulté le 18 juillet 2013.

[26] Erik Kjeld BRØDSGAARD, *Hainan – State, Society, and Business in a Chinese Province*, Londres, Routledge, 2009

[27] Michael J. STONE, *Ecotourism & community development : case studies from Hainan, China*, University of Waterloo, Ontario, 2002, Master of Arts In Planning, disponible sur http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/s4/f2/dsk3/OWTU/TC-OWTU-79.pdf, consulté le 20 juillet 2013.

développement réalisées à Hainan, celui des rapports entre le gouvernement central, les autorités provinciales et le secteur privé. Les analyses de Goodman et Feng ont été réalisées avant l'essor du tourisme à Hainan, et l'ouvrage de Brødsgaard précède le plan de développement de Hainan par le tourisme. Notre objectif est d'évaluer les transformations apportées par le tourisme et notamment le programme de développement de 2010 en termes politiques et économiques. Les nouvelles politiques de développement de Hainan basées sur le tourisme ne sont-elles qu'une continuation des réformes enclenchées sur l'île depuis les années 1980, et perpétuent-elles le statut de région périphérique de Hainan, ou au contraire peut-on voir dans ce programme régional une rupture ? Les limites à l'intégration de Hainan constatées par Goodman, Feng et Brødsgaard se voient-elles reproduites, affaiblies ou renforcées par l'application du programme de développement basé sur l'essor du tourisme ?

Si nous abordons différents sujets liés à notre problématique et empruntons des notions à plusieurs disciplines telles que l'histoire, la géographie, la géographie économique, la sociologie, l'économie, les sciences politiques, cette thèse appartient au domaine de la socio-économie du dévelopement. Nous revendiquons cette approche multidisciplinaire, comme l'avaient déjà adoptée auparavant Goodman, Feng et Brødsgaard en raison premièrement des différents aspects (social, géographique, économique, politique) de la situation périphérique de Hainan mais aussi à cause de l'impact très fort de ces politiques de développement sur la société et l'économie de l'île.

E) Méthodologie

Lors de la rédaction de notre mémoire de Master 2 qui traitait du développement du tourisme à Hainan, nous avions déjà constaté le caractère périphérique de l'île et certains problèmes liés au tourisme. Nous avions pu noter les liens de dépendance qui unissaient Hainan au reste de la Chine. Ces premiers travaux ont servi de point de départ pour la réalisation de cette thèse ; ils ont été approfondis par nos recherches ultérieures.

Deux enquêtes de terrain ont été menées sur l'île de Hainan. Lors de ces séjours, nous avons conduit de nombreux entretiens dans des entreprises de différents secteurs économiques notamment le tourisme, l'hôtellerie, l'immobilier, les hautes technologies, l'industrie pharmaceutique, et l'agriculture. Nous avons aussi pu mener des entretiens avec des professeurs. Nous avons cependant eu des difficultés à rencontrer des membres de l'administration de l'île.

D'autres entretiens ont eu lieu par courriels notamment avec envois de questionnaires à des établissements hôteliers, à des visiteurs de l'île, à des investisseurs, et des propriétaires de résidences secondaires.

Cette recherche s'est complétée d'une veille médiatique sur Hainan et autres sujets concernant le tourisme et les politiques régionales en Chine, à travers la presse tant anglophone (*South China Morning Post*, *China Daily*, *New York Times*, *Washington Post*, *Time Magazine*, *the Wall Street Journal*) que sinophone (*Hǎinán Rìbào*, 海南日报, *Guǎngzhōu Rìbào*,广州日报…)

La participation à plusieurs conférences à Hong Kong, Nantes, Tirana et la Nouvelle Orléans nous a permis de confronter nos premiers résultats et le cas échéant de reformuler certaines questions.

F) Structure de la thèse

Cette thèse est divisée en trois parties. La première qui s'intéresse à Hainan comme région périphérique, comporte quatre chapitres. Nous présenterons tout d'abord les régions périphériques chinoises et les initiatives visant à leur développement. Nous tenterons de démontrer que l'île de Hainan, peut être considérée comme une région périphérique, et que cette province partage certaines caractéristiques avec d'autres régions insulaires, notamment les régions ultra-périphériques européennes. Nous reviendrons aussi sur le rôle du tourisme dans les relations centre à périphérie. Notre second chapitre sera consacré à l'aspect historique des relations entre la Chine et Hainan, nous mettrons en avant l'isolement de l'île et son faible développement depuis sa colonisation jusqu'à la veille des réformes. Nous évoquerons aussi la place que tenait Hainan dans les rapports entre la Chine et les puissances coloniales. Le troisième chapitre de cette partie aura pour objet les réformes appliquées à l'île de Hainan et leurs impacts. Nous nous efforcerons de démontrer que les politiques appliquées à Hainan dans les années 1980 et 1990 n'avaient pas pour objectif principal de développer l'île mais d'utilier l'île pour expérimener de nouvelles réformes. Enfin nous terminerons notre première partie, en présentant le secteur du tourisme à Hainan de ses origines jusqu'à aujourd'hui en insistant sur le programme de développement lancé en 2010.

La seconde partie de cette thèse aura pour objectif d'étudier la présence de l'Etat central à Hainan et d'évaluer son influence. Le cinquième chapitre de cette thèse aura pour ambition

de démontrer que le développement du tourisme, et notamment des infrastructures liées à ce secteur a accentué la dépendance de Hainan vis-à-vis du continent. Le chapitre suivant s'intéressera au statut de l'île. La province jouit officiellement d'un statut particulier, et de nombreuses politiques spéciales, notamment dans le secteur du tourisme y sont appliquées. Nous reviendrons sur la création de boutiques hors-taxes et l'autorisation des loteries à Hainan. Ces mesures renforcent-elles l'autonomie de l'île, ou au contraire illustrent-elles une plus grande ingérence de l'Etat central dans la politique insulaire ? Le dernier chapitre de cette partie aura pour objet l'aspect géopolitique que revêt Hainan pour Beijing. Comme d'autres îles périphériques, Hainan reste un territoire stratégique, comment cela peut-il s'accorder avec le développement du tourisme à Hainan ? Nous aborderons la présence militaire à Hainan et le cas du forum asiatique de Boao, une enclave du centre en périphérie.

Notre dernière partie sera consacrée à l'étude de la gouvernance de l'île et des acteurs économiques locaux. Les politiques de développement pratiquées à Hainan ont-elles permis au gouvernement local, aux entreprises et habitants de la province de s'affirmer, de mieux défendre leurs intérêt et ainsi de sortir de leur situation périphérique ? Dans le huitième chapitre, nous étudierons l'intervention du gouvernement provincial dans l'économie insulaire à travers les entreprises appartenant à la province, comme notamment le groupe *Hainan Airlines* (HNA). Nous nous pencherons sur le cas de cette entreprise, à l'origine du développement touristique sur l'île, mais qui aujourd'hui pourrait menacer le développement de ce secteur en raison de son omniprésence. Nous reviendrons enfin sur les inégalités entre la population locale et les visiteurs du continent. Les politiques de développement par le tourisme ont-elles réduit les tensions qu'avaient déjà constatées Feng Chongyi et David Goodman à la fin des années 1990 ? Nous étudierons comment la question de l'immobilier reste centrale dans les rapports entre population locale, visiteurs, et gouvernement provincial.

G) Recherches ultérieures

Nous espérons que cette thèse puisse permettre à d'autres chercheurs d'approfondir le cas de la province de Hainan, qui nous semble encore peu étudié et d'évaluer les résultats des politiques de développement sur l'île dans les prochaines années. Si la province de Hainan peut sembler être un cas particulier en raison de la transition économique que connaît la Chine, il pourrait être intéressant de confronter certaines conclusions, notamment sur les limites à l'intervention publique dans d'autres régions périphériques.

PREMIERE PARTIE, HAINAN UNE PERIPHERIE CHINOISE

Chapitre I, Hainan et les régions périphériques en Chine

A) Centre et périphérie en Chine

Afin de mieux comprendre la place que tient Hainan dans les rapports « centre-périphérie » en Chine, nous nous proposons tout d'abord d'analyser les régions périphériques chinoises et leurs politiques de développement.

1. La Chine du littoral

Il existe des disparités régionales en Chine, ces inégalités se sont accrues depuis l'ouverture du pays. Les provinces du littoral ont été les premières à tirer profit de l'ouverture de la Chine, et ont par conséquent atteint un niveau de développement supérieur au reste du pays.
Ces provinces, en raison de leur poids démographique et leur dynamisme économique peuvent être considérées comme les « centres » de la Chine.
Depuis l'ère de Deng Xiaoping, la place centrale du littoral chinois s'est vue réaffirmée. Grâce à la politique d'ouverture économique, les anciens ports des traités inégaux et les concessions étrangères du littoral se sont vus transformés en ZES et autres centres de commerce et production. Avec ces réformes, le littoral a accru son rôle central dans la politique et l'économie du pays.

a) Le poids du littoral

Aujourd'hui, le littoral, rassemblant moins de 15% du territoire national, abrite environ la moitié de l'entière population chinoise et produit chaque année près des deux tiers des richesses du pays. Ce littoral comprend douze régions administratives qui sont, du nord au sud, les provinces du Liaoning[28], du Hebei, les municipalités de Tianjin et Beijing[29], le

[28] Le Liaoning fait aussi partie de la région du *Dongbei* qui bénéficie d'un programme de revitalisation.
[29] La municipalité de Beijing ne possède aucune façade maritime, elle est toutefois considérée comme faisant partie de la région du littoral en raison de l'importance de la capitale dans la vie politique et économique de la Chine, et symbolise, plus que toute autre ville, le centre du pays.

Shandong, le Jiangsu, Shanghai, les provinces du Zhejiang, du Fujian, du Guangdong, l'île de Hainan, et enfin le Guangxi dont le potentiel maritime n'est pas encore pleinement exploité[30]. Cet ensemble, densément peuplé s'articule autour des principaux pôles urbains chinois que sont au nord la conurbation Beijing-Tianjin, à l'est l'agglomération de Shanghai et le delta du Yangtsé, et au sud la mégalopole regroupant Guangzhou, Shenzhen et Hong Kong au delta de la rivière des Perles. Si ces trois pôles n'ont pas le même degré de centralité, – Beijing, la capitale restant le cœur de la politique chinoise –, ils peuvent être considérés comme les trois centres structurant l'ensemble du pays.

Carte 1: la Chine du littoral

[30] La région autonome du Guangxi reste l'entité administrative la moins développée du littoral, avec par exemple un PIB par habitant très inférieur à la moyenne nationale. Bien qu'elle possède une ouverture maritime, elle est souvent considérée comme une province de l'Ouest, et par conséquent bénéficie du programme de développement des régions occidentales. Cependant, depuis 2006 et le lancement de la zone économique du golfe de Beibu, on assiste à un redéploiement des industries et des acteurs économiques vers la côte, notamment autour du port de Beihai qui a pour ambitions de devenir une plaque tournante du commerce régional. GU Xiaosong, « The Planning and Challenges of the Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation », in LI Mingjiang et KWA Chong Guan (eds.), *China-ASEAN sub-regional cooperation : progess, problems and prospects*, Singapour, World Scientific, 2011, pp.37-56.

b) *Le littoral et l'ouverture de la Chine*

La place prépondérante du littoral dans l'économie chinoise s'explique en partie par les choix de développement opérés par la Chine depuis sa politique d'ouverture à la fin des années 1970. Les provinces du littoral ont été les premières à expérimenter les réformes économiques et donc à bénéficier des échanges commerciaux avec l'étranger. Le littoral va alors réactiver son passé commercial, s'appuyer sur ses diasporas et tirer parti des nouvelles zones économiques spéciales[31], de l'ouverture de villes côtières[32] et autres plans de développement. L'ouverture se fait dans un premier temps sur le littoral sud-est, au Guangdong et au Fujian, deux provinces qui possèdent d'importantes diasporas à l'étranger, puis en 1984, l'ensemble des villes portuaires est concerné par ces mesures, enfin, à partir des années 1990, les réformes les plus ambitieuses se concentrent sur les trois mégalopoles de Pékin, Shanghai et Guangzhou-Hong Kong.

c) *Vers une économie plus innovante*

La Chine côtière a bâti sa réussite économique sur les exportations à destination des marchés nord-américain et européen, et est donc devenue très dépendante de la conjoncture mondiale. D'autre part, le coût du travail y est devenu plus élevé, par conséquent les provinces côtières ont perdu de leur compétitivité dans les secteurs industriels à faible valeur ajoutée[33]. Les provinces du littoral ambitionnent donc d'accroître leurs activités liées à l'innovation.

---

[31] Les premières zones économiques spéciales sont établies à Shenzhen, Shantou, Xiamen et Zhuhai en 1980. En 1984, l'île de Hainan devient une ZES. Les ZES ont eu pour modèle l'exemple des zones franches taïwanaises (« export processing zones », EPZ) expérimentées depuis 1965. JIA Wei, *Chinese Foreign Investment Laws and Policies*, Westport (CT), Quorum Books, 1994, p.69, note 14.

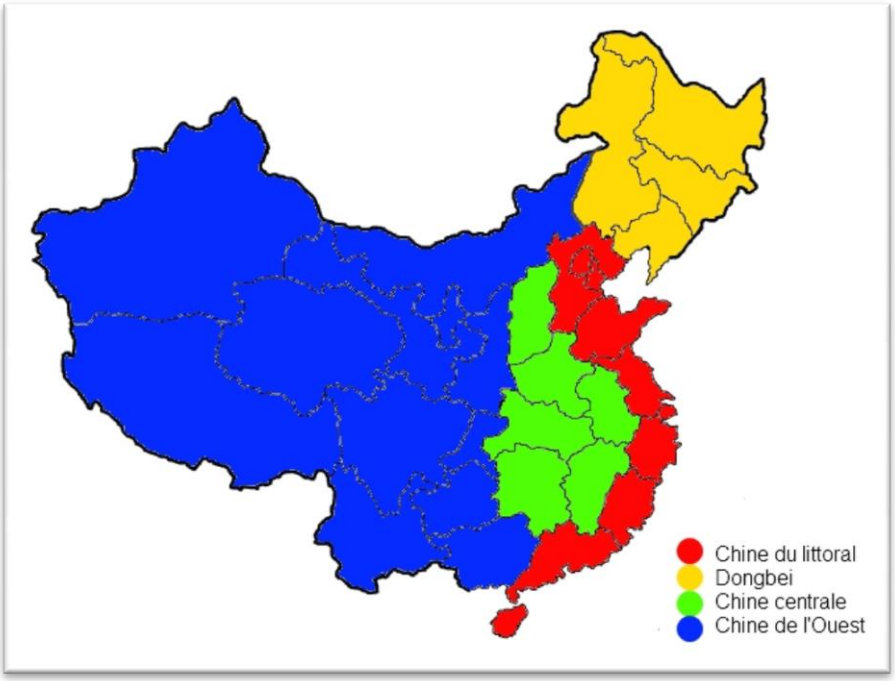
[32] En 1984, quatorze villes s'ouvrent au commerce étranger. Dalian, Qinhuangdao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lianyungang, Nantong, Shanghai, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang et enfin Beihai, toutes situées sur le littoral, sont autorisées à recevoir des investissements étrangers. Ces villes ont l'avantage, contrairement aux ZES notamment Shenzhen et Zhuhai, de posséder une base industrielle ancienne et des infrastructures suffisantes, les investissements initiaux du gouvernement sont donc moindres. YEH Kungchia, « Foreign Trade, Capital Inflow, and Technology Transfer under the Open-Door Policy », Michael Ying-Mao KAU et Susan H. MARSH (eds.), *China in the era of Deng Xiaoping: a decade of Reform*, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 1993, pp.124-147.

[33] QU Yue, CAI Fang et DU Yang « Population dividend : continue or alter », in CAI Fang (ed.) *The China population and labor yearbook*, Vol. 2, Leiden, Brill, 2010.

2. La Chine de l'intérieur et les politiques de développement

Les provinces de l'intérieur n'ont pas connu le même développement que le littoral chinois. Moins peuplées, ethniquement moins homogènes, plus agricoles, elles n'ont pas bénéficié des premières réformes économiques des années 1980. Au contraire, l'ouverture de la Chine a fragilisé leurs industries lourdes peu compétitives. Le retard économique des provinces de l'intérieur est ancien, et déjà sous Mao, le pouvoir central avait tenté d'aplanir le déséquilibre entre le littoral et l'intérieur du pays, en lançant des politiques d'industrialisation des régions du centre et de l'Ouest[34]. Depuis la fin des années 1990, de nouveaux plans de développement ont été lancés pour réduire les inégalités régionales. Ces campagnes prennent en compte les retards spécifiques de chaque sous-région de l'intérieur chinois.

Carte 2: les programmes de développement régional en Chine



[34] WANG Shaoguang, « Uneven economic development », Czeslaw TUBILEWICZ (ed.), *Critical issues in contemporary China*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2006, pp.79-112.

a) *Le programme de développement de l'Ouest (Xībù dà kāifā,* 西部大开发*)*

Dès le début des années 1990, Beijing lance plusieurs initiatives visant à développer les provinces de l'Ouest comme par exemple la construction du barrage des Trois gorges[35], ou la création de la municipalité de Chongqing en 1997[36]. La campagne de développement de l'Ouest est lancée officiellement en 1999[37]. Ce programme vise à mieux intégrer les provinces de l'Ouest dans l'économie chinoise. Il comprend plusieurs volets tels que les transports (avec par exemple l'ouverture de la ligne de chemin de fer reliant le Qinghai au Tibet), l'énergie (avec la mise en place de pipelines), ou encore l'éducation[38].

Ces politiques ont commencé à porter leurs fruits puisque les provinces de l'Ouest connaissent maintenant des taux de croissance à deux chiffres, cependant comme le note une étude récente par *Chattam House*, le niveau de développement reste moins élevé dans les provinces de l'Ouest, les inégalités et des tensions sociales et éthiques persistent notamment au Tibet et Xinjiang[39].

b) *La revitalisation du Dongbei (Zhènxīng Dōngběi lǎo gōngyè jīdì,* 振興東北老工業基地*)*

Le cas du *Dongbei* (région regroupant les provinces du Liaoning, du Jilin et du Heilongjiang) est intéressant du fait de l'évolution de cette région. Si celle-ci peut être considérée aujourd'hui comme un espace relativement périphérique, cela n'a pas été toujours été le cas. Ainsi le *Dongbei*, ou « Mandchourie » pouvait être qualifié de centre culturel sous la dynastie des Qing (1644-1912) d'origine mandchoue qui perpétuait les traditions de cette région[40], mais fermé aux Chinois d'ethnie « Han », le *Dongbei* n'était pas un centre économique important. C'est sous la domination japonaise, après la guerre russo-japonaise (1904-1905) jusqu'en en 1945, que cette région s'industrialise et devient le cœur de l'expansion japonaise

---

[35] Ce projet a été décidé en 1992.

[36] Tse-Kang LENG, « Centrally administered municipalities : locomotives of national development » in Jae Ho CHUNG et Tao-Chiu LAM (eds), *China's local administration: traditions and changes in the sub-national hierarchy*, Abingdon, UK et New York, NY, Routledge, 2010, pp.39-61.

[37] Heike HOLBIG, « The emergence of the campaign to Open Up the West: ideological formation, central decision-making and the role of the provinces ». *The China Quarterly*, n°178, 2004, pp 335-357.

[38] Par exemple, les jeunes professeurs des régions orientales sont encouragés à travailler dans les régions de l'ouest pour quelques années. Hongyi Harry LAI, « China's Western development program : its rationale, implementation, and prospects », *Modern China*, 2002, 28.

[39] Doris MA et Tim SUMMERS, « Is Chinas growth moving inland? A decade of develop the West », *Chattam House*, Asia Programme paper, 2009/02, octobre 2009.

[40] Mark C. ELLIOTT, *The Manchu Way: the eight banners and ethnic identity in. late imperial China*, Stanford: Stanford University Press, 2001.

en Chine. Au lendemain de la guerre sino-japonaise, malgré le démantèlement de certaines usines par les troupes soviétiques, le *Dongbei* reste l'une des principales régions industrielles de Chine. Cette tendance s'amplifie sous Mao en raison de la priorité donnée à l'industrie lourde, et les provinces du *Dongbei* connaissent alors une forte croissance. Wei note que de 1952 à 1978, le *Liaoning* avait l'un des PIB les plus élevés de Chine[41]. Mais avec l'ouverture de la Chine, les usines d'Etat de la région, principalement constituées d'aciéries et autres industries lourdes, perdent de leur compétitivité, et certaines doivent fermer. En 2003, est lancé le programme de revitalisation du Dongbei (*Zhènxīng Dōngběi lǎo gōngyè jīdì*, 振兴东北老工业基地) visant la restructuration et modernisation de l'économie des trois provinces. Dix ans après, de nombreux problèmes persistent notamment concernant la réforme des entreprises d'Etat du secteur de l'acier[42].

c) L'expansion de la Chine centrale (*Zhōngbù juéqǐ jìhuà,* 中部崛起计划)

Le dernier programme de développement régional concerne les provinces du centre de la Chine et a été lancé en 2004. Cette campagne vise à intégrer les provinces centrales au littoral chinois. Contrairement aux régions de l'Ouest, les provinces du centre sont densément peuplées et ethniquement homogènes, mais leur niveau de développement reste inférieur à celui des provinces de la côte. Ce programme met l'accent sur le développement des infrastructures liées au transport afin notamment de faciliter les échanges avec le reste du pays[43].

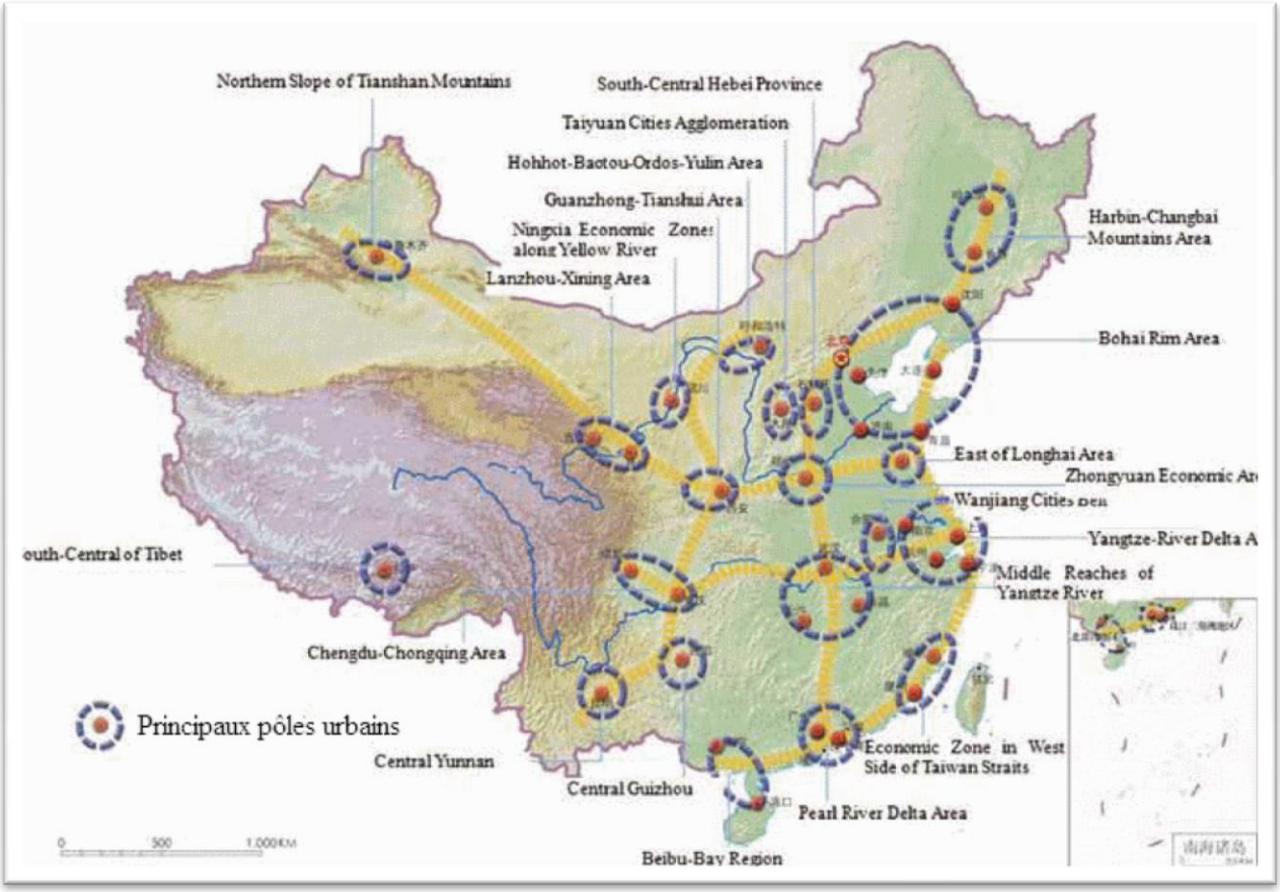
d) Vers une approche plus urbaine ?

Le douzième plan quinquennal (2011-2015) fait état d'une nouvelle stratégie de développement intitulée « deux horizontales et trois verticales » (*Liǎng héng sān zòng" chéngshì huà zhànlüè géjú xīnhuá shè fā,* 两横三纵"城市化战略格局 新华社发) qui lie le développement régional à l'essor de centres urbains sur le littoral et à l'intérieur de la Chine. Ce plan a pour but de renforcer les relations entre les différentes centres urbains chinois

[41] Yehua Dennis EI, *Regional development in China: states, globalization and inequality*, Londres, New York, Routledge 2000.
[42] Dadao LU et Jie FAN, *Regional development research in China: a roadmap to 2050*, Beijing, Science Press, 2011.
[43] ZHENG Yongnian et CHEN Minjia « China's regional disparity and its policy responses », *Briefing series*, issue 25, University of Nottingham, China Policy Institute, septembre 2007.

suivant deux axes horizontaux : la ligne de chemin de fer reliant le Shandong à l'Asie centrale, et le fleuve Yangzi, et trois axes horizontaux qui sont la côte, les lignes Harbin-Guangzhou et Baotou-Kunming. Ce plan a ainsi pour objectif de faciliter les relations entre centres et périphéries.

Carte 3: la stratégie d'urbanisation « 2 verticales, 3 horizontales » du 12e plan quinquennal



B) *Hainan entre centre et périphérie ?*

Quelle place tient Hainan parmi les régions chinoises ? S'agit-il d'une province du littoral comme le suggère son état insulaire, ou appartient-elle à la Chine de l'intérieur, voire à la Chine de l'Ouest ? Pour cela, nous allons étudier dans le cas de Hainan, trois dimensions - géographique, culturelle et économique- qui caractérisent les régions périphériques[44].

[44] L'aspect politique des relations entre Hainan et Beijing sera quant à lui étudier dans les second et sixième chapitres. Ces rapports ne peuvent être analysés que dans la durée et non à un moment donné.

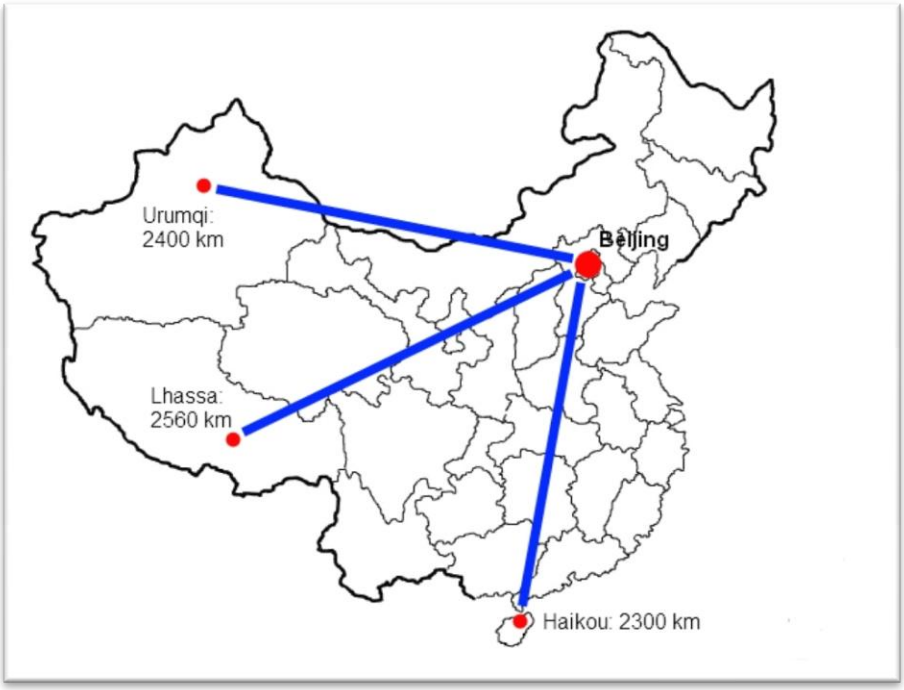
1. Une périphérie géographique

Si pour Shils, les périphéries sont avant tout culturelles et non géographiques, il nous semble cependant nécessaire d'étudier la géographie de Hainan pour mieux comprendre son aspect périphérique.

a) Un petit territoire insulaire

Tout d'abord, Hainan se différencie des autres provinces chinoises par son caractère insulaire. L'île de Hainan est séparée du continent par le détroit de Qiongzhou large d'à peine trente kilomètres. Comme nous le verrons dans notre second chapitre, l'insularité de Hainan a historiquement eu une incidence sur son développement. L'insularité rend les communications, les transports plus difficiles avec le pouvoir, et donc accentue son aspect périphérique[45].

Carte 4: un territoire éloigné de Beijing



Hainan est aussi un territoire aux dimensions modestes. Si, avec 34 000 km², sa superficie est comparable à celle de Taiwan (36 000 km²) ou de la Belgique (30 528 km²), Hainan ne

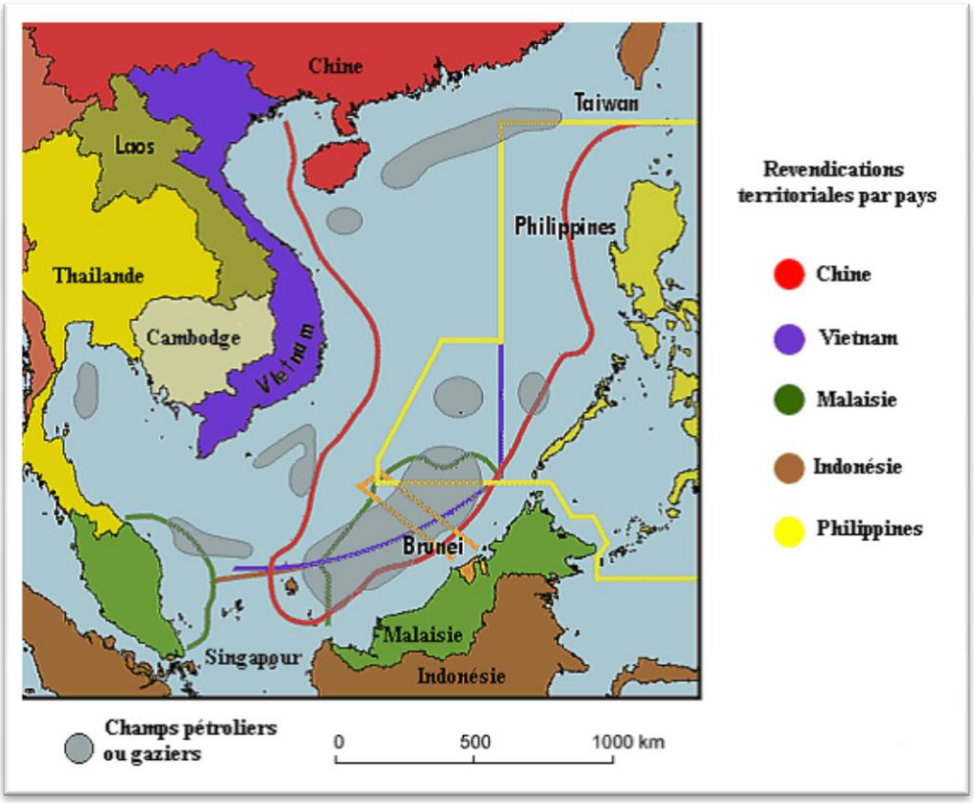
[45] Emilio BIAGINI et Brian HOYLE (eds.), *Insularity and development : international perspectives on islands*, Londres, New York, Pinter, 1999.

représente que 0,35% de l'ensemble du territoire chinois, et seules Hong Kong, Macao et les municipalités de Beijing, Shanghai et Tianjin ont une superficie inférieure.
La province de Hainan est aussi l'une des plus éloignées de Beijing, le centre politique du pays ; Haikou, la capitale provinciale est ainsi à environ 2 300 km de Beijing, seules Lhassa (2 560 km) et Urumqi (2 400 km) sont plus distantes de la capitale.

b) Un espace frontière

Malgré son état insulaire, Hainan, comme le Xinjiang et le Tibet, peut être qualifié d'espace frontière. En effet, la province de Hainan inclut officiellement l'île de de Hainan mais aussi les archipels des Spratleys, des Paracels ainsi que le banc de Macclesfield en mer de Chine, tous trois revendiqués par Beijing. Ces territoires forment la préfecture de Sansha (三沙) établie en juillet 2012.

Carte 5: les revendications maritimes en mer de Chine



Cependant, ils sont disputés par d'autres Etats d'Asie du sud-est pour leurs ressources halieutiques et d'hydrocarbures[46], les eaux de Hainan sont le théâtre de tensions avec les pays frontaliers. Si Hainan est une « petite » province, son espace maritime revendiqué est le plus vaste de Chine avec près de deux millions de km². Depuis quelques années, la Chine renforce sa présence en mer de Chine et Hainan, comme nous le verrons dans notre sixième chapitre, devient un élément clef de cette stratégie.

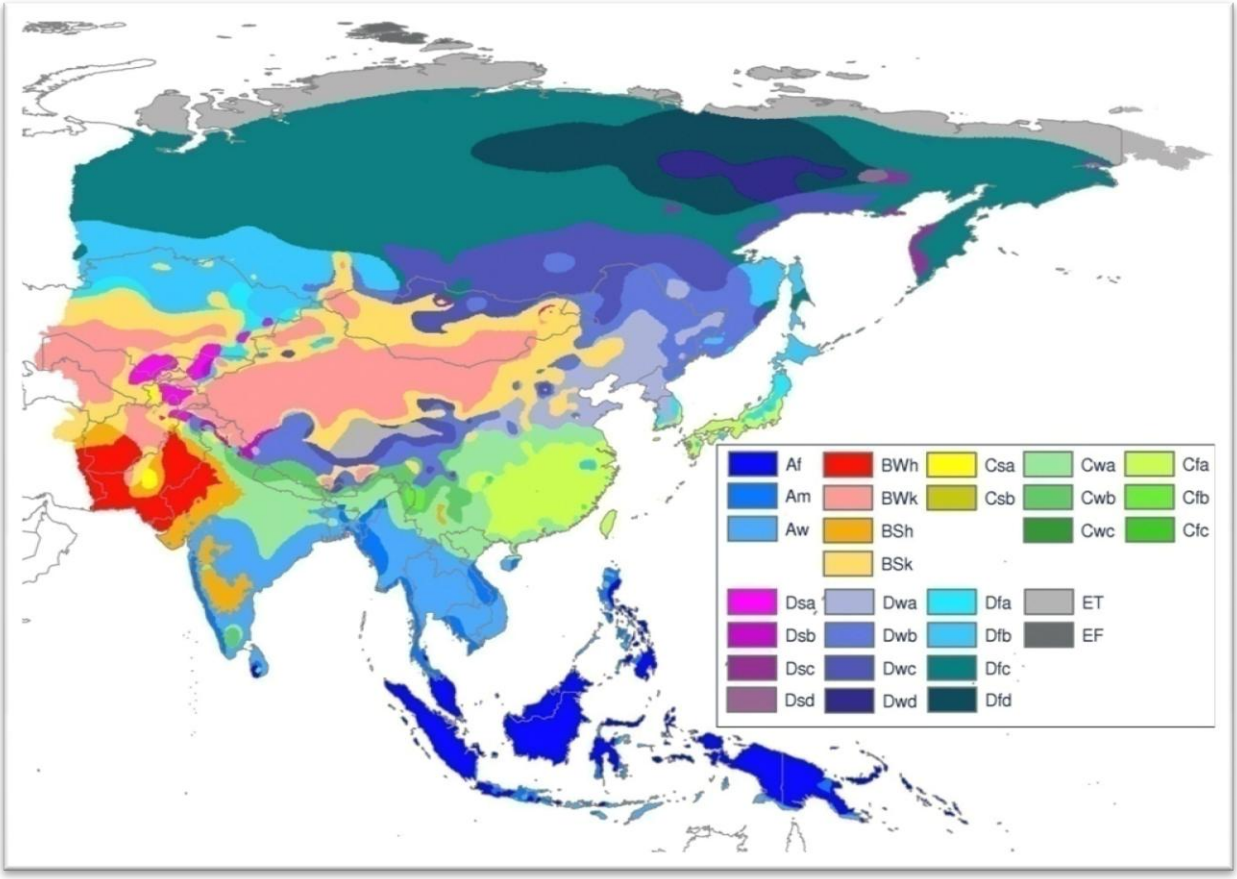
c) Hainan, une région tropicale

Hainan est aussi la seule province de type tropical de Chine. L'île principale de la province s'étend entre les 20e et 18e parallèles nord[47]. Ainsi, l'ensemble de l'île se situe dans la zone intertropicale, contrairement aux provinces du Guangdong, du Guangxi et du Yunnan qui, elles, sont seulement traversées par le tropique du Cancer. Si l'on se réfère à la carte des climats établie par Köppen et présentée par Geiger en 1961, les climats de Hainan sont de types « Am » (climat de mousson tropicale) et » Aw » (climat de savanne). Seule la région de Haikou, possède un climat tempéré avec des étés chauds (Cwa) comparable au continent.
En quoi ce climat de type tropical renforce-t-il le caractère périphérique de Hainan ? Il existe de nombreuses études sur le retard de développement des zones tropicales[48]. Comme le note Jeffrey Sachs, ce sous-développement est souvent lié à un retard technologique dans les domaines de l'agriculture et de santé[49]. Ainsi que nous le verrons dans notre second chapitre, peu d'efforts ont été menés historiquement pour exploiter des cultures de type tropical à Hainan.

---

[46] En janvier 1974, une bataille opposa la Chine au Sud Vietnam pour le contrôle des îles Paracels. Depuis lors, des tensions persistent entre la Chine et le Vietnam. Monique CHEMILIER-GENDREAU, *La souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.6.
[47] Si l'on inclut l'archipel des îles Spratleys, revendiqué par la Chine sous la juridiction de la province de Hainan, celle-ci s'étend jusqu'au 8e parallèle nord.
[48] Andrew M. KAMARCK, *The Tropics and economic development*. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1979.
[49] Jeffrey D. SACHS, «Tropical underdevelopment », *NBER*, Working Paper n° 8119, février 2001.

Carte 6: typologie des climats en Chine selon la classification de Köppen-Geiger



i- Le paludisme et autres maladies à Hainan

Les maladies tropicales et notamment le paludisme freinent le développement de certaines régions, comme le note Price-Smith :

> *« …and that the onerous burden of disease in tropical regions may partially explain the vast economic development differential between societies in the tropics and their richer counterparts in the temperate zones ».*[50]

Price-Smith s'appuie sur plusieurs études démontrant que les maladies infectieuses affectent d'une part le budget des familles touchées, mais aussi l'ensemble de l'économie d'une région, notamment le secteur agricole. La population hainanaise a souffert (et souffre encore) de maladies tropicales, comme la dengue et le paludisme, sous des formes très prononcées. En Chine, Hainan est aujourd'hui, avec le Yunnan, classée par l'O.M.S. comme zone à risques

[50] Andrew T. PRICE-SMITH, *The health of nations: infectious disease, environmental change, and their effects on national security and development*, Boston, MIT, 2002, p.78.

élevés en ce qui concerne le paludisme (type IV)[51]. Le paludisme a progressé à mesure que les nouveaux arrivants chinois pénétraient au centre de l'île et tentaient de cultiver de nouvelles parcelles. Cette maladie s'est généralisée sur l'île au milieu du XIXe siècle[52] alors que de nouvelles terres étaient mises en culture et que des nouveaux canaux d'irrigation étaient construits. Elle s'est aggravée dans les années 1970 à cause de la déforestation, la souche du paludisme à Hainan est alors devenue résistante aux traitements à base de chloroquine.

L'île a aussi été frappée à plusieurs reprises par des épidémies, son climat tropical ayant facilité la diffusion de certaines maladies particulièrement durant la saison des moussons. On peut notamment citer plusieurs cas d'épidémies de peste à Hainan à la fin du XIXe siècle, notamment celles de 1882 et 1888[53]. Mattew Kohrman note qu'avant l'arrivée des communistes, les maladies infectieuses telles que la variole, le choléra, la lèpre, la rougeole, étaient monnaie courante sur l'île[54]. La situation sanitaire s'est améliorée depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Le régime communiste a mené d'importants efforts pour empêcher de nouvelles épidémies de se produire à Hainan, en organisant par exemple des campagnes de vaccination. On peut penser aussi que dans les zones rurales l'encadrement de la population dans les fermes d'Etat a permis de mieux soigner la population grâce à la présence de médecins. La lèpre avait ainsi quasiment disparue au début des années 1980[55]. Cependant aujourd'hui encore, Hainan reste un foyer majeur de risque sanitaire. En effet, en octobre 2008, plusieurs cas de choléra ont été constatés à Hainan dans les districts de Haikou et de Danzhou[56].

---

[51] « World Malaria Report 2005 », *Roll Back Malaria, OMS, UNICEF*, 2005, disponible surhttp://www.unicef.fr/sites/default/files/documents/admin/unicef/929-2.pdf, consulté le 2 juillet 2013.

[52] Robert MARKS, *Tigers, rice, silk and silt: environment and economy in the late imperial South China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p.73.

[53] Hainan n'est alors pas l'unique région touchée par la peste. Originaire du Yunnan, celle-ci s'était alors diffusée depuis Beihai jusqu'à Hong Kong. Carol BENEDICT, *Bubonic plague in nineteenth-century China*, Stanford, Stanford University Press, 1996, p.70.

[54] Matthew KOHRMAN, *Bodies of difference: experiences of disabilities and institutional advocacy in the making of modern China*, Berkeley, University of California Press, 2005, p.151.

[55] Christopher S. WREN, « Leprosy declines in China but remains feared », *The New York Times*, 31 mai 1983, disponible sur http://www.nytimes.com/1983/05/31/science/leprosy-declines-in-china-but-remains-feared.html, consulté le 23 juillet 2013.

[56] YANG Lifei, « Hainan contains cholera outbreak », *Shanghai Daily*, 3 octobre 2008, disponible sur http://www.shanghaidaily.com/sp/article/2008/200811/20081103/article_379272.htm, consulté le 23 juillet 2013.

ii- Les catastrophes naturelles

Son climat tropical ainsi que son état insulaire ont aussi favorisé les catastrophes naturelles à Hainan. L'île se trouve sur la route des typhons, et ses infrastructures sont souvent touchées par ce phénomène naturel. Certains typhons sont aussi très meurtriers, ainsi en 1973, un typhon tue près de neuf mille personnes à Hainan[57]. Les premières populations chinoises étaient elles aussi soumises à la violence des typhons, de plus ceux-ci perturbaient la navigation entre l'île et le continent, et mettaient aussi en péril les récoltes.

2. Une périphérie culturelle

Toujours selon Shils, les périphéries sont avant tout culturelles. Le centre exporte son modèle de civilisation à ses périphéries et celles-ci l'intègrent progressivement. La population hainanaise présente plusieurs traits propres aux autres régions périphériques chinoises tels qu'un faible peuplement et la présence de minorités ethniques. Cependant par son histoire et ses liens avec les diasporas, Hainan partage quelques caractéristiques, bien que d'une façon moins marquée, avec les provinces du littoral.

a) Une faible population

Hainan, avec moins de 9 millions d'habitants est une région marginale à l'échelle de la Chine. C'est ainsi la quatrième province la moins peuplée après le Tibet, le Qinghai et le Ningxia. Bien que connaissant une forte expansion depuis une dizaine d'années, les deux villes principales de l'île, Haikou et Sanya, respectivement 2 millions et 700 000 habitants, ne peuvent être comparées avec les métropoles du littoral.

b) Une population hétérogène

Les périphéries se distinguent du centre par leur population et leurs traditions. L'intégration d'un territoire dans un ensemble national s'effectue, entre autre, à travers l'exportation d'un modèle culturel central vers la périphérie. La population originaire voit sa culture et son territoire menacés à mesure que s'accélère le peuplement de ce territoire par l' « ethnie

[57]John M. LAFLEN, *Soil erosion and dryland farming*, CRS Press, 2000, p.456.

centrale ». Cette intégration peut provoquer des frictions entre les anciens et les nouveaux arrivants, mais peut aussi être à l'origine de l'émergence d'une culture métissée née des échanges entre les diverses communautés d'un territoire. La situation à Hainan est complexe, l'histoire de l'île est parsemée de révoltes de la population indigènes contre les colons chinois. Malgré l'arrivée massive des Chinois du continent depuis les réformes des années 1980, la population de Hainan reste très diverse et plusieurs composantes culturelles sont présentes. De ce fait, la société hainanaise se rapproche plus des provinces occidentales que de celles du littoral où l'ensemble de la population appartient à l'ethnie Han.

Bien que la population chinoise d'ethnie Han soit majoritaire à Hainan, les Li(黎), les premiers occupants de l'île, représentent encore près de 15% de la population de la province, et sont majoritaires dans quelques villages montagneux au centre de l'île. Leurs origines sont toujours débattues[58]. Certains, en raison de leurs tatouages traditionnels, donnent à cette minorité une origine austronésienne[59], d'autres les rapprochent du groupe thai à cause de leur langue[60]. La présence des Li a historiquement été un obstacle à la colonisation chinoise. En effet, jusqu'au milieu du XIXe siècle, le contrôle de la Chine sur l'île se borne essentiellement au littoral et aux principales villes de l'intérieur. Lorsque l'explorateur Henry visite l'île dans les années 1880, il constate que peu de Chinois s'aventurent dans le centre de l'île en raison des tensions qui persistaient avec les Li.

Les Chinois ont pendant longtemps classé les Li selon leur degré d'intégration et d'acculturation au modèle national en deux catégories qui comprenaient les Li« domptés » et les Li « sauvages ». Les premiers, aussi désignés comme des « barbares cuits » (*shú fān*, 熟番) habitaient sur la côte et étaient relativement intégrés à la société chinoise. Les seconds « les barbares crus » (*shēng fān,*生番), eux, s'étaient réfugiés dans les forêts de l'île[61], et sont restés très isolés jusqu'au début des années 1980 avec la création d'infrastructures au début de l'ère des réformes. Cette même distinction a été utilisée à Taiwan sur la population aborigène[62].

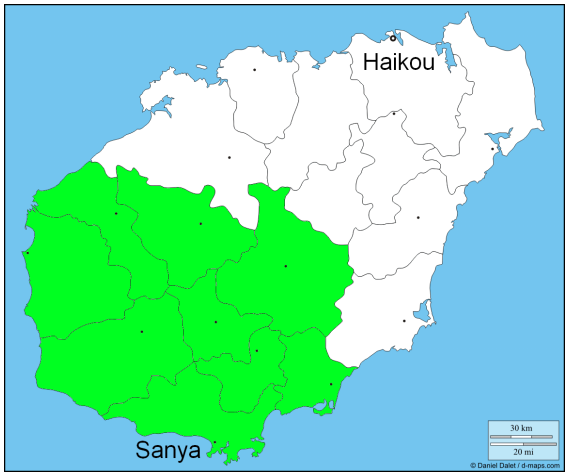
---

[58]David LEVINSON, *Ethnic groups worldwide: a ready reference handbook*, Phoenix, AZ, Oryx press, p.213.
[59]FENG Chongyi, « Seeking lost codes in the wilderness: the search for a Hainanese culture », *The China Quarterly*, n°160, décembre 1999, pp.1036-1056.
[60]S. Robert RAMSEY, *The languages of China*, Princeton, Princeton University Press, 1987, p.246.
[61]Robert MARKS, *op. cit.*
[62] Emma Jinhua TENG, *Taiwan's imagined geography: Chinese colonial travel writing and pictures, 1683-1895*, Cambridge, MA, et Londres, Harvard University Asia Center, 2004.

Une autre minorité, les Miao (苗) est présente à Hainan. Elle ne représente que moins de 1% de l'ensemble de la population de l'île et partage de nombreuses caractéristiques avec les Li. Il est intéressant de noter que le peuplement de l'île par les Miao est postérieur à la colonisation chinoise. Les Miao ont été déportés du sud-ouest de la Chine à Hainan pour renforcer la présence chinoise. En effet, pour mater les rébellions des Li, très couteuses en hommes et en argent, l'armée chinoise, à partir du XVIe siècle, va enrôler et déporter des familles Miao à Hainan[63]. On peut supposer que le but des déplacements de population Miao à Hainan est de faciliter les relations avec la minorité Li. Mais, en fait, on assiste à une situation inverse : les Miao, au lieu de participer à la sinisation des Li, vont adopter une grande partie des us et coutumes de cette ethnie.

Dans le passé, les minorités ethniques de Hainan ont connu un développement (ou une absence de développement) séparé. Jusqu'à la création de la province de Hainan en 1988, l'île comportait une préfecture autonome des Li et Miao qui englobait la moitié méridionale de Hainan ainsi que Sanya[64].

Carte 7: préfecture autonome des Li et Miao en 1986

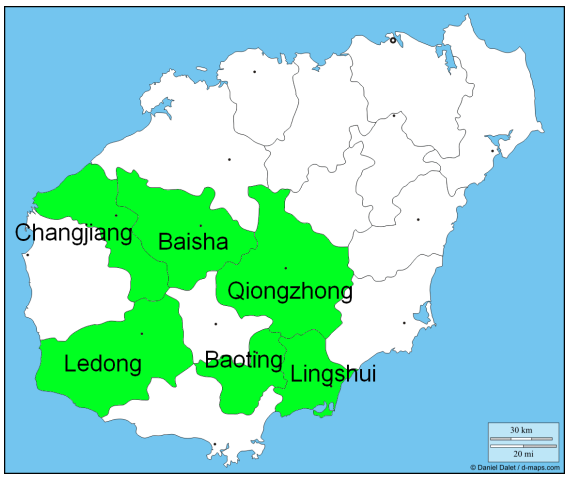


[63]Theraphan L-THONGKUM, « Mien (Yao) color terms », in Robert E. MacLAURY *et al.* (eds.), *Anthropology of color: interdisciplinary multilevel modeling*, Amsterdam, John Benjamins publishing Company, 2007, pp.325-336.

[64]Cette division administrative a été mise en place en 1952, puis a été dissoute en 1959 pour réapparaitre en 1962. Ces frontières n'ont alors plus changé jusqu'à sa dissolution en 1988.

Si cette division administrative a aujourd'hui disparu, l'île comporte encore six districts autonomes dédiés aux Li et/ou aux Miao au centre de la province[65]. Hainan se rapproche ainsi des provinces de l'Ouest qui possèdent de nombreuses préfectures ou districts autonomes.

Carte 8: les six districts autonomes de Hainan



D'autres part, les minorités n'ont traditionnellement été que peu intégrées dans les circuits économiques de l'île, et sont restées à l'écart des principales politiques. Ainsi, la collectivisation des terres chez la minorité Li était relativement peu appliquée[66]. Ezra Vogel, dans son étude sur les réformes au Guangdong publiée en 1989, nous donne un aperçu de la situation économique des Li alors que Hainan connaît déjà une certaine ouverture économique depuis 1984. Il décrit un peuple très pauvre, dont les villages sont souvent isolés, et qui ne peut se déplacer vers les marchés car n'ayant pas les moyens de s'acheter une bicyclette ou même un ticket de bus.[67].

L'abolition de la préfecture autonome des Li et Miao a justement eu comme objectif d'accélérer l'intégration des minorités dans la vie économique de l'île[68]. Leur intégration est

---

[65]Le district autonome des *Li* de Baisha (*Báishā lízú zìzhìxiàn*, 白沙黎族自治县), le districtautonome des *Li* et *Miao* de Qiongzhong, (*Qióng zhōng lízú miáozú zìzhìxiàn*, 琼中黎族苗族自治县), le district autonome des *Li* de Lingshui (*Líng shuǐ lízú zìzhìxiàn*, 陵水黎族自治县), le district autonome des *Li* de Ledong (*Lè dōng lízú zìzhìxiàn*, 乐东黎族自治县), le district autonome des *Li* de Changjiang (*Chāngjiāng lízú zìzhìxiàn*, 昌江黎族自治县) et le district autonome des *Li* et *Miao* de Baoting (*Bǎ tíng Lízú miáozú zìzhìxiàn*, 保亭黎族苗族自治县).

[66]Ezra F. VOGEL, *One step ahead in China, Guangdong Under Reform*, Harvard University Press, 1989, p.302.

[67]*Ibid.*

[68] Erik FRIBER, « Master of their homelands: revisiting the regional ethnic autonomy system in China in light of local institutional developments », in Marc WELLER, et Stefan WOLFF (eds.), *Autonomy, self-governance, and conflict Resolution, innovative approaches to conflict resolution*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2005, p.205-229.

passée par une exploitation touristique de leurs traditions avec la création de villages folkloriques à partir de 1992[69]. Le but de ces villages, selon Geoffrey Wall et Abby Liu, est principalement d'attirer les touristes et non de présenter de façon authentique la culture des Li[70]. Le même type de villages accompagné d'une utilisation similaire des cultures non-han peut être trouvé dans d'autres régions frontières chinoises notamment au Yunnan, Guizhou, Tibet et Xinjiang comme le note Pál Nyiri[71].

c) Un espace colonisé

Si la présence chinoise à Hainan est ancienne –la conquête de l'île remonte à l'an 111 avant J.-C.[72]–, le peuplement Han a été long et difficile en de multiples obstacles tels que les révoltes des indigènes et les maladies.

i- L'immigration ancienne à Hainan

Ce n'est qu'à partir du XVIIe siècle, alors que les *Li* sont repoussés vers l'intérieur des terres, que les Chinois deviennent plus nombreux à s'installer sur l'île. Edward Schafer aborde longuement le peuplement de Hainan. Selon ses recherches, les Chinois de Hainan proviennent essentiellement du Guangdong et du Fujian. Jusqu'au lendemain de la guerre civile, ces deux provinces fournissent l'essentiel des colons chinois à Hainan. Feng Chongyi note qu'il y a eu des flux continus de migrants en provenance de Zhangzhou (漳州), Quanzhou (泉州), Putian (莆田) au Fujian et Chaozhou (潮州) dans le Guangdong[73]. La culture de ces immigrants a influencé l'ensemble de la société hainanaise, par conséquent le dialecte hainanais est assez proche du *Minnan* parlé au Fujian. D'autres communautés, notamment les Hakka, se sont installées à Hainan, où elles ont créé plusieurs villages dans la

---

[69]Philip Feifan XIE, *Folk villages in Hainan, China*, Institute Fur Integrativen Tourismus und Entwicklung, disponible sur http://www.respect.at/content.php?id=166&m_id=166, consulté le 18 juillet 2013

[70] Abby LIU, et Geoffrey WALL, « Human ressources development for tourism in a peripheral island: Hainan, China » , in Stefan GOSSLING (ed.), *Tourism and Development in Tropical Island, political ecology perspectives*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2003.

[71]Pál NYIRI, *Scenic spots: Chinese tourism, the state, and cultural authority*, Seattle, University of Washington Press, 2006.

[72]Edward H. SCHAFER, *Shore of Pearls, Hainan Island in Early Times*, Berkeley, Londres, University of California Press, 1970, p.12.

[73]FENG Chongyi, « From barrooms to teahouse: commercial nightlife in Hainan since 1988 », in JING Wang, *Locating China: Space, place, and popular culture*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2005, pp.133-149.

région de Wenchang (文昌)[74]. Au début du XIXe siècle, l'immigration chinoise à Hainan se fait plus forte grâce au développement et la sécurisation des transports entre l'île et le continent. Mais, ce même essor des lignes de navigation de Hong Kong à Singapour, entraine, à partir du milieu du XIXe siècle une forte émigration hainanaise vers l'Asie du sud-est. C'est pourquoi, comme le note Pierre Trolliet[75], la population de l'île est restée quasiment inchangée entre le XVIIIe siècle et le début du XXe siècle avec environ deux millions d'habitants.

Malgré leurs multiples origines et leur arrivée relativement récente à Hainan, les colons semblent avoir acquis leur propre identité construite sur l'insularité. L'installation des Chinois du continent à partir des années 1980 a mis à mal cette identité locale.

ii- Les réformes et les nouveaux arrivants

Avec la prise de l'île par les troupes communistes en 1950, des milliers de continentaux débarquent à Hainan et occupent les postes de décisions dans l'administration locale et dans l'agriculture (avec l'ouverture de fermes d'Etat)[76]. Mais c'est dans les années 1980 et 1990 avec la mise en place des réformes et la création de la ZES que l'immigration en provenance du continent va devenir massive. Bien que ce phénomène ne soit pas comparable à ce qu'ont connu le Guangdong et le Fujian, il a bouleversé la société locale. En effet, entre 1980 et 1999, ce sont plus de 800 000 continentaux qui ont migré sur l'île, dont 200 000 pour le seul premier trimestre 1989[77]. Ces nouveaux immigrants se sont pour la plupart installés dans les villes de l'île et ont travaillé dans le secteur des services, alors que les insulaires étaient pour la plupart des ruraux et des agriculteurs. De plus, cette immigration a favorisé l'usage du chinois mandarin comme langue de communication au détriment du dialecte local. Ces bouleversements sont à l'origine de tensions sur l'île entre anciens Hainanais et nouveaux arrivants comme l'a démontré Feng Chongyi[78]. Dans notre neuvième chapitre, nous tenterons

---

[74]L'exemple le plus connu de membres de la communauté Hakka à Hainan est celui de la famille Soong : Charles Soong, père des trois sœurs Soong et beau-père de Tchang Kaï-chek faisait partie de cette communauté. Laura TYSON LI, *Madame Chiang Kai-Shek : China's eternal First Lady*, New York, Grove Press, 2006, p.11.

[75] Pierre TROLLIET, « Hainan, la province tropicale de la Chine », in Raymond BLANADET (éd.), *Aspects du monde tropical et asiatique, hommage à Jean Delvert*, Paris, Presse de l'Université de Paris-Sorbonne, 1991, pp.265-282.

[76]FENG Chongyi et DAVID S. G. GOODMAN, « Hainan: communal politics and the struggle for identity », in GOODMAN, David S. G. (ed.), *China's provinces in reform : class, community and political culture*, Londres et New York, Routledge, 1997.

[77]FENG Chongyi, *Seeking lost codes in the wilderness: the search for a Hainanese culture*, *op. cit.*

[78]*Ibid.*

d'analyser l'évolution de ces rapports interethniques depuis le développement du tourisme sur l'île.

iii- Un foyer d'émigration

Si la présence de minorités ethniques rapproche l'île des régions frontières de la Chine, Hainan partage avec les provinces du littoral le fait qu'elle ait été un foyer d'émigration et possède ainsi une diaspora à l'étranger. Moins connues, numériquement et économiquement plus faibles que les diasporas cantonnaise, hakka ou hokkien, les communautés chinoises de l'étranger d'origine hainanaise représentent tout de même un ensemble de plus de deux millions d'individus répartis dans une cinquantaine de pays, et principalement en Asie du Sud-Est[79]. Selon David Goodman, il y aurait environ 1 million de Hainanais installés en Thaïlande, 700 000 en Malaisie, 280 000 à Singapour, 200 000 à Hong Kong, et 150 000 en Indonésie[80]. Bien que plus faibles que les autres communautés chinoises de l'étranger, les Hainanais établis en Asie du sud-est avaient conservé des relations fortes avec l'île jusque dans les années 1960.

Cette diaspora est à l'origine de l'introduction des principales cultures tropicales sur l'île comme le caoutchouc, le tabac ou encore le café à la fin du XIXe siècle[81]. Dans les années 1950 et 1960, face au nationalisme malaisien et indonésien, la Chine a pour projet de rapatrier à Hainan les Chinois du sud-est asiatique[82]. Plusieurs fermes pour Chinois de l'étranger voient le jour à Hainan à partir de 1951[83]. Cette diaspora rapatriée apporte avec elle de nouvelles techniques pour améliorer et augmenter la production de caoutchouc sur l'île.

---

[79]FENG Chongyi, Peter S. GOODMAN, « Hainan in reform: political dependence and economic interdependence », in Peter T. Y. CHEUNG et CHUNG Jae Ho (eds.), *Provincial Strategies of Economic Reform in Post-Mao China*, Armonk (NY) M.E. Sharpe, 1998, p.343.

[80] FENG Chongyi et David S. GOODMAN, « Hainan: communal politics and the struggle for identity », *op. cit.*, p.69.

[81]David L. MICHALK, « Hainan Island, a brief historical sketch », *Journal of the Royal Asiatic Society Hong Kongbranch*, Vol. 26, 1986, pp.115-143, disponible sur http://hkjo.lib.hku.hk/archive/files/69ea7ccf6aaabaa9f764cd49d77de636.pdf, consulté le 16 juillet 2013, p.122.

[82]En 1960, à la suite des politiques anti-chinoises menées en Indonésie par Suharto, la Chine appelle les Chinois d'Indonésie à rentrer au pays. Fang Fang, alors vice-président de la Commission des affaires des Chinois de l'étranger annonce que la Chine prévoit d'accueillir 600 000 réfugiés dont un demi-million pour la seule île de Hainan. Cependant, Hainan n'accueillera pas autant de Chinois de l'outre-mer, puisque dès avril 1960, le gouvernement demande à la minorité chinoise de rester en Indonésie, le coût de cette politique d'accueil étant trop élevé. Rizal SUKMA, *Indonesia and China: the Politics of a troubled relationship*, Routledge, 1999, p.30.

[83]Michael R. GODLEY, « The Sojourners: returned Overseas Chinese in the People's Republic of China », *Pacific Affairs*, Vol.62, n°3, automne 1989, pp-330-352.

Lors de la mise en place des premières réformes économiques, le gouvernement chinois avait pour objectif d'attirer les investissements des Chinois de Hong Kong, Singapour, Macao et Taïwan grâce à l'application de traitements préférentiels[84]. Si les provinces du Guangdong et du Fujian ont largement bénéficié du soutien de leurs diasporas lors de la mise en place des réformes économiques dans les années 1980 et 1990[85], cela n'avait pas été le cas pour Hainan. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène. Premièrement, la diaspora hainanaise est traditionnellement plus pauvre que les autres communautés chinoises. L'émigration hainanaise est plus tardive (elle est devenue plus massive à la fin du XIXe siècle), ces membres ont donc occupé les postes les moins attractifs. Si l'on prend l'exemple de Singapour, on peut constater qu'un grand nombre de Hainanais étaient engagés comme domestique dans des familles aisées[86], et étaient mal considérés par les autres groupes chinois[87].

D'autre part, la diaspora hainanaise n'a pas conservé une identité forte, et ce en en raison du statut de colonie appliquée à Hainan. L'émigration féminine en provenance de l'île était interdite par les autorités chinoises[88]. Cette politique s'explique du fait que l'île constituait elle-même un front pionnier à coloniser. Autoriser l'émigration féminine aurait menacé la présence chinoise à Hainan, qui était encore faiblement peuplée. A cause de cette politique, les Hainanais émigrés rencontraient plus de difficultés à se marier dans leur communauté[89] ; ils ont eu donc plus de mal à transmettre leur attachement à leur province d'origine. Une étude a été publiée en 2001 par Jean Baffie sur la communauté hainanaise de Bangkok, celle-ci montre que leurs investissements en direction de Hainan ont été très faibles durant les

[84]Joshua KURLANTZICK, *Charm offensive: how China's soft Power is transforming the world*, Yale University Press, 2007, p.76.

[85]Tracy et Lever-Tracy notent que pour l'année 1993, les provinces du Sud-Est de la Chine avaient reçu 55% des investissements directs étrangers chinois grâce à leurs liens avec la diaspora. Noel TRACY, et Constance LEVER-TRACY, « A new alliance for profits: China's local industries and the Chinese Diaspora » in Thomas MENKHOFF, Gerke SOLVAY (eds.), *Chinese Entreneurship and Asian Business Networks*, New York, Routledge, 2002, pp.65-83.

[86]W.G. HUFF, *The economic growth of Singapore*, Cambridge University Press, 1997, p.178.

[87]J. Norman PARMER, « Historical Perspectives on Chinese in Southeast Asia » in M. Jocelyn ARMSTRONG, R. Warwick ARMSTRONG, Kent MULLINER (eds.), *Chinese Populations in Contemporary Southeast Asian Societies*, Armonk, NY, Routlege, 2001, p.18-54.

[88]Cette interdiction s'est maintenue jusque dans les années 1920. VOON Phin Keong, *Malaysian Chinese and Nation-building: historical background and economic perspective*, Vol.1, University of California, 2007, p.341.

[89]Ainsi, si l'on prend l'exemple de Singapour, à la fin du XIXe siècle, la population féminine hainanaise ne s'élève qu'à quelques dizaines de personnes, et il n'y avait qu'une femme pour plus de 155 Hainanais, alors que la moyenne de l'entière communauté chinoise était d'environ vingt hommes pour une femme. Maurice FREEDMAN, « Immigrants and Associations: Chinese in Nineteenth-Century Singapore », *Comparative Studies in Society and History*, Vol.3, No.1, octobre 1960, pp.25-48.

réformes[90].

3. Une périphérie économique

Les espaces périphériques ne sont pas aussi compétitifs et développés que les régions centrales. Selon Friedmann, les politiques innovantes permettent aux périphéries de se recentrer. Hainan a été l'un des premiers territoires ouverts aux investisseurs étrangers dès 1984, et en 1988 l'île est devenue une zone économique spéciale. L'île a connu une forte croissance au début des années 1990, mais Hainan a aussi subi une crise économique sévère.
Malgré les différentes politiques mises en place sur l'île, Hainan demeure une périphérie économique. D'autre part, son économie diffère des autres provinces du littoral.

a) Une économie marginale

En dépit des nouvelles opportunités offertes par l'essor du tourisme, le poids économique de Hainan reste marginal en comparaison de celui du Guangdong ou du Fujian. Ainsi les richesses produites à Hainan ne représentent qu'un demi pour cent de toutes les richesses de la Chine (voir tableau n°1). Hainan, classée entre deux provinces pauvres de l'ouest (le Gansu et le Ningxia) est la province du littoral qui contribue le moins à l'économie du pays.
D'autre part, la population hainanaise bénéficie d'un niveau de vie inférieur à celui des autres provinces du littoral. Son PIB par habitant est même inférieur à la moyenne chinoise (voir tableau n°2).

[90]Jean BAFFIE, « Les Hainanais de Thaïlande, une minorité qui regarde vers Bangkok plus que vers Hainan » in Claudine SALMON, Roderich PTAK (eds.), *Hainan, De la Chine à l'Asie du Sud-Est*, South China and Maritime Asia Vol.10, Wiesbaden, Harrassowits Verlag, 2001, pp.-255-296.

Tableau 1: poids des régions administratives chinoises dans le PIB national

Rang	Provinces (en orange les provinces du littoral)	Part du PIB national (en%) (2013)
	Chine	100
1	Guangdong	10,93
2	Jiangsu	10,40
3	Shandong	9,61
4	Zhejiang	6,60
5	Henan	5,65
6	Hebei	4,98
7	Liaoning	4,76
8	Sichuan	4,62
9	Hubei	4,34
10	Hunan	4,31
11	Fujian	3,83
12	Shanghai	3,80
13	Beijing	3,43
14	Anhui	3,35
15	Mongolie intérieure	2,96
16	Shaanxi	2,82
17	Heilongjiang	2,53
18	Guangxi	2,53
19	Tianjin	2,53
20	Jiangxi	2,32
21	Jilin	2,28
22	Chongqing	2,22
23	Shanxi	2,22
24	Yunnan	2,06
25	Xinjiang	1,47
26	Guizhou	1,41
27	Gansu	1,10
28	Hainan	0,55
29	Ningxia	0,45
30	Qinghai	0,37
31	Tibet	0,14

China Statistical Yearbook 2014

Tableau 2: les régions admnistratives chinoises et leur PIB par habitant

Rang	Provinces (en orange les provinces du littoral)	PIB par habitant (Renminbi) (2013)
	Chine	41 9098
1	Tianjin	99 607
2	Beijing	93 213
3	Shanghai	90 092
4	Jiangsu	74 607
5	Zhejiang	68 462
6	Mongolie intérieure	67 498
7	Liaoning	61 687
8	Guangdong	58 540
9	Fujian	57 856
10	Shandong	56 323
11	Jilin	47 191
12	Chongqing	42 795
13	Shaanxi	42 692
14	Hubei	42 613
15	Ningxia	39 420
16	Hebei	38 716
17	Heilongjiang	37 509
18	Xinjiang	37 181
19	Hunan	36763
20	Qinghai	36 510
21	Hainan	35 317
22	Shanxi	34 813
23	Henan	34 174
24	Sichuan	32 454
25	Jiangxi	31 771
26	Anhui	31 684
27	Guangxi	30 588
28	Tibet	26 068
29	Yunnan	25 083
30	Gansu	24 297
31	Guizhou	22 922

China Statistical Yearbook 2013 préestimations

b) Un tissu économique différent

La structure de l'économie de Hainan diffère à la fois du littoral et des provinces de l'Ouest. Comme Shanghai et le Guangdong, le secteur tertiaire est très développé sur l'île avec plus de 45% du PIB grâce au tourisme. Mais son secteur secondaire est quant à lui faible avec seulement 28,3 %, dont une grande partie provient en fait de la construction immobilière. L'île de Hainan ne comporte que peu d'industries. La création de la ZES en 1988 n'a pas permis l'éclosion d'un secteur industriel fort, tourné vers les exportations comme au Guangdong. Hainan reste donc une périphérie sous-industrialisée. Enfin, l'agriculture garde

une place importante dans son économie avec un secteur primaire représentant plus d'un quart de l'économie insulaire, alors que dans les provinces du littoral, le secteur agricole est devenu marginal. Dans notre quatrième chapitre, nous verrons que la nouvelle stratégie de développement de Hainan renforce ce modèle économique.

Tableau 3: le poids des secteurs économiques dans quelques provinces chinoises en 2011

Province	Hainan	Guangdong	Shanghai	Xinjiang
Secteur primaire	26	5	0,7	17
Secteur secondaire	28,3	49,7	41	48,8
-dont industries	18,8	46,3	37	40,8
Secteur tertiaire	45,6	45,3	58	34

China statistical yearbooks 2011

C) Hainan et les îles tropicales

Comme nous avons pu le constater précédemment, Hainan partage des caractéristiques à la fois avec les provinces du littoral les plus développées (statut de ZES, diaspora, un important secteur tertiaire) et les régions de l'Ouest de la Chine (éloignement, zone tropicale, présence d'ethnies non-Han). En raison de ses spécificités, Hainan apparaît comme un espace particulier de la Chine ; mais Hainan semble partager certains traits avec d'autres espaces insulaires. Pour mieux comprendre les politiques de développement mises en œuvre à Hainan, il nous semble pertinent de nous pencher sur le cas de différentes îles périphériques et leurs rapports avec leur centre respectif.

1. L'insularité

a) Les îles, des économies vulnérables ?

L'insularité est-elle un facteur de périphérie ? Les régions insulaires partagent-elles les mêmes défis et contraintes économiques ? A la fin des années 1970, un grand nombre d'îles sont devenus des Etats indépendants[91]. En 1992, quarante-quatre Etats et territoires insulaires

[91] Ainsi, on peut citer le cas de l'archipel des Comores qui se déclare indépendant de la France en 1975, du Cap-Vert indépendant du Portugal en 1975 ou encore de Sainte Lucie, indépendante du Royaume-Uni en 1979.

s'organisent en lobby à travers l'*AOSIS* (*Alliance of Small Island States*) ; la même année, « les petits Etats insulaires en développement » (désignés par la suite par le sigle PEID) sont reconnus comme un groupe distinct par les Nations Unies[92]. Est alors apparue une littérature consacrée au développement spécifique de ces territoires[93] avec des auteurs comme Lino Briguglio de l'université de Malte[94]. Ces études mettent en avant la vulnérabilité des PEID en raison de leur éloignement géographique, leur passé colonial, leurs conditions sociales et leur faible poids économique[95]. Briguglio mettra en place un indicateur de vulnérabilité des PEID basé sur leur dépendance économique, les coûts de transport élevés et leur forte exposition aux risques naturels[96].

Cependant comme le note Denis Bayon, des auteurs comme Srinivasan[97] ou Easterly et Kraay[98] contestent le caractère spécifique des économies insulaires. Ainsi, on peut s'interroger sur la pertinence des théories de développement des PEID. En effet, existe-t-il un modèle type de PEID ? Cette désignation regroupe un grand nombre de territoires très différents avec des niveaux de développement variés. Sur la liste des PEID apparaissent Bahreïn, Singapour, des économies avancées, en compagnie des îles Salomon et d'Haïti, des pays beaucoup plus pauvres. On y trouve aussi des paradis fiscaux tels que les Bahamas et des économies beaucoup plus fermées comme Cuba. L'insularité suffit-elle à caractériser le développement de certains territoires ? Les petits Etats insulaires sont-ils tous à la périphérie de l'économie mondiale ?

---

[92] Ce groupe est constitué de cinquante-deux membres et observateurs, dont des Etats non souverains tels que Porto Rico. *UN Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States, List of Small island Developing States*, disponible sur http://www.un.org/special-rep/ohrlls/sid/list.htm, consulté le 5 septembre 2013.

[93] Denis BAYON, « Des économies vulnérables et dépendantes », in Nadine LEVRATTO (ed.) Comprendre les économies d'Outre-mer, Paris, L'Harmattan, 2007, pp.67-102.

[94]Voir par exemple, Lino BRIGUGLIO, G. CORDINA, « Competitiveness strategies for small states ».*Islands and Small States Institute*, University of Matla, Londres, Commonwealth Secretariat, 2004.

[95] Valérie ANGEON et Pascal SAFFACHE, « Les petites économies insulaires et le développement durable : des réalités locales résilientes ? », *Études caribéennes*, Vol.11, 2008, pp.17-52.

[96] Lino BRIGUGLIO, « Small island developing states and their economic vulnerabilities », *World Development*, Volume 23, Issue 9, September 1995, pp.1615–1632.

[97] T .N. SRINIVASAN, « The costs and benefits of being a small, remote, island, landlocked, or ministate economy », *The World Bank Research Observer*, Vol. 1, n°2, juillet 1986, pp. 205-218.

[98] W. EASTERLY et A KRAAY, « Small states, small problems? Income, growth and volatility in small states », *World Development*, Vol.28, n°11, 2000, pp.2013–2027.

b) Iles souveraines et non-souveraines

Les recherches concernant les PEID et l'impact de l'insularité sur leur développement ont été reprises et élargies aux départements d'outre-mer français (DOM). Ainsi on peut noter l'étude menée par Denis Bayon qui tente de démontrer la proximité entre l'économie des DOM et celle des PEID[99]. Cependant l'une des principales différences entre les PEID et les DOM concerne leur statut. Les PEID sont des Etats indépendants ou des territoires bénéficiant d'une très large autonomie tels que les Samoa américaines, les îles Vierges britanniques ou la Polynésie française. Les DOM quant à eux ont un degré d'autonomie beaucoup plus faible. Ils dépendent d'un pouvoir central et ils sont intégrés dans un territoire national[100], ils ne peuvent donc décider de manière indépendante de leur destinée. Dans le cas des DOM, et autres îles périphériques non-indépendantes, nous pensons que la relation avec le gouvernement central conditionne fortement le développement régional et le degré de périphérie de ces territoires.

c) Des régions périphériques : l'exemple des R.U.P.

i- Les régions ultrapériphériques de l'Europe

Plusieurs membres de l'Union Européenne, anciennes puissances coloniales, possèdent des territoires, principalement des îles ou archipels, en dehors du continent européen. Ces territoires d'outre-mer n'ont pas tous le même statut administratif et politique. Certains d'entre eux jouissent d'une très grande autonomie politique, comme le Groenland vis-à-vis du Danemark, d'autres possèdent leur propre monnaie, c'est le cas des îles Cayman, territoire d'outre-mer britannique. Ces territoires n'appartiennent pas tous à l'Union Européenne ; si l'on s'intéresse au cas de la France, on peut constater que la Nouvelle-Calédonie[101] et certaines collectivités d'outre-mer (C.O.M.)[102] ne sont pas soumises à la législation européenne. Par contre, les départements d'outre-mer (D.O.M.) font partie de l'Union Européenne.

---

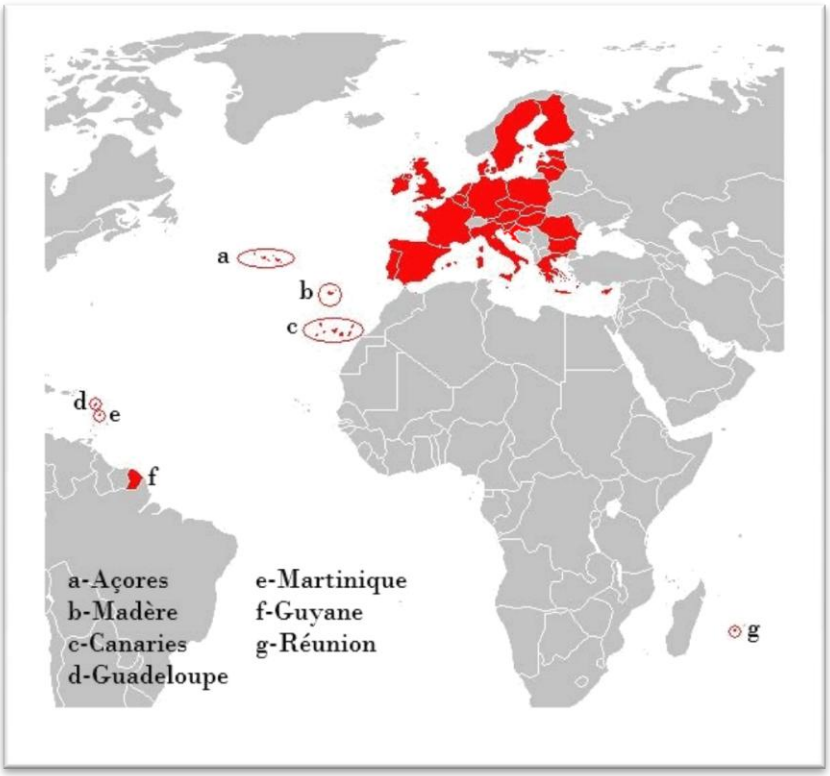
[99] Denis BAYON, *op. cit.*

[100] Lauriane MOUNIER, « Les implications divergentes des statuts de RUP et de PTOM au sein de la Communauté européenne », in Justin DANIEL (éd.), *L'Outre-mer à l'épreuve de la décentralisation : nouveaux cadres institutionnels et difficultés d'adaptation*, Paris, L'Harmattan, 2007, pp.125-140.

[101] Du fait de sa constitution propre, la Nouvelle-Calédonie est soumise à un statut spécifique et n'est pas considérée comme une collectivité d'outre-mer.

[102] Les COM regroupent la Polynésie française, Wallis-et-Futuna, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin ; ces deux dernières îles sont soumises à la législation européenne.

Carte 9: les RUP



Le statut des régions ultrapériphériques (désignée par la suite sous le sigle R.U.P.) concerne ces territoires qui n'appartiennent pas géographiquement au continent européen, mais qui font partie politiquement de l'Union Européenne. La qualification de régions ultrapériphériques est donnée aux sept régions de l'Union Européenne suivantes : les Açores et Madère, deux régions portugaises, l'archipel espagnol des Canaries, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et la Réunion, qui sont des départements français de l'outre-mer[103]. Les R.U.P. ont été instituées par le traité d'Amsterdam (article 299, paragraphe 2) entré en vigueur le 1er mai 1999[104], et le traité de Lisbonne confirme leur statut. Le régime des R.U.P. permet l'application de mesures exceptionnelles et spécifiques à ces territoires dans des domaines tels que l'agriculture, la pêche, la politique fiscale, les aides de l'Etat ou les fonds structurels communautaires[105].

[103] En janvier 2014, Mayotte a également reçu le statu de R.U.P.

[104] *Traité d'Amsterdam*, Union Européenne, disponible sur http://eur-lex.europa.eu/fr/treaties/dat/11997E/htm/11997E.html, consulté le 13 septembre 2013.

[105] Ainsi, les R.U.P. bénéficient de plusieurs programmes tels que le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional), le FSE (Fonds Social Européen), le FEADER (Fonds Européen Agricole de Développement Rural), le FEP (Fonds Européen pour la Pêche) et le POSEI (Programme d'Options Spécifiques à l'Eloignement et à l'Insularité). Ce dernier programme dont l'application a commencé en janvier 2007, permet de soutenir la production et la commercialisation de certains produits locaux des R.U.P., et plus particulièrement

Par ce régime, l'Union Européenne prend en compte « *des caractéristiques et contraintes particulières des régions ultrapériphériques sans nuire à l'intégrité et à la cohérence de l'ordre juridique communautaire, y compris le marché intérieur et les politiques communes* »[106].

ii- Similarité entre les RUP et Hainan

Peut-on comparer Hainan avec les RUP européennes ? Comme nous l'avons noté auparavant, Hainan constitue une périphérie géographique, humaine, culturelle et économique de la Chine. Le même constat peut être dressé en ce qui regarde les RUP européenne.

Les RUP sont des régions éloignées du centre de l'Europe, et cela est l'argument principal de ce statut spécial. En effet, si l'on s'intéresse au terme anglais qui désigne ce statut –que l'on peut supposer être le terme originel–, l'appellation R.U.P. serait alors une traduction française du terme anglais, « *outermost regions* » (en français, « régions les plus éloignées), les R.U.P. sont avant tout des espaces éloignés du cœur de l'Europe. Ainsi, la R.U.P. la plus proche du continent européen, l'île de Madère, est située à près de mille kilomètres de Lisbonne, la plus éloignée, l'île de la Réunion, est distante de plus de neuf mille kilomètres de Paris.
Il existe d'autres caractéristiques propres à ces R.U.P. qui ont un impact négatif sur leur développement. L'article 299 du traité d'Amsterdam fait état d'une « *situation économique et sociale structurelle* » particulière qui serait aggravée par « *leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement* ».
« Eloignement, insularité, faible superficie, climat difficile, dépendance économique », peuvent aussi décrire Hainan. D'autre part, la population des RUP reste très marginale par rapport à leur métropole respective, comme celle de Hainan par rapport à la Chine.

---

la production de bananes. Ces cinq programmes représentent une enveloppe budgétaire de 7,84 milliards d'euro d'investissements pour la période 2007-2013.
« La Politique régionale et les régions ultrapériphériques », *Commission européenne*, disponible sur http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/rup_fr.htm, consulté le 13 septembre 2013.
[106] *Traité d'Amsterdam, op. cit.*

Tableau 4: Divers caractéristiques des R.U.P.[107]

Régions et Etats	**Distance (depuis la capitale national e en km)**	**Région insulaire ?**	**Superficie en km²**	**Part de la superficie nationale (en%)**	**Population**	**Part de la population nationale (en%)**	**Densité (habitant s par km²)**	**Zone économique exclusive (en km²)**[108]
Guadeloupe	6 750	Oui	1 703	0,27	405 500	0,63	238	138 000[109]
Martinique	6 800	Oui	1 128	0,18	402 000	0,63	356	
Guyane	7 200	Non	83 534	13,2	221 500	0,35	2,7	126 000
Réunion	9 350	Oui	2 504	0,4	802 000	1,25	320,2	322 600
France	**X**	**X**	**639 370**	**x**	**63 937 000**	**x**	**100**	**10 191 900**
Madère	950	Oui	802	0,86	247 000	2,32	308	446 108
Açores	1 400	Oui	2 333	2,53	244 393	2,3	104,8	953 633
Portugal	**X**	**X**	**92 391**	**x**	**10 627 250**	**x**	**115**	**1 727 408**
Canaries	1 750	Oui	7 447	1,47	2 089 691	4,5	280,6	356 000
Espagne	**X**	**X**	**505 645**	**x**	**45 967 632**	**x**	**90,9**	**1 039 233**

Le caractère périphérique de l'outre-mer européen se manifeste aussi dans sa relative pauvreté. Sur les sept R.U.P., toutes ont un P.I.B. par habitant inférieur à la moyenne de l'Union Européenne, et six d'entre-elles ont un P.I.B. par habitant inférieur à celui de leur Etat respectif[110]. Les écarts avec la moyenne nationale peuvent être très forts comme dans le cas de

[107]Sources : *INSEE, Instituto Nacional de Estadistica, Instituto Nacional de Estatica.*
Chiffres de la population de Guadeloupe, Guyane, Martinique Réunion et France : résultats provisoires arrêtés fin 2008 et recensement de 2006.
Chiffres de la population du Portugal et de ses régions : estimations de 2008.
Chiffres de la population de l'Espagne et des Canaries: estimations au 1er octobre 2006.

[108] La zone économique exclusive de l'archipel des Canaries n'est pas encore reconnue par l'ensemble de la communauté internationale. Des recherches espagnoles sont menées pour mesurer le plateau continental des Canaries. *La crisi frena las demandas sobre las aguas de Canarias*, La Opinión de Tenerife, 8 janvier 2010, disponible sur http://www.laopinion.es/canarias/2010/01/08/crisis-frena-demandas-aguas-canarias/264837.html, consulté le 13 septembre 2013.

[109] La Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélémy et Saint Martin se partagent la même zone économique exclusive.

[110]Seule Madère, la RUP la plus poche du continent européen a un PIB par habitant supérieur de la moyenne portugaise.

la Guyane où le PIB par habitant ne représente qu'à peine la moitié de la moyenne nationale française. Leur économie est généralement dépendante d'un petit nombre d'activités comme le tourisme, ou des produits agricoles spécialisées (comme par exemple la culture de la banane dans les Antilles).

Tableau 5: L'économie des R.U.P.[111]

Régions ou états	PIB en millions[112] d'euros	PIB par habitant en euros	Part du PIB national (en%)
Guadeloupe	7 758	19 359	0,43
Guyane	2 789	13 538	0,15
Martinique	7 638	19 203	0,42
Réunion	12 720	16 224	0,7
France	**1 824 100**	**28 800**	**X**
Madère	4 824	19 600	2,96
Açores	3 343	13 700	2,05
Portugal	**163 119**	**15 400**	**X**
Canaries	43 480	20 806	3,97
Espagne	**1 095 163**	**23 820**	**X**

iii- Un statut particulier

En appliquant le régime des RUP, l'Europe a fait le choix d'intégrer ces régions dans son espace économique. Mais cela renforce tout de même le statut particulier de l'outrer-mer européen. Le fait de distinguer ces territoires des autres régions européennes transforme les relations entre les pouvoirs centraux et leurs îles. Les sept RUP ne bénéficient pas du même degré d'autonomie en raison des différences institutionnelles entre la France, le Portugal et

[111]Sources : *INSEE, Intstituto Nacional de Estadistica, Instituto Nacional de Estatica et Commission Européenne.*
[112]Il s'agit du PIB à prix courants.
Chiffres concernant le PIB de la France et de ses régions : estimations 2006.
Chiffres concernant le PIB du Portugal et de ses régions : prévision 2007.
Chiffres concernant le PIB de l'Espagne et des Canaries: estimations au 1er trimestre 2008.
Chiffres concernant le PIB de l'Europe des 25: estimations de 2006.

l'Espagne. Mais dans chaque territoire la question de l'autonomie, et donc de la relation entre pouvoirs central et local est posée. Dans le cas du Portugal, à la suite de la Révolution des Œillets, la constitution portugaise de 1976 donne à Madère et aux Açores le statut de régions autonomes ; ces archipels décident des politiques à adopter concernant des secteurs comme la santé, l'éducation, le tourisme et les transports[113]. En Espagne, les Canaries ne bénéficient pas d'un statut politique particulier ; cependant, le régime communautaire de la TVA n'y est pas appliqué. Les DOM françaises disposent de moins d'autonomie, mais certaines mesures spécifiques sont appliquées par exemple aux niveaux institutionnel ou fiscal.

La population des RUP bénéficient des mêmes droits et avantages sociaux que sur le continent ; par conséquent le niveau de vie des RUP est supérieur à celui de leurs voisins indépendants[114]. Cependant, en contrepartie, les RUP restent très dépendantes de leur centre, notamment en termes d'emplois, ainsi la part des emplois publics dans l'économie des RUP est supérieure à celle en Europe[115].

iv- Des politiques de développement spécifiques : priorité au tourisme

Les PEID et RUP ont généralement un secteur touristique développé. Si l'on prend l'exemple des îles de la Caraïbe, le tourisme est apparu à la fin du XIXe siècle, et s'est accentué au lendemain de la seconde guerre mondiale grâce au développement des liaisons aériennes. A Cuba, le tourisme était ainsi l'un des piliers de l'économie insulaire jusqu'à la chute du régime de Batista[116].

De nombreuses études ont mis en évidence la dépendance des îles face au tourisme en se basant sur la théorie des avantages comparatifs[117]. La dépendance au tourisme se fait encore plus forte dans les RUP. En raison de leur faible autonomie, ces territoires n'ont pu se hisser

---

[113]Cependant, l'étendue du pouvoir des régions autonomes doit être relativisée, le pouvoir central maintenant un contrôle important sur la politique des îles, notamment en la personne d'un « ministre de la république » chargé de faire respecter la constitution.
John HOPKINS, *Devolution in context: regional, federal and devolved government in the European Union*, Londres, Cavendish Publishing, 2002.

[114] Viktor SUKUP, *Les Caraïbes face aux défis de l'avenir*, Presse de l'Université des Antilles et de la Guyane, 2013.

[115]*Portugal, Região Autónoma dos Açores, short overview of the labour market*, EURES, disponible sur https://ec.europa.eu/eures/main.jsp?lang=en&acro=lmi&catId=2644&countryId=PT&regionId=PT2&langChanged=true, consulté le 13 septembre 2013.
En 2007, la part des emplois publics à la Réunion représentait 44% contre seulement 30% en métropole.
« Projet de loi pour le développement économique de l'outre-mer », *Sénat*, disponible sur http://www.senat.fr/rap/l08-232-1/l08-232-12.html, consulté le 13 septembre 2013.

[116] Rochelle SPENCER, *Development tourism: lessons from Cuba*, Farnham, Ashgate Publishing 2010.

[117] Lino BRIGUGLIO et Marie BRIGUGLIO, « Sustainable tourism in small islands : the case of Malta », *Tourism in Islands and Small States: Case Studies*, Londres, Cassell/Pinter, 1996, version actualisée.

au rang de centres financiers offshore comme d'autres îles indépendantes. D'autre part, en appliquant un droit du travail similaire à celui du continent, leur secteur agricole se trouve peu compétitifs face à leurs voisins indépendants mais plus pauvres.

Pour faire face à ces conditions spécifiques, les métropoles européennes ont lancé plusieurs politiques de développement régional. On peut noter par exemple, au lendemain des grèves générales aux Antilles françaises en 2009, la promulgation de la loi pour le développement économique des outre-mer qui consiste principalement en la création de zones franches et la mise en place d'un fond d'investissement régional[118]. Malgré ces mesures, les DOM français possèdent un niveau de développement inférieur au reste du pays, et demeurent en situation de périphérie.

2. Le développement insulaire et le cas de Hainan

Comme nous avons pu le constater Hainan partage certains caractéristiques de sa périphérie avec d'autre régions insulaires. L'étude des RUP et autres îles non indépendantes nous montre que la relation avec la métropole est déterminante sur l'économie des îles. Dans le cas des RUP, les différents plans de développement n'ont pas mis fin à leur situation périphérique. D'autre part, le développement du tourisme dans ces îles a accru leur dépendance au centre.

Les politiques de développement mises en place à Hainan depuis les années 2000 suivent en partie le modèle pratiqué par les PEID et les RUP en ayant pour priorité le développement du tourisme. Cependant, le cas de Hainan se distingue en raison de la « transition » que connaît la Chine, cette évolution doit être prise en compte dans l'étude de cette île.

Pour comprendre le cas de Hainan, nous étudierions le statut de l'île et les politiques spéciales qui y sont appliquées dans notre sixième chapitre. Mais tout d'abord nous allons revenir sur les différentes politiques de développement mises en œuvre à Hainan jusqu'au début des années 2000 et l'essor du tourisme.

[118]« Loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer », *Vie Publique*, 27 avril 2009, disponible sur http://www.vie-publique.fr/actualite/panorama/texte-vote/loi-du-27-mai-2009-pour-developpement-economique-outre-mer.html, consulté le 13 septembre 2013.

Hainan apparait comme une région périphérique de la Chine. Pour mieux comprendre cet état actuel, nous nous proposons dans le chapitre suivant d'étudier brièvement l'histoire de l'île à travers les politiques de développement, – ou leurs absences –, appliquées à Hainan. Nous nous pencherons premièrement sur la colonisation chinoise et les relations entre le pouvoir central et cette île. Puis, nous nous interrogerons sur les rapports entre Hainan et le reste du monde. Si l'île a été négligée par la Chine, qu'en est-il des autres puissances ? Située sur une route maritime très fréquentée, était-elle un carrefour important ? L'île a-t-elle été influencée par d'autres pays ? Notre étude s'intéressera plus particulièrement au cas du Japon qui a occupé l'île de 1939 à 1945 ; quelle était la place de Hainan au sein de la sphère de coprospérité asiatique imposée par le Japon ? Enfin, nous étudierons la reprise en main de Hainan par la Chine au lendemain de la guerre sino-japonaise.

Chapitre II, perspective historique du développement à Hainan

A) *Hainan aux frontières de l'empire chinois*

Jusqu'aux années 1980 et l'ouverture de l'île, l'économie de Hainan avait été historiquement marginalisée par le centre. Les rares stratégies de développement concernant Hainan sont toujours restées inachevées, et l'île est devenue une terre d'exil. Au lieu de tenter de mettre les ressources de l'île au service de son développement, le pouvoir central, d'une manière générale, les a exploitées pour son propre compte, cet « accaparement » a entrainé bien sûr une mauvaise gestion des ressources de l'île, et a causé l'essor de la piraterie.

1. Les tentatives de développement de l'île

Les Chinois découvrent l'île de Hainan vers le IIIe siècle avant notre ère. Ils pensent alors que Hainan fait partie d'un nouveau continent. De manière similaire au royaume du Prêtre Jean dans le Moyen-Age européen, Hainan est alors considérée comme un lieu fantastique. Les premières descriptions de l'île et de sa population appartiennent au monde des mythes et légendes, ainsi ses habitants apparaissent comme « des pygmées et des hommes aux talons retournés »[119]. Cette méconnaissance de l'île continuera pendant très longtemps et jusqu'au XIXe siècle, le peuple Li, la population indigène de l'île effrayera encore les colons chinois. Le nord de l'île de Hainan devient possession chinoise à partir de l'an 111 avant J.-C., sous l'empereur Han Wudi (汉武帝) de la dynastie Han, suite à une révolte du royaume vassal du Nam Viet[120]. Durant le conflit, le littoral nord de l'île de Hainan passe sous contrôle chinois, et deux préfectures y sont établies. Par la suite, la présence chinoise à Hainan sera menacée à de nombreuses reprises par les attaques des Li. Les liens entre la Chine et Hainan ont été relativement ténus, et les tentatives d'intégration ont très souvent échoué.

[119] Edward H. SCHAFER, *op.cit.*
[120] Royaume situé au nord de l'actuel Vietnam.

a) La colonisation de Hainan

La première de ces tentatives se déroule au lendemain de l'annexion de Hainan en l'an 111 avant J.C., il est alors décidé d'exploiter les ressources de l'île. Pour cela, des dizaines de milliers de colons sont envoyés à Hainan pour défricher et cultiver les terres nouvellement acquises et développer la sériculture[121]. En raison des constantes rebellions des Li, mais aussi des difficultés rencontrées sur place (maladies tropicales, isolement, mauvaise administration), le peuplement chinois de Hainan a été très lent. De ce fait, Hainan a connu différents statuts depuis son annexion. Son administration a évolué au gré des révoltes et des troubles politiques sur le continent, Jusqu'au XIVe siècle, le statut de Hainan a changé à diverses reprises[122]. Il faut ainsi attendre 1370 et la constitution d'une préfecture à Hainan pour que l'île devienne durablement partie de l'empire chinois :

> *« The constitution of the island as a prefecture in 1370 doubtless marks the period when it first commenced to emerge from the mere status of a remote dependency into the settled condition of an integral portion of the Empire. »*[123]

Dès lors le statut de l'île ne va pratiquement plus changer, et la présence chinoise à Hainan restera très faible jusqu'au XVIIe siècle –à peine plus de 250 000 habitants en 1617 –. Par la suite, la croissance a été plus forte, en raison du recul des autochtones Li vers l'intérieur de l'île[124].

b) Intégrer Hainan grâce aux infrastructures

Face aux multiples attaques des Li, pendant longtemps, la présence chinoise se limite au littoral nord de l'île. Il faudra attendre le XVIe siècle, pour qu'un plan ambitieux de développement soit dressé. Son initiateur est un lettré local du nom de Hai Rui (海瑞) (1514-1587). Après avoir occupé un poste dans l'administration impériale au Fujian[125], ce dignitaire est envoyé en exil sur son île natale pour s'être opposé aux pratiques corrompues du

---

[121] Denis TWITCHETT et Michael LOEWE, *The Cambridge history of China, Vol.1: the Ch'in and Han empires 221 BC-AD220*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 453.
[122] Schafer et Mayers ont fait l'historique des différentes administrations qu'a connu Hainan.
[123] Frederick MAYERS et Robert SWINHOE, *A historical and statistical sketch of the island of Hainan, the aborigines of Hainan, narrative of an exploring visit to Hainan*, Londres, Royal Asiatic Society, 1872, p.11.
[124] *Ibid.*, p.23
[125] Peter B. DITMANSON, « Hai Rui », *Berkshire Encyclopedia of China*, 2009, pp.973-974.

pouvoir[126]. Hai Rui comprend que pour intégrer Hainan à l'Empire, il est nécessaire d'améliorer les voies de communication sur l'île. Il propose ainsi de construire deux routes qui se croiseraient au le centre de l'île. Cette mesure faciliterait le commerce dans l'île, encouragerait la colonisation des régions centrales de Hainan, et briserait la résistance du peuple Li. Malheureusement, la proposition de Hai Rui est rejetée, et par conséquent, le centre de l'île reste inexploré jusqu'à l'arrivée des Occidentaux à la fin du XIXe siècle[127].

c) Un plan de développement de l'île au début du XXe siècle

Au début du XXe siècle, la Chine projette de sortir Hainan de la pauvreté en mettant en place un plan de développement spécifique à l'île. En 1912, Sun Yat-sen formule le projet d'élever Hainan au rang de province[128]. Cependant à la même époque circulent également des rumeurs à propos de la vente éventuelle de l'île de Hainan à une puissance étrangère[129]. La position stratégique de Hainan attise alors les appétits des puissances coloniales. L'île est ouverte au commerce étranger depuis 1878, et se trouve dans la zone d'influence de la France, pour continuer à revendiquer Hainan comme faisant partie intégrante de son territoire, la Chine se doit de s'intéresser à son développement. De plus, à la même époque, grâce à une intensification des échanges avec l'Asie du sud-est, de nouvelles productions spécifiques aux régions tropicales telles que l'hévéa et le café sont introduites sur l'île. Mais les troubles que connait la Chine à cette époque retardent les projets de développement pour l'île. C'est seulement à la veille de la guerre contre le Japon, que la Chine manifeste la volonté de développer Hainan[130]. Le gouvernement chinois a pour ambition, à l'instar des Japonais, de

---

[126] Une célèbre pièce de théâtre communiste, jouée pour la première fois en 1961, a été adaptée de l'histoire de Hai Rui. Cette pièce « la destitution de Hai Rui » (*hǎi ruì bàguān*, 海瑞罷官) écrite par Wu Han (吳晗), vise Mao, en voulant réhabiliter Peng Dehuai (彭德怀) militaire et homme politique, qui avait critiqué Mao après le Grand bond en avant.

[127] David L. MICHALK, *op. cit*.

[128] On peut supposer que cette initiative ait été suggérée par la famille de l'épouse de Sun Yat-sen, Mme Soong qui était originaire de Hainan, et qu'elle provienne aussi du souhait d'acquérir le support des communautés hainanaises établies à l'étranger.

[129] Schafer se réfère aux travaux de Savina sur ce point mais ne cite pas à quelle puissance étrangère Hainan aurait pu être cédée. M. SAVINA, « Monographie de Hainan », *Cahiers de la Société de Géographie de Hanoi*, n°17, Hanoi, 1929, p.7, cité par Schafer, *op. cit*..
En 1920, le gouvernement doit publiquement démentir cette rumeur. *China monthly review*, vol.15, Millard Publishing, 1920.

[130]En août 1937, la revue *Far Eastern Survey* publiait un article qui traitait du plan de reconstruction de la province du Guangdong, celui-ci consistait entre autre à développer l'île de Hainan.
« Chinese government stimulates industial activity »,*Far Eastern Survey*, Vol.6, n°16, 4 août 1937, pp185-186, disponible sur http://links.jstor.org/sici?sici=0362-8949%2819370804%296%3A16%3C185%3ACGSIA%3E2.0.CO%3B2-X, consulté le 10 septembre 2013.

transformer Hainan suivant le modèle taïwanais. Cependant, à cause de la guerre, ce plan ne sera pas mis en œuvre.

2. Une terre d'exil

L'île de Hainan a servi de lieu de bannissement jusqu'au XVIe siècle[131]. Cette punition était extrêmement redoutée tant la vie sur l'île était difficile[132]. Des prisonniers de droit commun, mais aussi des dissidents politiques ont été déportés à Hainan. Les condamnés à l'exil, malgré leur faible nombre ont néanmoins profondément influencé le destin de l'île et ont ainsi réaffirmé le lien entre l'île et le continent. Les exilés politiques n'étaient pas à proprement parler des prisonniers sur l'île. Un titre leur était souvent donné, par exemple lorsque Li Deyu (李德裕) (787-850), ancien premier ministre de la dynastie Tang, est envoyé à Hainan en 848, suite à des intrigues politiques, il y remplit la fonction d'agent du recensement[133]. S'ils sont libres de circuler, dans leur grande majorité, ils ne profitent pas réellement de leur exil pour explorer l'île et découvrir les Li et leur culture ; mais leurs écrits seront précieux et permettront de donner une première impression de l'île, de sa faune et de sa flore aux Chinois du continent.

En fait, ces exilés vont servir de relais culturel à Hainan, ils ont d'une certaine manière exporté la culture chinoise continentale sur l'île. Les personnalités exilées à Hainan étaient généralement des hommes cultivés. Avant leur départ, ils occupaient sur le continent des postes élevés de l'administration, ou encore étaient des poètes reconnus. Bien sûr, lorsqu'ils arrivent à Hainan, ils se plaignent des conditions de vie dans l'île notamment du climat, des maladies, de la nourriture. Ainsi, Li Deyu qualifie Hainan de « porte de l'enfer », ils sont surpris par leur nouvel environnement et pensent des forces surnaturelles à l'origine des étrangetés de l'île[134]. Ils déplorent aussi la « pauvreté culturelle » de l'île[135]. Certains

---

[131] D'autres régions périphériques de l'empire Chinois comme le Xinjiang, le Yunnan ont servi de lieux de bannissement.

[132] Hargett note que certains bannis tels que Su Dongpo, préparaient, avant de partir, leurs obsèques tant ils redoutaient de mourir sur l'ile. James HARGETT, « Su Shi and mount Lu », in Joshua A. FOGEL (ed.), *Traditions of East Asian travel*, Oxford, Berghahn Books, 2006, pp.1-19.

[133]YANG Dechun (杨德春), *Hainan daogudai jian shi*, 海南岛古代简史 (Histoire ancienne de l'île de Hainan), Dōngběi shīfàn dàxué chūbǎn shè, 东北师范大学出版社 (Presse de l'université normale du Dongbei), 1988.

[134] Edward Schafer, à travers leurs écrits, nous montre comment ces exilés percevaient l'île de Hainan. S'ils semblent souvent désespérés par leurs conditions, ils s'émerveillent parfois de la nature et des paysages de Hainan. Voir Edward SCHAFER, *op. cit.*

[135] Denis Twitchett note que les bibliothèques et les livres étaient peu nombreux à Hainan jusqu'au XVe siècle.

d'entre-eux vont s'efforcer, durant leur exil, de transmettre leurs connaissances à la population locale. Délaissée par le gouvernement central, Hainan va s'enrichir au contact des exilés qui y reproduisent le modèle culturel du « centre ». Ceci est illustré par plusieurs exemples. Su Dongpo (苏东坡)[136], homme politique et poète exilé à Hainan en 1097, fonde un an plus tard une académie près de Danzhou au nord de l'île, où il transmet ses connaissances à des élèves[137]. D'autre part, à cause de la faiblesse du pouvoir à Hainan et parce qu'ils sont libérés de leurs anciennes charges, les exilés jouissent à Hainan d'une grande liberté de pensée, ils n'ont plus à se préoccuper des desiderata de la cour[138]. Ainsi, toujours à propos de Su Dongpo, Egan note que durant son exil, sa production littéraire est alors à son plus haut niveau[139].

Photographie 1: le temple des cinq ministres à Haikou

Photographie prise par l'auteur

Denis TWITCHETT, *The MIng dynasty, 1368-1644, part 2*, The Cambridge History of China, vol 8, Cambridge University Press, 1998, p.665.

[136] De son vrai nom Su Shi (苏轼).

[137] Ce site est considéré aujourd'hui comme une attraction touristique.

[138] Frederick MAYERS, *op. cit.*

[139] Pour mieux connaitre les circonstances du bannissement de ce poète à Hainan ainsi que son œuvre, consulter Ronald C. EGAN, *Word, image, and deed in the life of Su Shi*, Harvard University Asia Center 1994

Hainan a accueilli d'autres célèbres exilés, notamment quatre ministres de la dynastie Song, Li Gang (李纲), Zhao Ding (赵鼎), Li Guang (李光) et Hu Quan (胡铨), qui, avec Li Deyu, sont honorés au temple des cinq lettrés près de Haikou[140].

Ces exilés ont permis de renforcer les liens entre le continent et Hainan. Grâce à l'académie de Su Dongpo, des Hainanais ont passé les examens impériaux et ont pu devenir fonctionnaires. Pour Mayers, le bannissement de personnes de valeur à Hainan a ainsi participé au « développement intellectuel » d'une partie de la population locale[141]. Leur présence a permis l'émergence d'un petit groupe de lettrés et d'homme d'Etat locaux tels que Hai Rui que nous avons déjà évoqués. Les exilés ont d'une certaine manière, pallié l'absence de l'Etat et de ses infrastructures à Hainan[142].

3. Des ressources peu ou mal exploitées

L'aspect périphérique de Hainan se manifeste aussi dans l'exploitation des ressources de l'île. Si l'on excepte les tentatives d'introduction de nouvelles activités économiques comme la sériculture au début de la colonisation, Hainan reste généralement à l'écart du système économique chinois, et est dans une position marginale, ce que Wallerstein qualifie d'*isolat*.

Hainan a longtemps été considérée comme une île mystérieuse pour les Chinois. En raison de son caractère tropical, elle renfermait une flore et une faune inconnues du reste de l'Empire, et satisfaisait les dignitaires du continent en produits rares et coûteux. Par exemple, les paniers en rotin de Hainan deviennent très recherchés par la cour sous la dynastie des Song[143]. Mais, Hainan devient avant tout renommée pour ses essences de bois précieux avec lesquelles sont produits des meubles luxueux (par exemple en bois de rose), et dont sont tirées différentes sortes d'encens, ainsi que pour ses nombreuses plantes médicinales. Schafer note que Hainan acquiert très tôt (à la fin de la dynastie des Han) la réputation d'île aux parfums.[144] Hainan est aussi connue pour ses perles. Ainsi après son annexion par la Chine[145], l'une des nouvelles

---

[140] Pour en savoir plus sur le destin de ces exilés, consulter Alfreda MURCK, *Poetry and painting in Song China: the subtle art of dissent*, Harvard University Asia Center, 2002.
[141] Frederick MAYERS, *op. cit.*, p.13
[142] Historiquement, le pouvoir central n'a que très peu investi dans le domaine de l'éducation à Hainan. Feng Chongyi et Goodman rapportent les propos d'un haut dignitaire du XVIIIe siècle pour qui construire des écoles à Hainan était une « perte d'argent ». FENG Chongyi, GOODMAN David, « Hainan in reform: political dependence and economic interdependence », *op. cit.*
[143] Edward SCHAFER, *op.cit.*
[144] *Ibid.*
[145] L'une des raisons de la campagne militaire à Hainan est justement la présence de perles sur son littoral. David MICHALK, *op. cit.*

préfectures établie sur l'île est baptisée Zhuya (珠崖), soit la *rive aux perles*[146]. Le nom de cette préfecture où la présence chinoise est la plus forte, désignera souvent l'ensemble de l'île de Hainan jusqu'au XIIIe siècle. Les perles du détroit de Qiongzhou, entre Hainan et la péninsule de Leizhou sont appréciées depuis la fin de l'époque des Royaume Combattants (481 à 221 avant J.-C.) notamment dans l'Etat de Chu[147], et ont continuées à être récoltées au moins jusqu'au XVIe siècle, puisque des chroniqueurs portugais et espagnols comme Duarte Barbosa et Martín de Rada en font mention dans leurs écrits[148]. Mais, déjà au XVe siècle, les ressources en perles sont presque épuisées[149]. Lorsque Henry visite l'île à la fin du XIXe siècle, celles-ci ont malheureusement complètement disparues[150]. Ce n'est qu'à partir des années 1960, que la culture des perles sera réintroduite à Hainan.

Si Hainan possède des ressources susceptibles de favoriser le commerce avec le reste de la Chine, leur exploitation a souvent été très mal gérée. L'exemple de la culture des perles n'est pas une exception. On peut ainsi évoquer le cas des rhinocéros de Hainan : en effet, dès le début de la colonisation chinoise à Hainan, ces animaux sont chassés pour leurs cornes appréciées par les dignitaires chinois. Mais à cause de l'avidité de ces derniers, les rhinocéros, décimés, ont totalement disparus de l'environnement de Hainan lorsque les premiers Occidentaux explorent l'île au XIXe siècle[151].

Sous les administrations successives, peu d'efforts sont menés pour permettre un développement durable de l'économie hainanaise, les dignitaires impériaux en poste sur l'île espèrent tirer une fortune personnelle des ressources de Hainan. Eloignés du pouvoir, ils sont aussi moins contrôlés, ce qui entraine des abus qui provoquent la révolte de la population Li à plusieurs reprises[152].

---

[146] Cette origine est cependant contestée. Il y a eu parfois confusion entre les homonymes « perles » et « vermillon » (qui se prononcent tous deux « zhu ». Ainsi, dans la littérature post-Han, Hainan apparait sous la désignation de « Zhuyai » 朱崖, la rive vermillon, faisant ainsi allusion à l'oiseau vermillon du sud (*nánfāng zhūquè*, 南方朱雀), un des symboles de constellations chinoises.
Edward SCHAFER, *op. cit.*

[147] Heather A PETERS, « Towns and trade: cultural diversity and Chu daily life », in Constance A. COOK, John S. MAJOR (eds.), *Defining Chu : image and reality in ancient China*, University of Hawai'i Press, 2004, pp.99-120.

[148] R.A. DONKIN, *Beyond price: pearls and pearls-fishing: origins to the age of discoveries*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1998, p.239, note 154.

[149] Frederick MAYERS, *op. cit.*, p.7.

[150] B. C. HENRY, *Ling-Nam or interior views of Southern China, including explorations in the hitherto untraversed island of Hainan*, Londres, S.W. Partridge and Co., 1886.

[151] Pour Rookmaaker et Carpentier, cette espèce n'est plus présente à Hainan depuis le XVIIe siècle, quelques rares spécimens auraient pu cependant échapper à l'avidité des chasseurs jusqu'au XIXe siècle.
Kees ROOKMAKER, Henri CARPENTIER, « Early references to the rhinoceros on the Chinese island of Hainan »,*Journal of the Royal Asiatic Society Hong Kong Branch*, Vol.45, 2005, disponible sur http://sunzi.lib.hku.hk/hkjo/view/44/4402815.pdf, consulté le 22 janvier 2012.

[152] Ainsi, la première grande révolte des Li, en l'an 82 avant JC est provoquée par les fortes taxes que veut prélever le gouverneur chinois auprès des autochtones. Edward SCHAFER, *op. cit.*, p.12.

4. Trafic et piraterie à Hainan

L'absence de mesures spécifiques en faveur du développement de Hainan ont permis à la piraterie et à divers trafics de se développer sur l'île. De ce fait, Hainan apparait historiquement comme un espace frontière[153]et les relations commerciales avec des marchands étrangers étaient réduites.

a) Une escale commerciale peu contrôlée

A la fin du XVIIIe siècle, alors que le commerce s'intensifie entre la Chine et le sud-est asiatique, Hainan va profiter de sa situation géographique et du faible contrôle des autorités centrales sur ses activités portuaires. Pour éviter les fortes taxes de douanes en cours à Xiamen et Canton, les deux principaux ports chinois de l'époque[154], de nombreuses embarcations font escale à Hainan. Leurs marchandises sont alors transbordées sur d'autres jonques en direction du continent. Comme le note James Kong Chin, l'administration des douanes à Hainan ne possède alors que peu de moyens. En fait, le contrôle du commerce échappe aux autorités. Les marchands profitent ainsi de la faiblesse de l'administration pour établir à Hainan leur base commerciale entre l'Asie du sud-est et les autres ports chinois, et évitent ainsi de payer des fortes taxes[155]. Les ports de l'île de Hainan vont par ailleurs servir de « points de transbordement » pour les commerçants asiatiques et chinois. Murray note qu'à partir du XVIIIe siècle, les commerçants siamois viennent y acheter des produits de l'Empire tels que des rouleaux de soie, de la porcelaine, alors que les Chinois peuvent s'y procurer des marchandises importées d'Asie du sud-est[156].

b) Hainan un refuge de pirates ?

Le faible contrôle de l'île par la Chine et l'intensité du trafic maritime sur la route reliant l'Asie du sud-est à Canton ont favorisé la piraterie. Pour Paola Calanca, Hainan n'était pas

[153]Shelley FELDMAN, « Looking across the horizon », in William ZARTMAN (ed.), *Understanding life in the borderlands, boundaries in depth and in motion*, Athens (GA), University of Georgia Press, 2010, pp.235-244.
[154] John Kong FAIRBANK, *Trade and Diplomacy on the China Coast: the opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Stanford, Stanford University Press, 1973 p.312.
[155] James Kong CHIN, « The junk trade between South China and Nguyen Vietnam in the late eighteenth and early nineteenth centuries », in LI Tana and Nola COOKE (eds)., *Water Frontier. Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region, c.1750-1880*, Lanham, Rowman & Littlefield Publishers, 2004, pp.53-66.
[156] Dian H. MURRAY, *Pirates of the South China coast, 1790-1810*, Stanford University Press, 1987, p.11.

une « cible privilégiée » des pirates, mais plutôt un lieu de refuge de dernier recours où les puissants pirates du Fujian et du Guangdong avaient l'habitude de se faire oublier des autorités[157]. Pourtant, des auteurs comme Schafer ou Michalk insistent sur l'importance de la piraterie à Hainan. Selon Michalk, au XVIIe siècle, la situation est telle que la seule liaison possible entre Hainan et le continent se fait à l'endroit le plus étroit du détroit, et seulement sous escorte :

> « *The only secure trade route between the mainland and Hainan was to cross the narrow straits which separates the island from the Leichow Peninsula with strong military escort* »[158].

La cible privilégiée de ces pirates était naturellement les navires transportant des marchandises de haut prix telles que les essences de bois rares, le sel et autres produits typiques de l'île[159]. En fait, on peut penser que l'intensité des attaques des pirates a varié selon les époques et a été plus forte dans les périodes troublées de l'histoire de la Chine. D'autre part, lorsque le pouvoir central envoyait des troupes sur l'île pour combattre les Li, les pirates préféraient d'autres littoraux moins bien défendus[160]. Mais comme le remarque Nguyen, « *le problème de la piraterie allait du reste demeurer un mal chronique, jamais résolu, les jonques pirates disparaissant facilement dans les nombreuses criques où il était impossible de les poursuivre* »[161], et du reste le problème de la piraterie empoisonnait régulièrement les relations locales entre Chinois et Vietnamiens[162]. Avec l'augmentation du trafic maritime au début du XIXe siècle, Hainan, située sur la route de l'Asie du sud-est, entre Hong Kong et Singapour, devient encore plus attractive pour les pirates. Ainsi, de nombreux documents occidentaux de l'époque font état de la présence de pirates dans les eaux de Hainan. Par exemple, une lettre écrite au milieu du XIXe siècle, par le père Mailfait missionnaire à Hong Kong et envoyé à Hainan, commence de cette manière :

> « *J'ai reçu ma destination ces jours derniers ; je vais habiter l'île d'Haï-nan. Cette île n'est presque pas connue ; elle est inabordable à cause des rochers et des milliers de*

---

[157] Paola CALANCA, « Aspects spécifiques de la piraterie à Hainan, in Claudine SALMON, Roderich PTAK (éds.), *Hainan : De la Chine à l'Asie du Sud-Est*, Wiesbaden, Otto Harrassowitz, 2001, pp.111-138.
[158] David, MICHALK, *op. cit*, p.120.
[159] Dian H. MURRAY, *op. cit.*
[160] *Ibid.*
[161] NGUYEN Thế Anh, « Hainan et les marchands hainanais dans les sources vietnamiennes », In Claudine SALMON, Roderich PTAK (éds.), *op. cit*., pp.179-193.
[162] Nguyen Thế Anh évoque plusieurs crises causées par les actes de piraterie, notamment les raids sur les huitrières, entre le Vietnam et les gouvernements locaux de Hainan et de Leizhou. Chacun ayant tendance à accuser l'autre, cependant, à certaines occasions, Chinois et Vietnamiens unissent leurs forces pour lutter contre la piraterie (ce fut le cas en 1690 contre les pirates Phương Vân Long et Tân Ấn Sủng). NGUYEN Thế Anh, *op. cit.*

pirates qui sont dans les environs »[163].

Cette description peut bien sûr paraître quelque peu exagérée, mais d'autres récits de l'époque témoignent de la forte activité de pirates à Hainan. Plusieurs navires anglais comme le *Dido*[164] sont ainsi attaqués par des pirates. Pour répondre à cette menace et assurer la sécurité des échanges commerciaux, une patrouille maritime anglo-chinoise est créée à partir de 1853[165], ce qui va réduire considérablement les attaques de pirates autour de Hainan. Cependant les attaques de pirates continueront jusqu'à la fin du XIXe, comme en témoigne un article du *New York Times* paru en 1892 qui évoque une expédition militaire chinoise contre des pirates de l'île[166]. Par la suite, dans la première moitié du XXe siècle, les attaques des pirates se feront beaucoup moins fréquentes en raison de l'augmentation des patrouilles militaires occidentales dans les eaux de Hainan[167]. Cependant, à la même époque, à l'intérieur des terres, la sécurité se dégrade en raison des troubles politiques et des mouvements de guérilla communiste qui inspireront l'une des œuvres communistes les plus célèbres « le détachement féminin rouge »[168]. Les attaques de ces groupes armés menacent les exploitations agricoles[169], et freinent l'essor économique de l'île.

c) Hainan et les commerçants musulmans

La découverte de stèles musulmanes de style moyen-oriental, au sud de Hainan en 1978, – dont certaines sont aujourd'hui exposées au musée provincial à Haikou –, pourait nous laisser croire que Hainan entretenait des relations commerciales intenses avec le monde musulman. Il

---

[163] Association de la propagation de la foi, *Compte-rendu de l'état et des progrès de l'œuvre de la propagation de la foi dans le diocèse de Reims pendant l'année 1858 suivi de quelques lettre écrites par les missionnaires du diocèse*, Reims, 1859, p.16.

[164] « Expedition against the Chinese pirates », Dublin, *The Dublin University Magazine*, vol.XXXV, Avril 1850, p.528.

[165] B.C. Henry, *op.cit.*

[166] « Pirate bands on Hainan », *The New York Times*, 12 avril 1892, disponible sur http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=FA0712FA345D17738DDDAB0994DC405B8285F0D3, consulté le 23 janvier 2012.

[167] Cependant, le phénomène de la piraterie dans les eaux de Hainan est réapparu au début des années 1990. Ainsi dans leur étude sur la piraterie en Asie du Sud-Est, Eric Frécon et Stéphane Dovert ont recensé près d'une cinquantaine d'attaques contre des navires commises entre 1993 et 1996 dans le triangle Hong Kong- Luzon-Hainan Selon les auteurs, certains de ces pirates auraient bénéficié du soutien de plusieurs administrations de la région. Eric FRECON, Stéphane DOVERT, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est, histoire d'une résurgence de la piraterie*, Paris, L'Harmattan, p.38.

[168] Ce roman (*hóngsè niángzǐjūn*, 红色娘子军), très célèbre, écrit par Liang Xin (梁信) raconte l'histoire d'une paysanne de Hainan qui s'enrôle dans la guérilla communiste. Il sera plus tard adapté en film puis en ballet. Une représentation de ce dernier a eu lieu lors de la visite du président Nixon en Chine en 1972.

[169] David L. MICHALK, *op. cit.*

est vrai que l'île de Hainan se trouve sur la route maritime entre le Moyen-Orient et la Chine[170]. L'île a accueilli des marchands arabes et persans depuis le VIIIe siècle, mais quelles étaient les relations entre Hainan et ces communautés musulmanes? En étudiant des anciennes chroniques chinoises, Chen Dasheng et Claudine Salmon constatent que la présence de ces marchands sur l'île résulte bien souvent de naufrages ou d'attaques de pirates. Ayant perdu leur navire au large de l'île, les marchands arabes et persans n'ont d'autre choix que de s'installer sur le littoral. Ces communautés sont à l'origine du nom de plusieurs localités à Hainan comme Fanfang Gang (« le port des étrangers », aujourd'hui Yacheng, à l'Ouest de Sanya). Certains marchands sont réduits en esclavage par les chefs locaux[171]. D'autres deviennent pirates et écument la mer de Chine. Jacques Gernet dans son ouvrage traitant de l'histoire de la civilisation chinoise, évoque le cas du pillage de la ville de Canton en l'an 758 par des pirates arabes ou persans opérant depuis leur base à Hainan[172].

Malgré une position stratégique sur les routes maritimes, Hainan n'a pas tenu de rôle important dans le commerce entre la Chine et Moyen-Orient. On constate que l'île de Hainan a plutôt servi de lieu de repli, et de refuge en cas de naufrage. Par conséquent, on peut affirmer que Hainan se situait là encore à la périphérie des échanges avec le monde musulman.

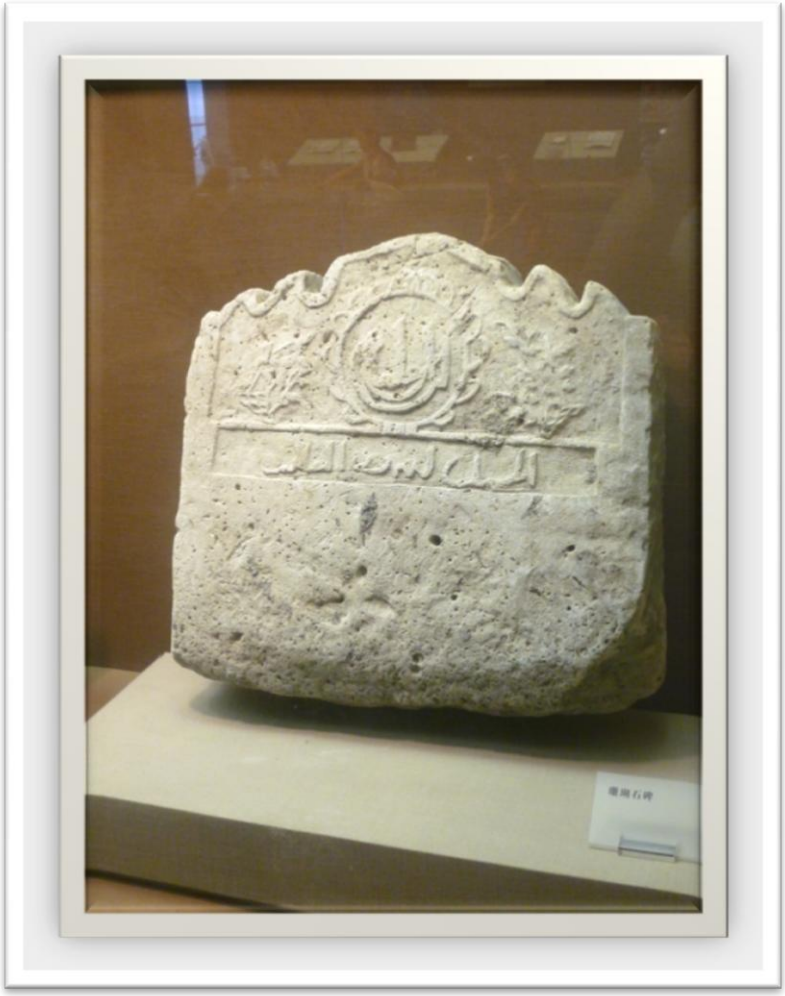
---

[170] Les marchands chinois et persans ont longtemps suivi les côtes du Vietnam et de Hainan.
Roderich PTAK, « Quanzhou: at the Northern Edge of a Southeast Asian "Mediterranean ?», in Angela SCHOTTENHAMMER (ed.), *The emporium of the world: Maritime Quanzhou, 1000-1400*, Leiden, Brill, 2001, pp.395-428.

[171] Ces faits nous sont connus par les textes du moine bouddhiste Jian Zhen, dont le bateau s'est échoué sur les côtes du Hainan en 748. CHEN Dasheng et Claudine SALMON, « Rapport préliminaire sur la découverte de tombes musulmanes dans l'île de Hainan », *Archipel*, 1989, Vol.38, n°1, 1989, pp.75-106.

[172] Jacques GERNET, *Le monde chinois*, Paris, Armand Colin, 1972.

Photographie 2: stèle musulmane exposée au musée provincial de Haikou



Photographie prise par l'auteur

B) Un espace en marge des échanges mondiaux

Si la Chine a délaissée Hainan jusqu'au lendemain de la guerre sino-japonaise, qu'en est-il des autres puissances ? Son isolement, sa pauvreté, sa population indigène n'ont pas encouragé le pouvoir central à se préoccuper de ce territoire. La situation des puissances occidentales envers Hainan, est similaire. L'île ne leur offrant pas les richesses qu'ils recherchaient, leur intérêt était très limité. Cependant, à la fin du XIXe siècle, le trafic maritime entre l'Europe et la Chine devient plus important, et les puissances coloniales redécouvrent alors l'intérêt stratégique de Hainan.

1. Hainan et l'Occident avant l'ouverture du port de Hoihow (Haikou)

Avant le milieu du XIXe siècle et la signature des Traités Inégaux, les Européens connaissent peu la Chine et certaines régions restent inconnues pour l'ensemble des Européens. C'est notamment le cas de l'île de Hainan, pourtant située sur la route maritime reliant l'Europe à la Chine.

a) Une île méconnue

« Dans l'île de Hainan, les hommes sont rouges »[173].

Cette citation de Voltaire, inspiré des écrits du père Frigaut, montre à quel point l'île de Hainan reste encore largement méconnue des Européens au XVIIIe siècle. Les contacts entre l'Europe et Hainan sont pourtant anciens, c'est au XVIe que des Européens foulent le sol de l'île pour la première fois, comme le note Claudius Madrolle, qui a lui-même exploré Hainan au début du XXe siècle. Madrolle a dressé l'historique des relations entre Hainan et l'Europe[174]. La première référence à l'île de Hainan dans un document européen remonterait à 1375 : Hainan apparaîtrait alors sous le nom de *Caynam* sur l'Atlas Catalan de Charles V. D'autres cartes anciennes comme la mappemonde de Cartino de 1502 mentionneraient également Hainan[175]. En 1536, deux diplomates portugais Cristóvão Vieira et Vasco Calvo, prisonniers des Chinois à Canton, écrivent à leur gouvernement pour l'inciter à s'implanter à Hainan[176]. Selon eux, l'île détient une position clef et sa possession permettrait de se rendre maître de l'ensemble de la Chine méridionale. Mais ils ne seront pas entendus et Hainan restera chinoise. C'est en 1560, qu'un Européen, en l'occurrence le père Gago, se rend pour la première fois à Hainan. Bien qu'il soit resté près de cinq mois sur l'île, Madrolle note que Baltasar Gago ne semble pas l'avoir explorée, et ses observations sur Hainan sont peu

---

[173] Cette citation apparaît dans les manuscrits de Voltaire rédigés de 1752 à 1755, servant à la rédaction de son « Essai sur les mœurs et l'esprit des nations » publié en 1756. Ces manuscrits inédits ont été publiés par Besterman en 1968. Theodore BESTERMAN, « *Saint Fargeau notebook* », *The complete works of Voltaire*, vol.81, Genève, Institut et Musée Voltaire, 1968, p.136.

[174] Claudius MADROLLE, *L'Empire de Chine, Hainan et la côte continentale voisine*, Paris, 1900.

[175] Albert KAMMERER, *La découverte de la Chine par les Portugais au 16ème siècle et la cartographie des Portulans*, Leiden, E.J.Brill, 1944.

[176] *Ibid.*

nombreuses[177]. Cet épisode résume en fait l'ensemble des relations entre l'Occident et Hainan jusqu'au XIXe siècle. Ainsi, la visite du père Gago, missionnaire jésuite, est la conséquence d'un naufrage en mer de Chine. La majorité des Européens se rendant par la suite à Hainan seront soit des missionnaires catholiques – une première mission jésuite voit le jour à Hainan en 1632 sous la direction de Pedro Marquez –, soit des naufragés, (comme les marchands arabes que nous avons évoqués précedemment). Les prêtres envoyés sur l'île souffriront du climat hostile, du paludisme, mais plus encore du mauvais accueil de la population locale qui s'en prend régulièrement à eux. Par conséquent, les missionnaires européenss'aventurent rarement au-delà de leur village[178]. Jusqu'au début du XIXe siècle, les descriptions de Hainan sont principalement dues à des équipages en difficulté au large de large de l'île, – à cause des tempêtes ou des nombreux pirates –, qui doivent s'abriter à Hainan, comme par exemple celui du navire anglais *Friendship* en 1804[179]. Donc, avant l'ouverture de l'île du port de Haikou aux étrangers en 1876, les Occidentaux n'ont qu'une connaissance partielle de Hainan. L'île est considérée comme un territoire étrange et assez exotique, cette vision dominera encore après l'ouverture de l'île[180].

b) Une exploration tardive

Lorsqu'enfin les Européens explorent l'île, ils s'étonnent presque de l'aspect « normal » de Hainan et de ses habitants. Ils constatent que les Chinois eux-mêmes ne connaissent que très peu leur île. Ainsi, en 1818, lorsque Achille de Kergariou, commandant de la Cybèle, rencontre des habitants appartenant à l'ethnie Li, il indique que :

> « *Les lai* (les Li) *sont plus farouches, mais ne méritent pas la réputation de cruauté et de barbarie qui leur a été faite*».[181].

L'exploration de l'île va s'intensifier dans la seconde moitié du XIXe siècle, grâce notamment aux travaux réalisés par Robert Swinhoe, consul anglais à Canton et Frederick Mayers sur la

---

[177] Le père Gago mentionne son séjour forcé à Hainan dans une lettre en décembre 1562.

[178] De ce fait, les prêtres européens sont très rares à Hainan au XVIIIe siècle. A partir de la fin du XVIIIe siècle, l'évêque de Macao préfèrent envoyer des prêtres chinois sur l'île. D.L. MICHALK, *op. cit.*, p.124

[179] En 1825, the Asiatic Journal publie les carnets de voyage d'un passager du « Friendship ».
PUREFOY, « Diary of a Journey from Manchao on the South Coast of Hainan to Canton », *Asiatic Journal*, Vol.XX, 1825, pp.521-536.

[180] On peut à l'exemple de Claudius Madrolle citer un roman d'aventure pour enfants écrit par un certain Charles de Vitis en 1899, et qui s'intitule « Cœur d'enfant » qui raconte l'histoire d'un garçon seul rescapé d'un naufrage qui doit faire face à de nombreux dangers sur l'île de Hainan. Charles DE VITIS, *Cœur d'enfant*, Paris, Geoffrey, 1899.

[181] Pierre DEJOINVILLE, *La mission de la Cybèle en Extrême-Orient, 1817-1818, Journal de voyage du capitaine Achille de Kergariou*, Paris, Sociéte de l'Histoire des Colonies Françaises, 1914, note p.26.

population, la faune et la flore de Hainan[182]. L'arrivée de missionnaires protestants à Hainan va aussi permettre de mieux connaître l'île. Contrairement aux premiers prêtres jésuites, les missionnaires protestants parcourent l'île et notent leurs observations. Ainsi, parmi les premiers Occidentaux à se rendre dans les territoires des Li, se trouvent les missionnaires Henry et Jeremiassen. Henry, est l'un des tous premiers non-Li à traverser l'île par son centre en 1886, rares sont les Chinois qui s'y sont aventurés[183]. Trois ans auparavant, Jeremiassen[184], missionnaire danois et ancien pirate, visite de nombreux villages de l'île dans le but de convertir la population. Ils seront suivis par Claudius Madrolle qui effectue plusieurs missions d'exploration à Hainan en 1896 et 1907, aux cours desquelles il dresse une carte de l'intérieur de l'île[185]. D'une certaine manière, on peut affirmer que les Occidentaux vont acquérir une meilleure connaissance de l'ensemble de l'île que les Chinois qui se sont limités au littoral. Ces explorations occidentales ont été facilitées par l'ouverture de l'île aux puissances étrangères qui accroissent leur présence en Chine à la fin du XIXe siècle.

2. Les empires coloniaux à Hainan

Les puissances coloniales tardent à s'implanter à Hainan, et ne possèderont que très peu d'intérêts à Hainan. La France sera la puissance étrangère la plus impliquée à Hainan du fait de la position de l'île face aux possessions françaises en Indochine. L'intérêt des grandes puissances Hainan augmentera dans les années 1930 à mesure que les relations entre le Japon et les autres pays se détérioreront. Cet intérêt sera même qualifié de « vital » par certains journaux de l'époque :

> *«With four nations -China, Japan, France and Great Britain- vitally interested in the island, it is not surprising to find it coming to be regarded as a potential powder keg of the Pacific… »*[186].

---

[182] D.L. MICHALK, *op. cit.*

[183] « *We had frequently been told that to cross the island either from north to south or from east to west, directly through the centre, was a feat which even the Chinese had never accomplished* ». B.C. HENRY, *op. cit.*, p.400-401.

[184] Carl C. JEREMIASSEN, « Haïnan, l'île de l'exil », *Le Globe*, Société de Géographie de Genève, 1899, pp.40-51.

[185] Maurice ZIMMERMANN, « Asie », *Annales de Géographie*, Paris, 1908, T.17, n°93, pp.277-279, disponibe sur http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1908_num_17_93_20551, consulté le 10 octobre 2013.

[186] N.D.H., « Growing interest in Hainan mainly strategic », *Far Eastern survey*, Vol.7, n°17, 24 août 1938, pp.202-204, disponible sur http://www.jstor.org/stable/3023070, consulté le 12 juin 2010.

a) *L'ouverture de l'île*

Suivant le traité de Tianjin, le port de Haikou devait s'ouvrir aux puissances étrangères dès 1858. Mais, ne représentant pas un intérêt commercial majeur, son ouverture n'est effective qu'à partir d'avril 1876[187]. L'ouverture du port de Hoihow (actuellement Haikou) au commerce étranger naît en partie de la volonté des Britanniques de mieux contrôler le commerce de l'opium en Chine méridionale. En effet, d'importantes quantités d'opium entraient illégalement en Chine par Hoihow. Dans un rapport de 1868 rédigé par l'inspecteur général des douanes de Shanghai, il est noté que :

> « *... the most important result of the opening of Hoihow is to be looked for the suppression of the smuggling of Opium* »[188].

En plus d'être soumis aux typhons, Hoihow ne dispose pas d'un port en eau profonde, il est donc peu propice au développement du commerce.

> « *The position of the port, though geographically favourable, is topographically unsuitable for the development of any extensive commercial transactions, vessels being compelled to anchor some two miles from the entrance of the creek….* »[189].

b) *Les implantations étrangères*

Malgré les inconvénients que présente ce port, Haikou devient une escale de moyenne importance entre Hong Kong et le port de Haiphong en Indochine française. Mais peu d'étrangers s'installent durablement à Hainan et les intérêts des puissances coloniales y sont très limités. La France est le pays le plus représenté, en raison de cette position stratégique près de l'Indochine. Le Royaume-Uni, l'Allemagne et les Etats-Unis auront aussi quelques intérêts à Hainan, tout comme le Japon. Dans sa présentation de Hoihow, Smith nous indique quelles étaient les principales implantations occidentales à Hainan à la fin du XIXe siècle. Selon lui, la communauté étrangère à Haikou comportait environ soixante membres en 1899[190]. Si la présence occidentale est premièrement religieuse, avec les missions catholiques

---

[187]Hosea Ballou MORSE, *The trade and administration of the Chinese Empire*, Longmans, Green & co., 1908, p.258.

[188] « Note on the opening of Kiung-chow-fu to foreign trade », Appendix, *Reports on Trade at the Treaty Ports for the year 1867,* The Inspector General of Customs, Shanghai, 1868, p.22.

[189]D. Warres SMITH, *European Settlements in the Far East*, Londres, Sampson, Low, Marston & Company, 1900, p.168.

[190]*Ibid.*

et presbytériennes, elle prend par la suite un aspect commercial et politique[191].

i- Hainan dans la zone d'influence française, mais une relation peu entretenue

Les Français sont parmi les premiers occidentaux à s'implanter à Hainan, tout d'abord par le biais de la mission catholique au milieu du XIXe siècle, puis à travers une représentation diplomatique et des entreprises. Depuis le XVIIe siècle, des missionnaires originaires principalement du Portugal ont officié sur l'île[192]. A partir de 1850, les Missions Etrangères de Paris sont chargées de la mission catholique, et envoient des prêtres français sur l'île[193], les prêtres portugais seront presque tous remplacés par des Français en 1899[194]. Mais l'on ne connaît encore que très peu de choses sur l'île, aucune mission d'exploration de l'intérieur de Hainan n'est organisée avant 1896[195]. Suivant l'exemple d'autres puissances comme la Russie et l'Allemagne[196], le 15 mars 1897, la France obtient de la Chine qu'elle signe une déclaration d'inaliénabilité concernant l'île de Hainan, ce qui signifie que la Chine ne peut céder Hainan à une autre puissance que la France :

> « *La France [...] attache un prix particulier à ce que jamais l'île de Haï-nan ne soit aliénée ni concédée par la Chine à aucune autre Puissance étrangère, à titre de cession définitive ou temporaire, ou à titre de station navale ou de dépôt de charbon* »[197].

Par cette convention, Hainan entre dans la sphère d'influence française en Chine[198]. Cette

---

[191] Cependant, on peut noter que dans la plupart des cas, les puissances étrangères présentes à Hainan ne sont représentées que par un vice-consul. Le consulat régional se trouvant généralement à Pakkoi (actuellement Beihai).

[192] Benoit de Mathos, un prêtre portugais officie à Hainan dès 1630.

[193] Le premier d'entre-eux est le Père Auguste qui ne restera qu'un an à Hainan.
J.Grégroire, « Lettre de Hainan », Annales des Missions Etrangères, 1920, pp.567-573, disponible sur http://archivesmep.mepasie.net/recherche/annales_chapitre.php?code=1920/567-573&nom=hainan, consulté le 20 décembre 2012.

[194] Claudius MADROLLE, « La question de Hai-nan et des Paracels », *Politique étrangère*, n°3, 1939, 4e année, pp.302-312.

[195] Claude Madrolle évoque l'exploration du centre de l'île, région peuplée par la minorité Li par un aventurier français (nous ne connaissons pas son nom) en 1896.

[196] Durant les dernières années du XIXe siècle, l'ensemble de l'empire chinois se voit diviser par les puissances coloniales (Allemagne, France, Japon, Royaume-Uni et Russie) en sphères d'influence par différents traités ou déclarations. Cela renforcera un fort sentiment anti-étranger au sein de la population chinoise et sera l'une des causes des la révolte des Boxers. XIANG Lanxin, *The origins of the Boxer War: a multinational study*, Londres, RoutledgeCurzon, 2003.

[197] « Annexe à la dépêche du ministre de la République à Pékin, en date du 18 mars 1897 », in Paul CLAUDEL, *Les agendas de Chine*, Lausanne, Editions l'Age d'Homme, 1991, p.322.

[198] Pour Rutherford, l'établissement de sphères d'influence au sein d'un Etat peut être considéré comme une perte partielle de souveraineté pour ce dernier. D'autres Etats que la Chine ont eu à souffrir de cette situation. Ce fut le cas par exemple du Maroc divisé en deux sphères d'influence française et espagnole par la Convention de Fès en mars 1912. On parle aussi de zone d'influence américaine pour décrire les relations qui existaient entre les Etats-Unis et les pays d'Amérique centrale au XIXe siècle (cf. la doctrine Monroe). George W.

décision est reprise dans une autre convention franco-chinoise signée en avril 1898 qui ajoute les provinces frontalières au Tonkin (Yunnan, Guangxi et Guangdong) à la zone d'influence française[199]. A cette même époque, le port de Yu-lin, près de Sanya au sud de Hainan est considéré comme un potentiel territoire à bail, mais le port de Guangzhouwan dans la péninsule de Leizhou lui est finalement préféré[200].

Lorsque l'île de Hainan entre dans la sphère d'influence française en 1897, un vice-consul est nommé à Haikou. Claude Buss note néanmoins que des intérêts français étaient déjà présents à Hainan avant cette date, il évoque des missions, des écoles, des hôpitaux, des relais de poste, et quelques entreprises[201].

Pour leur part, Allen et Donnithorne font référence à l'ouverture de fabriques d'albumine à capitaux français à Haikou en 1896[202]. Mais, d'une manière générale, la France investit peu à Hainan, car Paris possède d'autres intérêts dans la région – Haiphong et Guangzhouwan –, par conséquent l'île est négligée par le ministère des affaires étrangères. Ainsi, selon Florence Bretelle-Establet, les intérêts de la République ne sont pas toujours représentés par un vice-consul, mais par le directeur de l'hôpital français de Haikou, ouvert en 1900[203]. On peut supposer que cette situation n'ait été que temporaire puisque Kathleen Lodwick affirme qu'il y avait un consulat français à Haikou en 1924[204]. Cependant, les Français sont les plus présents à Hainan, et pour Cunningham, un observateur de l'époque, les Français s'y sentent chez eux :

« *At Hoihow, in Hainan, the French are quite at home* »[205].

D'autre par, dans sa correspondance, Raphaël Réau, vice consul de France à Hainan de 1903 à 1904, affirme que « *l'île est toute dévolue à notre influence ; à ce point de vue c'est le Consulat le plus*

RUTHERFORD, « Spheres of influence: an aspect of semi-suzerainty », *The American Journal of International Law*, Vol.20, n°2, Avril 1926, pp.300-325, disponible sur http://www.jstor.org/stable/2188919, consulté le 8 août 2010

[199] « Annexe à la dépêche du ministre de la République à Pékin, en date du 18 mars 1897 », op. cit., p.323

[200] Claude MADROLLE, *La question de Hai-nan et des Paracels*, *op. cit.*

[201] Ainsi par exemple, avant 1898, les intérêts de la France sont représentés par l'entreprise « Marty et Compagnie », qui possède plusieurs lignes de navigation. Claude A. BUSS, *War and Diplomacy in Eastern Asia*, New York, The MacMillan Company, 1941, p.338.

[202] G.S. ALLEN, Andrey G. DONNITHORNE, *Western enterprise in Far Eastern economic development*, Londres, Allen & Unwin, 1954, réédition, Routledge, 2003, p.76

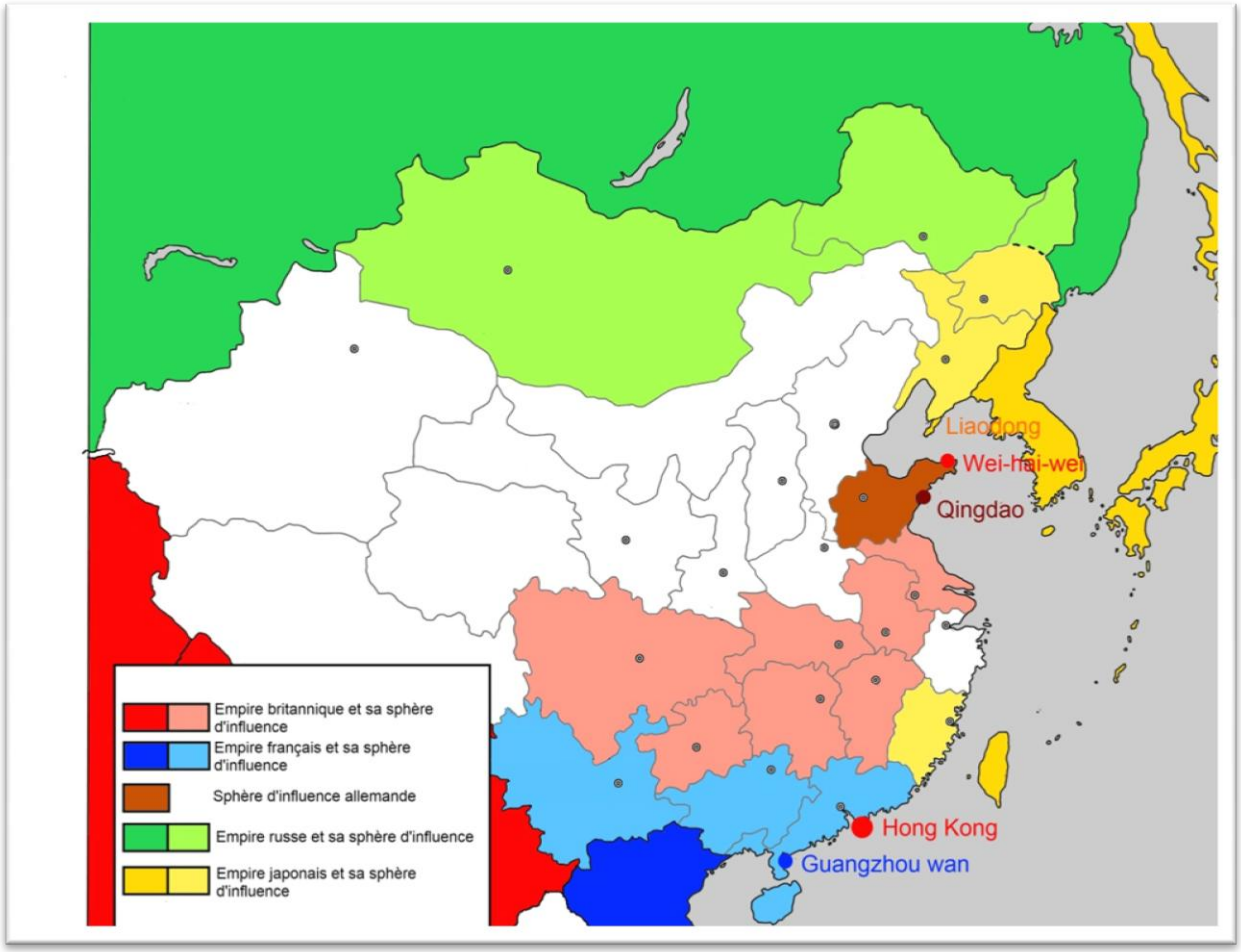
[203] Florence BRETELLE-ESTABLET, « Resistance and receptivity : French colonial medicine in Southwest China, 1898-1930 »,*Modern China*, Vol.25, n°2, Avril 1999, pp.171-203, disponible sur http://www.jstor.org/stable/189453?origin=JSTOR-pdf, consulté le 12 juillet 2013.

[204] Kathleen L. LODWICK, *The Widow's Quest : the Byers extraterritorial case in Hainan, China, 1924-1925*,Lehigh University Press, 2003, p.33.

[205] Alfred CUNNINGHAM, *The French in Tonkin and South China*, Hong Kong, Hong Kong Daily Press, 1902, p.35.

important de Chine »[206].

Carte 10: les principales sphères d'influence étrangères en Chine en 1911 avant la chute de la dynastie Qing[207]



La France s'intéressera, trop tard, à Hainan lorsque les Japonais désirent s'y implanter particulièrement dans les années 1930. Certains explorateurs comme Claudius Madrolle mettent en avant les qualités stratégiques que présente Hainan pour protéger l'Indochine française et considèrent Hainan comme « l'œil de l'Indochine » ; ce dernier se déclarant

[206] Raphaël Réau, « Lettre du 20 octobre 1903 », Philippe MARCHAT, *Lettres d'un diplomate en Chine au début du XXe siècle, Hong Kong, Hai Nan, Yunnan (1901-1909)*, Paris, L'Harmattan, 2011.

[207] Carte réalisée à partir de la description des sphères d'influence étrangères en Chine de Frank Anderson. Frank Maloy ANDERSON, *Handbook for the diplomatic history of Europe, Asia and Africa 1870-1914*, Washington D.C., GPO, 1918, p.306, disponible sur http://www.archive.org/stream/handbookfordipl01hersgoog#page/n13/mode/1up, consulté le 14 août 2013. Concernant les provinces du Sichuan et du Yunnan, par la déclaration de Londres du 15 janvier 1896, celles-ci appartiennent aux zones d'influence anglaise et française. Cependant, avec la déclaration de non-aliénation de la vallée du Yangtsé (obtenue par le Royaume-Uni) (1897), et celle de non-aliénation des provinces limitrophes du Tonkin (par la France) (1898), le Sichuan entre dans la sphère d'influence anglaise et le Yunnan dans la sphère d'influence française. LUNG Chang, *La Chine à l'aube du XXe siècle*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1962, p.162.

« *convaincu des avantages multiples que présente cette île pour la sécurité et le développement de nos établissements au Sud-Est de la Chine* » ; ils ne seront pas écoutés par Paris. La présence française dans cette région n'est plus une priorité pour le gouvernement. La campagne du Tonkin s'est révélée trop onéreuse et l'acquisition du port de Guangzhouwan face à Hainan en 1898 représente peu d'intérêts[208].

ii- Les autres puissances occidentales

Anglais, Allemands, Américains sont aussi présents à Hainan, mais du fait de l'appartenance de Hainan à la zone d'influence de la France, leurs intérêts sont très réduits. D'autre part, la pauvreté de l'île, le faible contrôle des territoires Li par les autorités chinoises et son climat considéré comme malsain sont autant de freins au commerce occidental. Seule sa position stratégique entre Singapour et Hong Kong présente un avantage pour les puissances coloniales.

La présence anglaise à Hainan s'explique principalement par le besoin pour la couronne de sécuriser le transport maritime vers ou en provenance de Hong Kong. Ainsi, des patrouilles maritimes anglo-chinoises sont mises en place dès 1853 pour chasser les pirates réfugiés sur le littoral de Hainan[209].

A l'ouverture du port de Hoihow aux étrangers en 1876, un vice-consul britannique est envoyé à Haikou. Ce poste n'est alors que peu apprécié par les diplomates qui considèrent leur présence inutile[210]. Le diplomate anglais Ernest Satow écrit ainsi :

> « *Both places* (Pakkoi et Kiung-chow, aujourd'hui Beihai et Haikou) *are horribly out of the world & a prolonged residence in either must be bad for any man's morale* » [211].

Le consulat anglais n'est bâti qu'en 1900. Auparavant le vice-consul devait vivre dans une habitation chinoise. Smith note que les négociations à propos de la construction de ce consulat durent quatorze ans ! La création d'un consulat pour les Britanniques ne peut donc pas être

---

[208] Guangzhouwan n'offre pas une situation favorable au développement du commerce. Dans son récit de voyage effectué en 1917, le diplomate B.G. Tours constate que Fort Bayard, -nom de la concession française à Guangzhouwan-, n'est accessible qu'à des navires de faible tonnage. B.G. TOURS, « Notes on an overland journey from Chungking to Haiphong », *The Geographical Journal*, Vol.62, n°2, Août 1923, pp.117-132, disponible sur http://www.jstor.org/stable/1781337?origin=JSTOR-pdf, consulté le 26 juin 2013.

[209] B.C. HENRY, *op. cit.*

[210] John King FAIRBANK, Martha Henderson COOLIDGE, Richard Joseph SMITH, *H.B. MORSE, customs commissioner and historian of China*, University Press of Kentucky, 1995, p.99.

[211] Lettre de Satow à Cockrell datée du 26 avril 1901.
Ian RUXTON, *The Semi-Official Letters of British Envoy Sir Ernest Satowfrom Japan and China, 1895-1906*, 2007, p.239.

considérée comme une priorité. Ce consulat n'aura que peu servi, puisque le bâtiment anglais, au centre du quartier des étrangers de Hoihow, ferme ses portes en 1927[212].

Comme les Français, les Anglais s'inquiéteront pourtant de l'intérêt que porte le Japon pour Hainan dans les années 1930. Eux-aussi considèrent Hainan comme un point stratégique pour leur commerce en Asie :

> « *Not only the French, however, but also the British are vitally interested in the island*»[213].

Hainan se trouvant à mi-chemin entre la Malaisie et Hong Kong, des forces ennemies stationnées sur l'île présenteraient une menace pour l'ensemble des possessions anglaises en Extrême-Orient.

Les Etats-Unis, quant à eux, n'ont que de très peu d'intérêts à Hainan, en dehors d'une mission presbytérienne établie en 1884[214]. Les quelques Américains présents sur l'île sont principalement engagés dans des activités missionnaires, d'autres sont employés au service des douanes. L'hôpital *Gospel*, le plus grand établissement hospitalier de Hainan est géré par des Américains[215]. En l'absence de leur propre consulat, les Américains de Hainan se font représenter par le consul anglais. Ce n'est qu'en cas d'incident grave –l'assassinat d'un missionnaire américain en 1924 – qu'un vice-consul américain est dépêché sur l'île[216].

L'Allemagne est la troisième puissance européenne représentée diplomatiquement à Hainan, dans un premier temps par un secrétaire, puis à partir de 1907 par un vice-consul[217]. Ce poste est supprimé en 1917, lorsque la Chine s'engage dans la première guerre mondiale du côté de la Triple Entente[218]. Jusqu'alors, de nombreux navires allemands faisaient escale à Hoihow pour se ravitailler avant de rejoindre Qingdao, territoire à bail confié à l'Allemagne, dans la

---

[212] Information tirée d'un article issu d'un journal en langue anglaise de Shanghai du 7 avril 1937.
Article fourni par Friedrich Flakowski

[213] N.D.H., *Growing Interest in Hainan Mainly Strategic*, *op. cit.*

[214] Le but de cette mission était de convertir les Li et Miao au christianisme. Cette mission a fermé ses portes en 1942. Dans son ouvrage intitulé « Educating the Women of Hainan, Kathleen Lodwick aborde la vie de Margaret Moninger, une missionnaire américaine qui a vécu à Hainan de 1915 à 1942. Ce livre constitue une bonne description de Hainan au début du XXe siècle.
Kathleen L. LODWICK, *Educating the women of Hainan: the career of Margaret Moninger in China, 1915-1942*, University Press of Kentucky, 1995.

[215] *China Monthly Review*, Vol.87, Millard Publishing, 1938, p.390.

[216] Kathleen L. LODWICK, *The Widow's quest : the Byers extraterritorial case in Hainan, China, 1924-1925*, Lehigh University Press, 2003, p.33.

[217] « German Vice-Consulate for Hoihow »,*The Straits Times*, 9 mai 1907, p.7, disponible sur http://newspapers.nl.sg/Microfilm/Reel/NL311.aspx, consulté le 12 juillet 2013

[218] Kathleen L. LODWICK, *The Widow's quest : the Byers extraterritorial case in Hainan, China, 1924-1925*, *op. cit.*

province du Shandong. Au lendemain de la première guerre mondiale, le consulat reste officiellement fermé. Très peu d'Allemands sont présents à Hainan. Au début des années 1930, le consulat abritera les membres de la famille Flakowski, qui sont alors les uniques résidents allemands de l'île. Friedrich Flakowski qui a passé une partie de son enfance à Hoihow avec ses parents au consulat, confirme que la vie à Hainan était très difficile. L'Allemagne montre peu d'intérêt pour ce consulat, et cela se ressent jusque dans le bâtiment en lui-même qui n'est pas entretenu :

> « *...at the time we lived there for almost four years was in a very, very disgraceful condition* »[219].

Son père sera chargé des (faibles) activités consulaires de la représentation.

Photographie 3: le consulat allemand dans les années 1930

Le bâtiment sera vendu au gouvernement de la province du Guangdong en 1937[220]. A cette date, seule la France continue d'être représentée à Hainan.

C) Hainan et le Japon : un nouveau Taïwan

Comme nous avons pu le constater précédemment Hainan, malgré sa position stratégique, est plutôt délaissée par les puissances occidentales. Mais à partir du début du XXe siècle, la

[219] Entretien du 22 décembre 2008 réalisé avec Friedrich Flakowski.
[220] Article du 7 avril 1937 fourni par Friedrich Flakowski.

situation évolue avec l'intérêt du Japon pour l'île. Hainan va ainsi devenir un point de friction majeur dans les relations internationales. La France et la Grande-Bretagne redoutent l'arrivée des Japonais à Hainan, ce qui menacerait leurs routes commerciales en Asie. Selon Madrolle[221], au lendemain de la première guerre sino-japonaise (1894-1895), le Japon tente d'obtenir l'île de Hainan en échange de Port Arthur que le Traité de Shimonoseki lui accorde, mais cette proposition est rejetée[222]. En juin 1907, un traité franco-japonais, qui rappelle le principe d'inaliénabilité de l'île de Hainan est signé. Par ce traité, chaque partie s'engage à respecter les intérêts et sphères d'influence mutuelles en Chine[223]. Mais celui-ci ne sera pas respecté. En 1937 et le début de la guerre sino-japonaise, des navires de guerre japonais stationnaient au large de Hainan et le port de Hoihow était régulièrement bombardé[224]. Le 10 février 1939, les forces navales japonaises débarquent à Haikou et se rendent rapidement maîtres des principales villes de l'île, en refoulant les quelques troupes chinoises. Bien que l'occupation japonaise menace les routes maritimes, les grandes puissances n'interviennent pas, comme le déplore Chang Kaï-chek :

> « *I do not know how England and America can watch without being concerned at this dangerous development, because the Japanese from Hainan can cut the American routes from Hawaii and British routes from Singapore. Japan is sowing the seeds of a Pacific war* »[225].

L'absence de réaction de la part des Anglais lors de la prise de Canton et du Guangdong en octobre 1939, encourage les Japonais à envahir l'île sans craindre une intervention occidentale[226]. Hong Kong se trouve alors isolé, et son ravitaillement est fragilisé[227]. Hainan ne sera pas officiellement annexée par Tokyo, mais un consul général est envoyé à Hoihow

---

[221] Claudius MADROLLE, « La question de Hai-nan et des Paracels », *op. cit*.

[222] La Chine, vaincue, accorde au Japon, par le traité de Shimonoseki (17 avril 1895), l'île de Taïwan, l'archipel des Pescadores et la péninsule du Liaodong. Elle s'engage aussi à reconnaitre l'indépendance de la Corée et à verser au Japon d'importantes indemnités de guerre. Ce traité sera révisé par la Convention de Liaotung (8 novembre 1895), sous la pression de la « triple intervention » de la Russie, l'Allemagne et la France, qui oblige les troupes japonaises de se retirer de la péninsule du Liaodong. Les forces russes les remplaceront en 1897.

[223] Claude A.BUSS, op.cit., p.358

[224] Kathleen L. LODWICK, *Educating the Women of Hainan, The Career of Margaret Moninger in China, 1915-1942*, op.cit., p.173

[225] « Japanese at Hainan island », *The Canberra Times*, 13 février 1939, disponible surhttp://newspapers.nla.gov.au/ndp/del/article/2486650, consulté le 8 août 2013.

[226] R.T. PHILIPPS, « The Japanese occupation of Hainan », *Modern Asian Studies*, Vol.14, No.1, 1980, pp.93-109.

[227] Après la capture de Canton par les Japonais le 21 octobre 1921, Hong Kong est principalement ravitaillé en nourriture en provenance de Hainan. La prise de l'île en février 1939 aggrave la pénurie alimentaire à Hong Kong. William Peyton COATES, Zelda Kahan COATES, *World Affairs and the USSR*, Lawrence & Wishart, 1939.

après la conquête de l'île[228]. Cependant, ce sont les Japonais qui dirigent réellement l'île. Le gouvernement collaborateur chinois de Wang Jingwei, après d'âpres négociations[229], accorde aux Japonais le droit de stationner des troupes sur l'île, d'y construire des bases navales ou toute autre infrastructure militaire, mais aussi d'exploiter ses ressources[230]. Comme le remarque Phillips, l'administration japonaise de l'île est « purement militaire », la direction est confiée à la marine japonaise. Il existe bien un comité de représentation chinoise chargé de collaborer avec l'occupant japonais, mais son rôle est mineur et confus[231]. Les Japonais améliorent les infrastructures de l'île, construisent un chemin de fer et des routes, notamment en utilisant des prisonniers de guerre australiens ou hollandais[232].

On peut distinguer plusieurs raisons de l'intérêt du Japon pour Hainan. Comme les autres grandes puissances, le Japon a remarqué la position stratégique de Hainan sur les routes maritimes. Mais pour Tokyo, Hainan présente d'autres avantages. D'une part, contrairement aux autres puissances coloniales, le Japon ne possède pas alors d'importants territoires en zone tropicale : Hainan pourrait apporter de nouvelles ressources et productions agricoles qui font défaut à l'Empire (par exemple le caoutchouc et le sucre). On peut affirmer, que Hainan est cœur de la politique d'expansion japonaise, et d'une certaine manière sort ainsi de sa situation périphérique.

1. Hainan, une position stratégique

Hainan jouit pour le Japon d'une position stratégique. Premièrement, grâce à la conquête de l'île, le contrôle japonais du trafic régional est accru : Hainan se situe en effet sur la route maritime qui relie Singapour à Hong Kong. D'autre part, la présence militaire japonaise à Hainan menace le ravitaillement des forces chinoises du Guangdong[233]. Deuxièmement, la

[228] « Japanese Attack South Hainan », 14 Février 1939, SHEN Youyi, *Supplements to the historical materials of the Republic of China* (中華民國史史料外編), Vol.37, Beijing, 1997, p.103.

[229] Le sort de Hainan est décidé lors des réunions qui se sont tenues de novembre à décembre 1939 entre de hauts dignitaires de l'armée japonaise et Wang Jingwei, au domicile de ce dernier à Shanghai.

[230] John Hunter BOYLE, *China and Japan at war, 1937-1945: the politics of collaboration*, Stanford University Press, 1972, p.275.

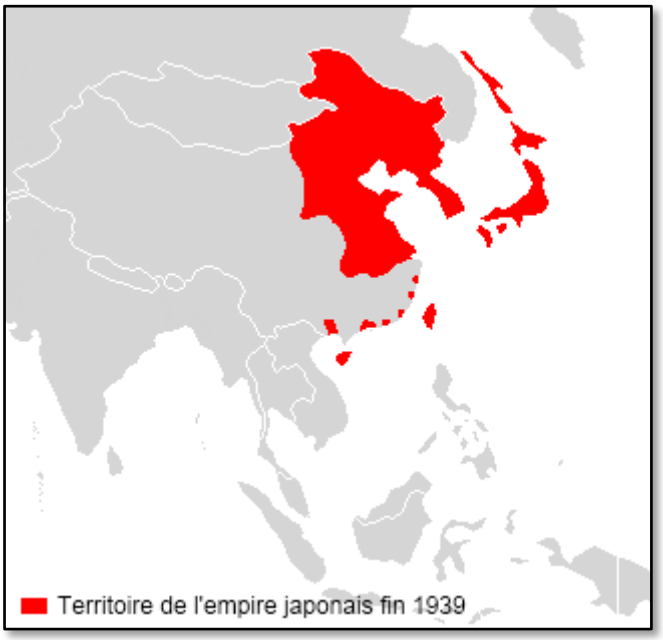
[231] R.T. PHILLIPS, *op. cit.*, p.99

[232] Après la prise de l'île d'Ambon par les Japonais, environs 500 prisonniers de guerre australiens et hollandais sont envoyés, en octobre 1942, dans des camps à Hainan. Les conditions de détention et de travail très difficiles causeront la mort de trois quarts des prisonniers. Rosaline HEARDER, *Keep the Men alive: Australian POW doctors in Japanese captivity*, Crows Nest, NSW (Australie), Allen & Unwin, 2009.

[233] Cependant l'occupation japonaise de Hainan aura l'effet inverse concernant le commerce franco-chinois. Les Français assouplissent leur politique concernant le ravitaillement de la Chine depuis l'Indochine.
John E. DREIFORT, *Myopic grandeur: the ambivalence of French foreign policy towards the Far East, 1919-1945*, Kent (Ohio), The Kent State University Press, 1991, p.152.

conquête de Hainan permet de défendre l'espace maritime japonais. Ainsi, pour le vice-amiral Nobumasa Suetsugu[234], partisan de l'expansion méridionale[235] (et ministre de l'intérieur de décembre 1937 à janvier 1939)[236], Hainan constitue un premier rempart pour le Japon, et protège ainsi l'archipel d'un éventuel blocus ennemi[237].

Carte 11: Hainan, le territoire le plus méridional de l'empire japonais fin 1939[238]



Enfin, dans un troisième temps, Hainan peut être considérée comme une tête de pont de l'expansion japonaise en Asie du sud-est ; l'acquisition de Hainan facilite les futures opérations plus au sud, jusqu'à menacer Singapour et les Philippines, grâce notamment à la présence d'environ deux cents avions sur les pistes de l'île[239].

---

[234] Dans une revue américaine de 1942, l'amiral Suetsugu est décrit comme l'un des hommes les plus influencés par l'idéologie fasciste au Japon. John GUNTHER, *Inside Asia-1942 Edition*, READ BOOKS, réédition 2007, p.60.

[235] L'armée japonaise se divise alors entre les partisans d'une expansion méridionale, c'est-à-dire vers l'Asie du sud-est (Indochine française, Indonésie hollandaisse), et ceux qui préfèrent une expansion de l'Empire vers le nord, c'est-à-dire l'invasion de la Sibérie soviétique.

[236] La marine japonaise à laquelle appartient Nobumasa Suetsugu soutient l'expansion méridionale.

[237] G. W. WARNECKE, « Suetsugu's fence-key to Pacific strategy », *Pacific Affairs*, Vol. 15, n°4, décembre 1942, pp. 430-449, University of British Columbia, disponible sur http://www.jstor.org/stable/2751732, consulté le 10 septembre 2013.

[238] Carte tirée de *China, Japanese Advances During 1938 and 1939*, US Military Academy, The History Department, Our Atlases, disponible sur http://www.dean.usma.edu/history/web03/atlases/ww2%20pacific/ww2%20pacific%20%20maps/ww2%20asia%20map%2038.jpg, consulté le 21 juillet 2013.

[239] Estimations à la veille de l'attaque de Pearl Harbour en décembre 1941. Voir Roberta WOHLSTETTER, *Pearl Harbour; warning and decision*, Stanford University Press, 1962, p.326.

2. Des besoins grandissants en matières premières

Dans les années 1930, l'empire japonais fait face à une demande croissante en matières premières pour assurer le bon fonctionnement de ses industries. En raison d'une situation internationale tendue après l'invasion de la Mandchourie en 1931, puis l'entrée en guerre contre la Chine en 1937[240], Tokyo cherche à réduire ses importations et à acquérir de nouveaux gisements, car ses ressources sur son territoire ne sont plus suffisantes. Hainan intéresse alors les Japonais en raison de la richesse de son sous-sol : des mines d'or y sont exploitées depuis le XVIIIe siècle sous l'empereur Kangxi[241], on y fait aussi mention de mines de carbonate de cuivre[242], d'étain[243] et de fer. S'agissant des ressources en fer, un article de la revue « *Far Eastern Survey* » publié en 1937 évoque une situation de quasi-pénurie de ce minerai pour le Japon pour la période 1934-1937[244]. Lors de l'occupation de l'île, les Japonais découvrent d'importants gisements de fer sur l'île, exploitent ce minerai et l'exportent au Japon[245]. A partir de 1942, des fonderies sont créées sur l'île[246]. De ce fait, on peut constater que les principales réalisations japonaises durant l'occupation de l'île concernent le secteur minier. Les importations japonaises de minerai de fer en provenance de Hainan se poursuivent au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, jusqu'à la prise de Hainan par les communistes en 1950[247].

3. Hainan, une île tropicale pour le Japon

Le caractère tropical de Hainan constitue un atout pour les Japonais au début du conflit mondial, qui espèrent y développer des cultures tropicales. Comme le note Phillips, plus

---

[240] Certains pays occidentaux s'inquiètent de l'expansion japonaise en Asie et décident d'arrêter les exportations de certains minerais en direction du Japon. Ainsi à partir mai 1938, l'Australie n'exporte plus de minerai de fer vers le Japon. Stephen G. BUNKER, et Paul S. CICCANTELL, *East Asia and the global economy: Japan's ascent, with implications for China's future*, Baltimore, John Hopkins University Press, 207, p.134.

[241] *Encyclopaedia Britannica*, Vol.8, Edinburgh, Bell and Macfarquhar, 1797, p.267

[242] A.H. De Carvalho, *Journal of the North-China branch of the Royal Asiatic Society*, new series n°IV, décembre 1867, Shanghai, 1868.

[243] Sydney FAWNS, « Tin deposits of the world », *The Mining Journal*, 1912, p.188.

[244] Catherine PORTER, « Shipping the "Vanguard of Advancing Japan" », *Far Eastern Survey*, Vol.6, n°3, 3 Février 1937, pp.27-32, disponible sur http://www.jstor.org/stable/3021930, consulté le 3 septembre 2013.

[245] Theodore ROSCOE, Richard G. VOGE, *United States submarine operations in World War II*, Annapolis, United States Naval Institute, 1949, p.360.

[246] A. J. GRAJDANZEV, « Japan's Co-Prosperity sphere »,*Pacific Affairs*, Vol.16, n°3, septembre 1943, University of British Columbia, disponible sur http://www.jstor.org/stable/2751531, consulté le 3 septembre 2013.

[247] Ainsi en 1948, le Japon importe près de 250 000 tonnes de minerais de fer en provenance de Hainan. La même année, 400 000 et 250 000 tonnes de minerai de fer américain et brésilien sont exportés au Japon. Stephen G. BUNKER, Paul S. CICCANTELL, *op. cit.*

d'une trentaine d'entreprises agricoles japonaises déjà présentes à Taïwan, investissent à Hainan[248]. Plusieurs expériences sont mises en place pour améliorer les rendements de certaines productions (riz, sucre, patates douces..) afin que l'île devienne rapidement exportatrice. La culture de l'hévéa, qui avait été implantée sur l'île par des Chinois de l'étranger au début du XXe siècle, est fortement développée sous l'occupation japonaise[249], notamment pour le compte de l'entreprise japonaise *Bridgestone*[250].

L'environnement tropical de Hainan permet aussi aux troupes japonaises de préparer d'autres conquêtes en Asie du Sud-Est. L'île et sa jungle servent ainsi de terrain d'entrainement pour préparer l'invasion des Philippines et de la Malaisie[251], ou encore de la Thaïlande[252] et de la Birmanie. Un épisode marquant de l'histoire de ce dernier pays est lié à Hainan : en effet trente militants (appelés les « Trente Camarades ») du mouvement Thakin, menés par Thakin Aung San –considéré comme le père de l'indépendance birmane –[253], qui luttaient pour l'indépendance de la Birmanie, ont été entrainés à Hainan, en 1941, par l'armée japonaise dans le but de libérer la Birmanie des forces anglaises. A la fin de la Seconde Guerre Mondiale, Thakin Aung San et son mouvement se retourneront contre les Japonais[254].

4. Hainan, un second Taïwan?

> « *Japanese interest in Hainan stemmed from the desire to emulate the success which they had achieved in Taiwan in an area further south which could offer a full range of tropical products for the use of the Japanese economy* »[255].

Les Japonais ont aussi pour objectif de transformer Hainan en un nouveau Taïwan. Les deux îles partagent de nombreuses similitudes, ce sont deux territoires de type tropical et de taille

---

[248] R.T. PHILLIPS, *op.cit.*, p.104

[249] Cependant, les Japonais n'ont probablement pas beaucoup bénéficié de leurs plantations d'hévéa à Hainan. La première saignée de cet arbre n'est généralement pas effectuée avant l'âge de 5 ans.

[250] Henry TSAI Shih-shan, *Maritime Taiwan : historical encounters with the East and the West*, Armonk, NY, East gate Book, M.E. Sharpe, 2009, p.164.

[251] « World battlefronts: battle of China: warning in Hainan », *Time*, 19 octobre 1942, disponible sur http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,850071,00.html, consulté le 29 juillet 2013.

[252] Un exemple est celui de la 5e division de l'armée impériale qui est entrainée à Hainan avant de débarquer en Thaïlande en décembre 1941. T.R. MOREMAN, *The jungle, the Japanese and the British Commonwealth armies at war 1941-45*, Oxon, 2005, p.25.

[253] Thakin Aung Saan est aussi le père d'Aung San Suu KYi, opposante à la junte birmane et lauréate du prix Nobel de la paix en 1991.

[254] Robert H, TAYLOR, « British policy towards Myanmar and the Creation of the « Burma Problem » », pp.70-95, in N. GANESAN, Kyaw Yin HLAING (eds.), *Myanmar: state, society and ethnicity*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 2007.

[255] R.T. PHILIPPS, *op. cit.*

similaire dont la population est majoritairement d'origine chinoise. L'île de Taïwan a été acquise par le Japon par le traité de Shimonoseki en 1895. Jusqu'en 1915[256], la politique coloniale oppressive du Japon suscite une importante résistance armée, celle-ci deviendra par la suite non-violente, mais plus structurée. Tokyo décide alors d'intégrer Taïwan et sa population dans l'empire japonais[257]. Au niveau culturel, des efforts sont réalisés pour atteindre l'assimilation (*dōka*, 同化) des habitants de l'île notamment à travers l'éducation –à la japonaise –[258]. Sur le plan économique, l'autorité coloniale encourage la modernisation de l'île : les infrastructures sont améliorées (la première ligne de chemin de fer est ouverte en 1908, des ports en eaux profondes à Gaoxiong et Jilong sont aménagés), des industries sont implantées[259], et les rendements agricoles sont augmentés[260]. Néanmoins, Taïwan reste considérée comme une périphérie du Japon qui subvient aux besoins du centre[261]. Un développement similaire est envisagé pour Hainan. Les autorités coloniales japonaises à Taïwan s'intéressent à Hainan dès 1918 avec la préparation de plusieurs missions d'observation de l'île, et l'organisation de conférences sur le sujet[262]. Avec le débarquement japonais à Hainan, le gouvernement colonial de Taïwan et sa population se voient impliqués dans l'occupation de l'île. Le principal acteur de la présence taïwanaise à Hainan est « la Compagnie du Développement de Taïwan » *(Táiwān tàzhí zhūshì huì*, 台湾拓殖株式会, ou *Taiwan Development Company*, désignée sous le sigle TDC). Cette entreprise, créée en 1936, est chargée de l'application des directives économiques de Tokyo, et de l'exploitation des matières premières, dans un premier temps à Taïwan puis dans toute l'Asie du Sud-Est. En 1939, quelque semaines seulement après la prise de Haikou par les Japonais, la TDC ouvre une branche sur l'île (à Haikou, puis un autre bureau dans la région de Sanya au sud de l'île),

---

[256] La dernière grande révolte armée contre l'occupant japonais, connue sous le nom de l'incident de Tapani s'est déroulée en août 1915 dans le sud de l'île, sa répression fut brutale. SONG Xiaokun, *Between civic and ethnic: the transformation of Taiwanese nationalistIdeologies, 1895-2000*, Bruxelles, VUB Press, 2009, p.90.

[257] Harry J. LAMLEY, «Taiwan under Japanese rule, 1895-1945: the Vicissitudes of colonialism », in Murray A. RUBINSTEIN (ed.), *Taiwan: a new history*, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 2007, pp.201-260.

[258] En 1928, l'université impériale de Taihoku voit le jour à Taipei. D'autre part, le taux de scolarisation augmente radicalement, atteignant près de 71,3% en 1943 (pour seulement 3,8% en 1904). Cependant, comme le remarque Davison, d'une part, les étudiants taïwanais sont peu présents dans les établissements supérieurs, d'autre part, cette forte scolarisation, ne signifie pas forcément une bonne connaissance de la langue japonaise. Gary Marvin DAVISON, *A short history of Taiwan: the case for independence*, Westport, CT, Greenwood Publishing, 2003, p.64.

[259] Cependant pour les Japonais, Taiwan n'a pas vocation à devenir un centre industriel ; les efforts portent essentiellement sur le secteur agricole suivant le slogan de l'époque: « un Japon industriel, et un Taïwan agricole ». HUANG Chun-chieh, *Taiwan in transformation: 1895-2005 : the challenge of a new democracy to an old civilization*, New Brunswick (NJ), Transaction Publishers, 2006, p.43.

[260] Harry J. LAMLEY, *op. cit.*

[261] Les politiques mises en place à Taïwan rendent l'île très dépendante de Tokyo.

[262] R.T. PHILIPPS, *op. cit.*

et investit lourdement dans les secteurs forestier, minier et agricole. De nouvelles variétés de riz et de canne à sucre sont introduites. D'autre part, la TDC encourage la population taïwanaise à s'installer sur l'île, afin de pallier le manque de main d'œuvre qualifiée pour mettre en place et diriger les projets économiques naissants. Il semble que plusieurs milliers de Taïwanais aient répondu à cet appel, plus ou moins volontairement. Il est difficile cependant de connaitre le nombre exact de Taïwanais à Hainan sous l'occupation japonaise. Selon certaines sources, cette population aurait atteint près de 23 000 individus à la fin de la guerre[263], employés principalement comme traducteurs, auxiliaires de police, soldats ou infirmières[264].

5. L'occupation japonaise : quelles réalisations ?

L'île n'a-t-elle été pour le Japon qu'une étape pour d'autres conquêtes en Asie, ou peut-on déceler une volonté de développer et d'intégrer ce territoire? Contrairement au cas de Taïwan, l'occupation japonaise de Hainan se déroule entièrement dans une période de conflit (contre la Chine depuis 1938, puis contre les Alliés en 1939). Il est par conséquent difficile de juger des réalisations japonaises sur l'île, celles-ci étant principalement tournées vers l'effort de guerre. On peut constater un essor des infrastructures, principalement dans le domaine des transports : ainsi les Japonais sont à l'origine de la première ligne de chemin de fer à Hainan, cependant celle-ci n'est pas destinée au trafic de passagers mais au transport de minerais des mines vers le littoral. D'autre part, dans son étude sur l'occupation japonaise de Hainan, Philipps note que les Japonais favorisent la naissance d'une industrie légère sur l'île. Leurs routes maritimes étant menacées par les belligérants, Tokyo promeut une politique d'autosuffisance pour Hainan : plusieurs produits de consommation courante (cigarettes, savon, médicaments, papier, allumettes…), exploitant les ressources propres de l'île, sont alors fabriqués à Hainan[265]. Philipps regrette qu'à la fin de la guerre les techniciens japonais aient été renvoyés chez eux, ce qui a causé l'arrêt des industries de l'île.

Si l'on constate des efforts de la part du Japon pour développer économiquement Hainan, on peut cependant déplorer les mauvais traitements infligés à la population locale. Contrairement à ce qui a été pratiqué à Taïwan, il n'existe pas de volonté de « japoniser » les habitants de

[263] Henry TSAI Shih-shan, *op. cit*, p.162
[264] Paul H. KRATOSKA, *Asian labor in the wartime Japanese empire*, Singapour, NUS Press, 2006, p.111.
[265] R.T. PHILIPPS, *op. cit*.

Hainan. Ainsi, les écoles japonaises sont peu nombreuses. La main d'œuvre hainanaise est utilisée pour la construction de routes, de ports, et travaille dans des conditions très difficiles. Cette situation renforce les mouvements de guérilla communistes de l'île qui harcèlent les troupes japonaises[266]. Cette résistance entraîne des actes de représailles de la part des Japonais qui s'ajouteront à la liste de leurs crimes de guerre[267]. On note cependant des progrès réalisés dans le domaine de la santé avec la construction d'hôpitaux et la conduite de recherche médicale concernant les maladies tropicales, et notamment le paludisme[268]. Mais, les efforts menés dans le domaine de la santé concernent principalement les soldats et techniciens japonais à Hainan et non les civils chinois. Contrairement à l'exemple taïwanais, la présence japonaise n'influence que très peu le mode de vie à Hainan. Les Japonais sont pourtant relativement nombreux sur l'île, mais ce sont avant tout des militaires. En juillet 1944 plus de 15 000 soldats policiers japonais sont présents à Hainan. Les techniciens et le personnel (militaire) de l'administration japonaise à Hainan sont estimés à environ 4 000 personnes à la fin de la guerre[269]. Mais les civils japonais qui décident d'immigrer à Hainan sont rares, en 1942 on en dénombre seulement 260[270]. Par conséquent, faute d'un nombre suffisant de civils japonais et dans un contexte de guerre, la société hainanaise ne se voit pas transformée par la présence japonaise. Les politiques mises en place à Hainan par les Japonais répondent avant tout à une logique d'effort de guerre et non de développement à long terme.

D) Hainan, région stratégique, espace fermé

En 1950, l'armée populaire débarque à Hainan, et l'île est alors incorporée dans le Guangdong, malgré les revendications locales visant à accéder au rang de province[271]. Le pouvoir central renforce alors sa présence sur l'île. Cette région, autrefois délaissée, va

---

[266] A la fin de la guerre, les forces communistes contrôleront huit des dix-huit districts de l'île.
Jacques GUILLERMAZ, *Histoire du Parti Communiste Chinois (1921-1949)*, Paris, Payot, 1968, p.324.

[267] En août 1941, un missionnaire français ainsi que vingt-quatre habitants d'un village de Hainan sont massacrés pour venger la mort d'un soldat japonais. D'autres massacres sont perpétrés, mais celui-ci reste le plus célèbre en raison de son aspect « international ». Gabrielle KIRK McDONALD, Olivia SWAAK-GOLDMAN (eds), *Substantive and procedural aspects of international criminal law : the experience of international and national courts, Volume II, Part 1 : documents and cases*, La Haye, Kluwer Law International, 2000, p.778.

[268] Des recherches entre 1940 et 1942, sont menées sur les différents types de paludisme à Hainan. Isao EBISAWA, « Malaria in China and the equatorial Pacific area from 1937 to 1943 », *Yale journal of biology and medicine*, n°46, 1973, pp.94-101.

[269] R.T. PHILIPPS, op. cit.

[270] Comme nous l'avons vu précédemment, le gouvernement japonais incite alors les Taïwanais à émigrer à Hainan pour superviser le développement de l'île. Henry TSAI Shih-shan, *op. cit.*, p.162.

[271] Après la fin de la seconde guerre mondiale, et jusqu'en mai 1950, Hainan faisait partie de la République de Chine (Taïwan), elle avait alors le rang de région administrative spéciale.

devenir un espace stratégique en raison des ressources qu'elle offre et de sa position proche de l'Asie du sud-est. Cependant cette reprise en main ne signifie pas la fin de la périphérie pour Hainan. Au contraire, l'exploitation des ressources de l'île visera moins à assurer le développement de Hainan qu'à satisfaire les besoins du continent. Hainan va devenir alors un territoire « fermé » et contrôlé par le Centre.

1. La mise à l'écart de dirigeants locaux

Après la guerre, les communistes locaux vont être éloignés du pouvoir au profit des continentaux. Malgré la résistance qu'ont montrée les mouvements communistes de l'île depuis les années 1930, Hainan n'est pas considérée comme un front stratégique durant la guerre contre les nationalistes. En 1946, le Parti Communiste Chinois demande à Feng Baiju (冯白驹), leader de la guérilla à Hainan de démobiliser ses troupes ou encore de se retirer au Vietnam[272]. Lorsque la République populaire prend possession de l'île en 1950, les cadres locaux sont systématiquement écartés du pouvoir au profit des continentaux. Ce dénigrement accentue le sentiment de frustration des élites locales. Les Hainanais qui désirent une plus grande autonomie pour leur île sont accusés de « localisme » (*dìfāng zhǔyì*, 地方主义) durant la « campagne des cent fleurs » (*bǎihuā yùndòng*, 百花运动). Cette situation provoquera même une révolte armée en 1957[273] que Teiwes décrit comme une « mini-révolution hongroise » *(« miniature Hungarian incident »)*[274]. Quelques centaines d'anciens partisans communistes hainanais prennent alors les armes dans le district de Lingao, cette rébellion sera sévèrement matée, et aura pour conséquence la purge de tous les dirigeants hainanais de l'administration locale et provinciale[275]. Le leader local Feng Baiju, qui désirait soustraire l'île à l'emprise de l'administration du Guangdong[276], et faire de Hainan, une province à part

[272] FENG Chongyi, et David GOODMAN, « Hainan: communal polititics and the struggle for identity », *op. cit.*
[273] FENG Chongyi, et David GOODMAN, « Guangdong: Greater Hong Kong and the new regionalist future », David GOODMAN, Gerard SEGAL (ed.), *China deconstructs: politics, trade and regionalism*, Londres, Routledge, 1994, pp.177-201.
[274] Frederick C.TEIWES, *Politics and purges in China: rectification and the decline of party norms*, 1950-1965, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 1993, p.290.
[275] Les Hainanais ne pourront remplir des fonctions qu'aux échelons les plus bas de l'administration au niveau des districts ou en-dessous.
[276] En septembre 1956, lors du 8e congrès du parti communiste, Feng Baiju dénonce les interventions du Guangdong dans les affaires internes à l'île. Voir Bill BRUGGER, *China: liberation and transformation 1942-1962*, Londres, Croom Helm, 1981, p.164.

entière, et non un « royaume indépendant »[277], est démis de ses fonctions, et doit quitter Hainan pour le continent. En l'absence de Hainanais aux postes clefs de l'administration du Guangdong, les autorités provinciales ne prêtent peu attention aux problèmes de développement que rencontre l'île.

La chose est encore plus frappante au niveau national, aucun Hainanais ne siège alors aux postes les plus importants de l'administration. Cette sous-représentation continuera jusqu'au début des années 1980. Les « purges de 1957 » en sont la cause principale, mais on peut aussi y ajouter les faiblesses du système éducatif qui ont empêché l'émergence d'une nouvelle élite politique et économique native de l'île.

2. La gestion des ressources sous la République Populaire

Malgré de bons débuts durant les premières années qui suivent l'intégration de Hainan dans la république populaire, rapidement, le centre néglige le développement de l'île. Premièrement, les cultures tropicales sont abandonnées, d'autre part, l'économie insulaire se tourne entièrement vers le secteur de l'hévéa, et enfin, aucune politique industrielle n'est mise en place.

a) L'abandon des cultures tropicales

Très rapidement, l'idée de développer Hainan en s'appuyant sur ses propres spécificités est abandonnée, l'île doit se plier à des mesures contre-productives, et adopter le modèle économique du continent. Ainsi, à partir de 1953, lorsque la Chine met en place une collectivisation des terres, cette même politique est appliquée à Hainan. Des objectifs de production sont fixés à chaque commune en fonction du plan. Il en résulte l'abandon des cultures commerciales comme le café ou le poivre, qui conviennent pourtant au climat de l'île. Celles-ci sont remplacées par le riz, nécessaire à l'autonomie alimentaire de chaque commune. Cette situation ne fait que se renforcer durant le Grand Bond en avant (1958-1962) et la Révolution Culturelle (1966-1976). Durant cette dernière, la culture du café est

[277] L'administration centrale de l'époque emploie cette expression pour décrire l'objectif des mouvements « localistes » dans diverses provinces.
Frederick C. TEIWES, « The Purge of provincial leaders 1957-1958 », *The China Quarterly*, n°27, Cambridge, Cambridge University Press, juillet-septembre 1966, pp.14-32.

considérablement freinée, le café étant considéré comme un produit capitaliste[278].
L'exploitation de cultures tropicales continue, mais elle est pratiquée dans un cadre très strict : seules les fermes pour Chinois de l'étranger, très surveillées, et les fermes d'Etat, dans les mains de l'armée, sont autorisées à produire ce type de cultures, et notamment celle de l'hévéa.

b) *Le secteur d'état et la fièvre de l'hévéa*

Si les productions tropicales destinées aux consommateurs comme le café disparaissent à partir des années 1950, l'exploitation de l'hévéa connait alors une forte croissance à Hainan. Ce produit est considéré comme stratégique par les autorités centrales, car celles-ci ne veulent pas dépendre des importations[279]. Par conséquent, on assiste alors à une véritable « fièvre de l'hévéa » à Hainan, seule région chinoise avec le Yunnan, où le climat tropical permet le développement de ce type de plantations. Celles-ci ne sont pas confiées aux paysans de l'île, mais sont gérées par les militaires à travers les fermes d'Etat. Ces dernières, créées au lendemain de la guerre civile, sont apparues comme un moyen de renforcer et de mettre en valeur les régions frontalières de la Chine[280]. Ainsi, nombres d'entre-elles sont installées au Xinjiang, au Heilongjiang mais aussi à Hainan. Ce sont des exploitations agricoles de type militaire. A Hainan, elles ont pour première tâche de défricher les forêts afin d'augmenter les surfaces cultivables pour les plantations d'hévéa, ressource stratégique. La première de ces fermes d'Etat est installée à Hainan en 1952, et comprend 8000 travailleurs chargés de l'exploitation du caoutchouc[281]. L'agriculture à Hainan va très rapidement être dominée par ces fermes d'Etat : en 1966, on en trouve soixante-et-onze employant près de 162 000 personnes[282]. Ainsi, l'armée a joué un rôle important dans le secteur agricole hainanais. Feng et Goodman évoquent l'envoi de militaires à Hainan depuis les années 1950 pour mettre en valeur le territoire et produire des cultures « stratégiques »[283]. Mais, avec les crises alimentaires, les fermes d'Etat doivent elles aussi développer des cultures de première

[278] NIU Shuping et NAO Nakanishi, « Spilling the coffee beans »,*The Standard :China's Business Newspaper*, 17 Mai 2007, disponible sur http://www.thestandard.com.hk/news_print.asp?art_id=44581&sid=13639398, consulté le 20 janvier 2013.
[279] Audrey DONNITHORNE, *China's economic system*, Londres, Routledge, 2005, p.100.
[280] Dennis WOODWARD, « A new direction for China's state farms », *Pacific Affairs*, Vol.55, n°2, été 1982, pp.231-251, University of British Columbia, disponible sur http://links.jstor.org/sici?sici=0030-851X(198222)55%3A2%3C231%3AANDFCS%3E2.0.CO%3B2-E, consulté le 19 janvier 2013.
[281]FENG Chongyi, David S.GOODMAN, *Hainan: communal politics and the struggle for identity*, *op. cit.*
[282]*Ibid.*
[283]*Ibid.*

nécessité comme le riz et les céréales[284].

Cette spécialisation dans le secteur de l'hévéa n'est pas synonyme de qualité et de savoir-faire. Cette ressource n'a pas été exploitée de façon durable et rationnelle : premièrement, les plantations d'hévéa sont à l'origine de la déforestation d'une large partie de l'île ce qui a entrainé l'importation de bois à Hainan à partir des années 1980, alors que l'île en exportait en large quantité une décennie auparavant[285]. Deuxièmement, la culture de l'hévéa pourtant qualifiée de stratégique et prédominante à Hainan, n'a pas reçu les investissements suffisants pour être aussi performante que dans les pays du sud-est asiatique. Durant la Révolution Culturelle, les recherches agricoles relatives à la culture de l'hévéa ralentissement considérablement, ce qui a pour résultat des plantations peu productives.

Avec l'exemple de l'exploitation de l'hévéa, on peut constater que les relations entre Beijing et Hainan restent ceux d'un centre envers sa périphérie. Le fait de confier ses principales ressources dans les mains de l'armée, – et non dans celles de ses habitants –, renforce le caractère périphérique de l'île.

c) Un secteur industriel inexistant

En raison de son éloignement, de sa pauvreté, et de la faiblesse de son marché intérieur, peu d'industries ont été implantées à Hainan jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale. Si l'on excepte les quelques usines créées par les Japonais, il n'existe pas de secteur industriel à Hainan lorsque les communistes en prennent possession. Cette situation ne va quasiment pas évoluer jusqu'aux réformes des années 1980. L'économie de l'île est entièrement tournée vers l'exploitation de l'hévéa, aucun grand projet industriel ne sera lancé à Hainan. Le manque de personnel qualifié, l'éloignement de l'île justifient en partie cette absence d'industrie, mais l'on peut aussi noter d'autres raisons à la faiblesse des industries à Hainan. La première est d'ordre politique : à cause des troubles politiques qui éclatent sur l'île en 1956 et 1957, le gouvernement central décide de conserver Hainan dans une situation de pauvreté et de dépendance, afin de limiter l'influence des communistes locaux qui avaient participé à la guérilla contre les Japonais et les troupes nationalistes. D'autre part, on peut aussi se demander si la guerre du Vietnam n'a pas indirectement empêché l'industrialisation de Hainan

[284] Audrey DONNITHORNE, *op. cit.*, p.101

[285] ZHANG Yaoqi, Jussi UUSIVUORI et Jari KUULUVAINEN, « Econometric analysis of the causes of forest land use changes in Hainan, China »,*Economy and Environment Program For Southeast Asia*, Centre de Recherche pour le Développement International, août 2000, disponible sur http://www.idrc.ca/eepsea/ev-8403-201-1-DO_TOPIC.html, consulté le 20 janvier 2013.

dans les années 1960. Trop proche du centre du conflit, aucune industrie stratégique n'a pu y être implantée. Le ciel de Hainan a été, en effet, le théâtre de combats aériens entre la Chine et les Etats-Unis de 1965 à 1968, comme le note l'historien Chen Jian[286].

Jusque dans les années 1970, Hainan reste une île majoritairement agricole et pauvre en marge de la société chinoise. Son aspect stratégique en raison de sa localisation et de ses ressources a été historiquement reconnu par l'ensemble des puissances implantées à Hainan, mais aucune politique n'a été appliquée pour assurer son développement et sortir l'île de son état périphérique.

[286] A partir de 1965, l'armée chinoise prend en chasse les avions américains qui violent l'espace aérien de la Chine. Au moins 12 chasseurs de l'US Air force sont ainsi abattus.
CHEN Jian, « China's Involvement in the Vietnam War, 1964-1969 », *The China Quarterly*, n°142, juin 1995, pp.356-387, School of Oriental and African Studies, disponible sur http://links.jstor.org/sici?sici=0305-7410%28199506%290%3A142%3C356%3ACIITVW%3E2.0.CO%3B2-N, consulté le 7 février 2013.

Chapitre III, les réformes à Hainan : la fin de la périphérie ?

Depuis l'ouverture de la Chine, Hainan a connu une très forte évolution. Dans les années 1980, l'île s'est tout à coup transformée ; de territoire stratégique fermé, elle est devenue l'une des régions chinoises où les réformes ont été les plus profondes. Ainsi, dans les années 1980, au niveau économique, Hainan s'est vue accorder le statut de zone économique spéciale, et a accueilli le port franc de Yangpu qui devait devenir un petit Hong Kong. Sur le plan politique, l'île a été promue au rang de province et des politiques visant à une simplification administrative y ont été appliquées. Quelles ont été alors les relations entre Hainan et le pouvoir central ? Hainan semblait bénéficier d'une très grande autonomie, mais celle-ci n'était-elle qu'un trompe-l'œil ? Les réformes mises en œuvre à Hainan ont causé une crise immobilière et financière, et l'économie de l'île s'est écroulée à la fin des années 1990. Hainan perd alors sa position de leader des réformes et retombe dans l'oubli pour quelques années, jusqu'au développement du tourisme.

A) Des réformes inachevées

Durant la décennie 1980-1990, Hainan va expérimenter de nombreuses réformes dans les domaines politiques et économiques. Cette ouverture se fait notamment sous l'impulsion de Lei Yu dirigeant local, et continuera par la suite malgré les divers scandales qui toucheront l'île. En plus de devenir une ZES, Hainan accède au rang de province, bénéficie d'une administration allégée et théoriquement moins bureaucratique ; l'île accueille aussi un port franc qui devait assurer sa prospérité. Mais l'ensemble de ces mesures vont se révéler peu efficaces, et surtout incomplètes pour sortir l'île de sa périphérie.

1. Lei Yu, l'origine des réformes à Hainan et ses premiers échecs

a) Le plan de développement de Lei Yu

L'application des réformes économiques et politiques à Hainan a pour origine le programme de Lei Yu (雷宇), administrateur de l'île de 1982 à 1985. Lei Yu désire « *transformer Hainan en cinq ans et la faire devenir une économie avancée avant la fin du siècle* »[287] ; et en 1982, Lei Yu formule le plan de développement de l'île, intitulé « *une fondation, deux percées, trois industries et quatre perspectives* »[288].

L'économie hainanaise devait ainsi « se fonder » sur une agriculture spécialisée dans les cultures tropicales. Les « deux percées » concernaient l'éducation et les infrastructures, traditionnellement deux points faibles de l'île. Les secteurs miniers, alimentaires et le tourisme étaient les « trois industries à développer ». Enfin, les « quatre perspectives » correspondaient à la création d'une industrie compétitive sur le marché international, l'essor des industries minières et d'extraction, une agriculture tropicale de grande échelle et une plus grande utilisation de capitaux étrangers.

b) La découverte d'un trafic de voitures

Ce projet est approuvé par le pouvoir central ainsi que par la province du Guangdong, et rapidement Hainan devient une région pilote pour certaines mesures. En 1984, l'île de Hainan, bien que n'étant pas encore transformée en zone économique spéciale, bénéficie de politiques similaires, et offre ainsi certains avantages aux investisseurs étrangers. Selon Sung Yun-wing, Hainan obtient un degré d'autonomie alors supérieur à celui des ZES[289]. Mais, un scandale va stopper cette dynamique et entrainer la disgrâce de Lei Yu, il s'agit de la découverte d'un trafic d'automobiles mis en place par les autorités de Hainan, avec la complicité de l'armée[290].

---

[287] FENG Chongyi, David S. G. GOODMAN, « Hainan in Reform: political dependence and economic interdependence », *op. cit.*

[288] *Ibid.*

[289] SUNG Yun-wing, *The China-Hong Kong connection: the key to China's Open-door policy*, Cambridge University Press, 1991, p.9.

[290] Plusieurs navires de la marine chinoise basée à Hainan participent à cette contrebande. James C.MULVENON, *Soldiers of fortune: the rise and fall of the Chinese military-business complex*, 1978-1988, Armonk, M.E. Sharpe, 2001, p.61.

Environ 80 000 véhicules[291] sont importés à des conditions préférentielles pour l'usage de différents départements des autorités de Hainan[292]. Cependant, ces automobiles et autres biens de consommation[293] importés principalement de Hong Kong[294], sont en fait revendus à des prix plus élevés sur le continent. Lorsque ce trafic est mis à jour en juillet 1985, Lei Yu et d'autres dirigeants de la province sont démis de leurs fonctions[295]. Le pouvoir central reprend en main l'île, mais décide de continuer la politique d'ouverture qu'a entreprise Hainan[296].

2. La ZES de Hainan

Malgré l'ampleur de ce trafic, de nouvelles réformes sont appliquées à Hainan. Ainsi, en 1988, l'île devient une Zone Economique Spéciales (ZES). Cette mesure est appliquée dès 1980, à Shenzhen, Zhuihai, Shantou, et Xiamen. La création de ces ZES résulte de l'adoption de la politique de réformes et d'ouverture formulée par Deng Xiaoping et du lancement des « quatre modernisations »[297].

Ces ZES sont créées pour attirer les investisseurs étrangers, acquérir des technologies plus avancées ainsi que des nouvelles méthodes de gestion, et développer les échanges commerciaux entre la Chine et le reste du monde[298].

---

[291] Sheryl WUDUNN, « To Cantonese, a little graft is forgivable », *The New York Times*, 7 mai 1991, disponible sur http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9D0CE1DC1338F934A35756C0A967958260, consulté le 13 juillet 2013.

[292]Environ 16 000 voitures de la marque Toyota sont ainsi importées du Japon. CHEN Minglu, *Contemporary tiger girls: women and entreprise in the People's Republic of China, 2003-2005*, thèse dirigée par David S. GOODMAN, Sydney, University of Technology, 2007,disponible sur http://epress.lib.uts.edu.au/dspace/bitstream/2100/426/2/02whole.pdf, consulté le 13 juillet 2013.

[293] Par exemple 347 000 postes de télévision, 45 000 mobylettes sont importés puis revendus illégalement en l'espace d'un an. John GITTINGS, *The Changing face of China: from Mao to the market*, Oxford, Oxford University Press, 2006, p.220.

[294] Il est difficile de connaître exactement le montant de cette fraude, Erin Endean l'estime à environ 1,5 milliard de dollars. Erin ENDEAN, « China's foreign commercial relations, China's economic dilemmas in the 1990s: the problems of reforms, modernization and interdependence », in Joint Economic Committee, Congress of the United States, *Studies on contemporary China: Bureaucracies, Public Administration, and Public Policy*, M.E. Sharpe, Armonk, 1992, pp.741-769.

[295] Lei Yu, qui ne semble pas avoir profité personnellement du trafic, est réhabilité très rapidement, puisqu'il devient vice-maire de Guangzhou en janvier 1988, grâce à « *son sens des affaires et sa popularité auprès de l'administration et de la population* ». De plus, Lei Yu est en très bon termes avec les réformateurs de Beijing. John GITTINGS, *op. cit.*

[296] Le premier ministre Zhao Ziyang choisit de mettre en place une politique d'apaisement et par exemple autorise la vente du reste des biens importés lors du trafic. Ezra F. VOGEL, *op cit.*

[297]Les « quatre modernisations concernent le secteur agricole, l'industrie, les sciences et la défense.

[298]GE Wei, *Special economic zones and the economic transition in China*, Singapour, World Scientific, 2009, p.50.

a) *Une Super-ZES*

Si l'on compare Hainan avec les autres ZES, on peut constater que l'ile semble bénéficier d'une autonomie de décision importante au niveau économique. Cela est dû principalement au fait que contrairement aux autres ZES, Hainan soit aussi une province (à partir de 1988). Pour Chris Rowley et Mark Lewis Hainan peut donc être qualifiée de « Super ZES »[299].

Quels sont donc les avantages que propose Hainan aux investisseurs étrangers ? Zuo Xiaolei dresse une liste des cinq mesures spécifiques à Hainan[300]; à savoir, premièrement la flexibilité des formes d'investissements[301], deuxièmement l'absence de limite dans le temps des opérations des investisseurs, la possibilité pour les étrangers d'exploiter les ressources naturelles de l'ile (notamment dans le secteur minier), les réductions d'impôts pour les entreprises qui investissent dans les infrastructures de l'île, et enfin, des formalités d'arrivée (visa) plus simples et plus rapides à obtenir pour les étrangers[302]. D'autres mesures ont pour objectif de redynamiser l'agriculture de l'île. Ainsi, Charles Pigott remarque que les partenaires étrangers qui réinvestissent leurs profits dans le secteur agricole de l'île n'ont pas à payer d'impôts sur leurs profits[303]. Hainan semble alors bénéficier d'une avance sur les autres ZES au début des réformes. En 1991 Song Yun-wing écrit ainsi, « *en dépit de actions menées à Shenzhen, il semble que Hainan sera encore la ZES la plus spéciale de Chine* »[304].

b) *Un statut peu avantageux ?*

Cependant, malgré les avantages accordés aux entreprises s'installant dans la ZES de Hainan, les résultats de ces mesures ne sont pas excellents. Cet échec résulte en partie de la forte concurrence qui sévit entre ZES et autres zones préférentielles nouvellement créées. Chaque province, chaque ville veut sa propre ZES. On parle alors de fièvre des ZES (*kāifāqū rè*,

---

[299] Chris ROWLEY et Mark LEWIS, *Greater China, political economy, inward investment, and business culture*,1996, Londres, Routledge, p.53.

[300] ZUO Xiaolei, « Special economic zones of China », in Anthony CHIN, et HOCK Guan Ng (eds.), *Economic Management and Transition Towards a Market Economy, An Asian Perspective*, Singapour, World Scientific, 1996, pp-548-569.

[301] Les investissements peuvent se faire par exemple sous la forme de participation ou d'achat d'entreprises collectives ou publiques.

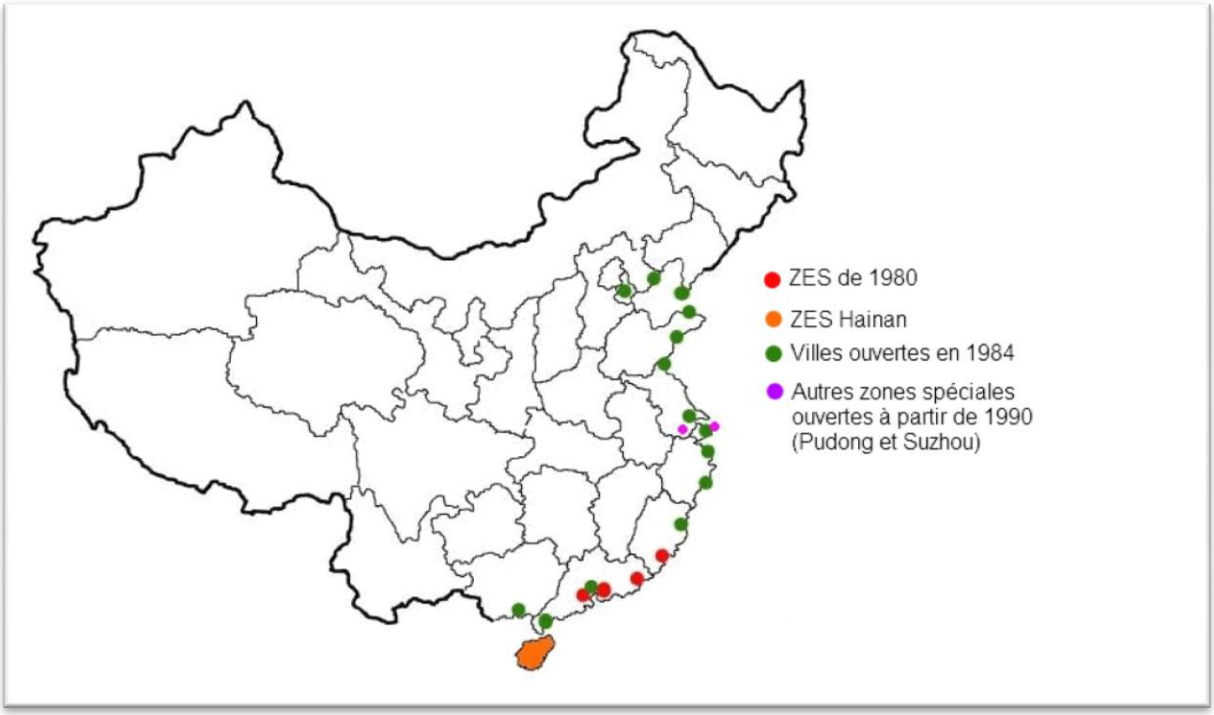
[302] Les visiteurs étrangers, restant moins de quinze jours à Hainan pouvaient ainsi obtenir facilement un visa d'entrée à leur arrivée à Haikou ou Sanya. ZUO Xiaolei, *op. cit.*

[303] Charles A. PIGOTT, *China in the world economy, the domestic policy challenges*, OCDE, 2002,p.634.

[304]SUNG Yun-wing, *op. cit.*

开发区热)[305]. En 1984, Beijing ouvre quatorze villes du littoral aux investisseurs étrangers[306]. En 1990, la zone de Pudong, face à Shanghai, est créée[307]. En 1994, le parc industriel sino-singapourien de Suzhou se voit accorder des avantages comparables à ceux des ZES. Comme le note Sung Yun-wing, la compétition entre les diverses ZES est très importante, chacune tente d'être à la pointe de l'innovation en matière d'ouverture pour recevoir le plus de capitaux étrangers. Par exemple, Shenzhen autorise la vente de terrains[308], avant que Hainan ne le permette[309]. L'île souffre de cette forte concurrence et se voit progressivement délaissée par le gouvernement central qui fixe d'autres priorités. Malgré les différentes politiques incitatives qu'elle offre, l'île de Hainan peine ainsi à attirer les investisseurs étrangers en raison de sa mauvaise image, de son manque d'infrastructures, et de son éloignement des centres économiques du pays.

Carte 12: Zones spéciales chinoies au début des années 1990



[305]Carolyn CARTIER, *Globalizing South China*, Oxford, Balckwell Publishers, 2001.
[306] Ces villes sont Dalian, Qinhuangdao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lianyungang, Nantong, Shanghai, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang, et Beihai.
[307] Dhirendra K. VAJPEYI, *Modernizing China*, Leiden, Brill, 1994, p.61.
[308] Etaient concernées les entreprises domestiques en 1987, puis les entreprises étrangères en 1988. Il s'agit plus précisément, la vente de droit d'usage, puisque le droit de propriété n'existe pas encore en Chine.
Ian JEFFRIES, *Socialist economies and the transition to the market, a guide*, Londres, Routledge, 1993, note 23, p.175.
[309] SUNG Yun-wing, *op. cit.*

D'autre part, comme le souligne Susan Shirk, dans les années 1990, les ZES perdent progressivement leur compétitivité devant les revendications des autres régions, et « *les objections du GATT pour les traitements préférentiels* »[310].

3. La zone de Yangpu

a) De grandes ambitions

En plus de son statut de ZES, la province de Hainan comprend plusieurs zones spécialement dédiées aux investissements étrangers et au commerce international comme « la zone franche de Haikou » et « la zone de développement économique de Yangpu » (*Yángpǔ jīngjì kāifāqū*, 洋浦经济开发区). La mise en place de « zones franches » en Chine a commencé en 1990 –la première ayant été implantée au port de Waigaoqiao (*Shànghǎi wài gāo qiáo bǎoshuìqū*,上海外高桥保税区) près de Shanghai–, treize zones ont ainsi été créés jusqu'en 1993 sur les côtes du sud-est de la Chine[311]. Ces zones offrent des avantages similaires à ceux des ZES ; ce sont des zones dédiées aux exportations : les produits qui y sont stockés ne sont pas soumis aux droits de douane. De nombreuses politiques y sont appliquées pour encourager les investisseurs étrangers[312]. Si la zone franche de Haikou a une histoire et un fonctionnement relativement similaire aux autres, celle de Yangpu se distingue des précédentes. La zone économique de Yangpu est la première dont la construction et le fonctionnement sont partiellement confiés à une entreprise privée et étrangère. Par conséquent, elle suit un modèle différent des autres zones franches et ZES : contrairement à Shenzhen où des infrastructures ont été construites pour attirer les investisseurs, dans le cas de Yangpu, c'est aux investisseurs de créer les infrastructures[313].

De nombreuses mesures sont appliquées pour rendre le port de Yangpu très attractif pour les investisseurs étrangers, les règles en matière d'investissements, d'import-export, de transactions sont assouplies. D'autre part, les investisseurs étrangers ont la possibilité d'opérer

[310] Susan L. SHIRK, *How China opened its door*, Washington D.C., Brookings Institution, 1994, p.43.
[311] GE Wei, *op. cit.*
[312] Harry J. WATERS, *China's economic development strategies for the 21st Century*, Westport, CT, Greenwood Publishing, 1997, p.53.
[313] YE Longfei, vice président de la commission pour les investissements étrangers de Shanghai, appellera cette méthode : « attirer les oiseaux pour construire des nids » (Yangpu) (au lieu de « construire des nids pour attirer des oiseaux » (Shenzhen). Kerry L. MacPHERSON, « The head of the dragon: the Pudong new area and Shanghai's urban development »,*Planning Perspectives*, Vol.9, n°1, janvier 1994, pp.61-85.

dans un grand nombre de secteurs tels que le tourisme, les services, les finances[314]. Yangpu pourrait alors devenir une ZES dans la ZES de Hainan. Le port franc de Yangpu présente plus d'avantages que les autres zones spéciales chinoises. Le but affiché est de faire Yangpu un centre économique ouvert à l'image de Hong Kong. Pour assurer le succès de ce port franc, sa construction et sa gestion sont confiées à la filiale hong kongaise de *Kumagai Gumi*, une grande entreprise japonaise pour une durée de soixante-dix ans ; des entreprises occidentales investissent aussi dans les infrastructures du port[315].

Carte 13: localisation de Yangpu sur l'île de Hainan

Dans son étude sur Hainan, Brødsgaard nous décrit le projet de port franc de Yangpu, et nous donne son historique[316]. Ce projet avait déjà été évoqué par Zhou Enlai au début des années 1970, et est approuvé par le gouvernement central en 1985, mais ne sera inauguré qu'en 1993. En 1988, le gouvernement provincial, décide de louer Yangpu, une zone sur la côte nord-ouest de Hainan, à environ 130 kilomètres de Haikou, à une filiale hongkongaise de l'entreprise *Kumagai Gumi*[317] pour en faire un port franc sur le modèle de Hong Kong. Dans un premier temps, bien que le principe de « territoire à bail » provoque des réticences chez les

[314]BRØDSGAARD, *Hainan – state, society, and business in a Chinese province*, Londres, Routledge, 2009, p.71.
[315] Par exemple, Siemens construit la centrale et l'ensemble du réseau électrique de la zone franche.Robert TAYLOR, *Greater China and Japan: prospects for and economic partnership in East Asia*, Londres, Routledge, 1996, p.146.
[316]BRØDSGAARD, *Hainan – State, Society, and Business in a Chinese Province*,*op. cit.*
[317] Cette entreprise japonaise est l'une des plus importantes dans le secteur du bâtiment en Asie. Elle a, par exemple, participé à la construction de la tour « Taipei 101 » à Taïwan.

plus nationalistes[318] et malgré les risques de dysfonctionnements (corruption, trafic) liés à cette initiative, le gouvernement central semble approuver ce projet, les autorités provinciales reçoivent même les encouragements de Deng Xiaoping en avril 1989 qui décrit ce programme comme une « opportunité en or »[319]. Cependant, le projet va prendre beaucoup de retard, et sera même remis en question après les incidents de Tian Anmen en juin 1989.

b) Un destin lié au le Centre

i- La mise à l'écart des réformateurs

Après Tian Anmen, La nouvelle direction n'encourage plus les initiatives locales comme celle de Yangpu. En décembre 1989, le journaliste Nicholas Kristof, qui se rend à Yangpu rapporte des propos très pessimistes des responsables locaux du projet, qui sont conscients que « *Yangpu ne deviendra jamais un nouvel Hong Kong* »[320], et restent dans l'attente d'une autorisation du pouvoir central. Celle-ci ne sera donnée qu'en 1992. Si le projet de Yangu a pris autant de retard c'est avant tout pour des raisons politiques. Après les incidents de Tian Anmen, le secrétaire général du parti communiste Zhao Ziyang, qui a tenté de parlementer avec les étudiants, et s'est opposé à la répression, est écarté du pouvoir[321]. Son second fils Zhao Erjun, à la tête d'une des plus grande entreprise provinciale de Hainan (*Hainan Huahai*), était jusqu'alors chargé du projet Yangpu[322]. En représailles, la nouvelle direction centrale décide alors geler le développement de Yangpu. D'autre part, suite au durcissement du régime en 1989, l'entreprise japonaise *Kumagai Gumi* semble moins intéressée par le projet[323], et les investisseurs étrangers potentiels sont moins nombreux.

---

[318] Pour Pierre Trolliet, ces réticences sont dues au fait que la signature d'un bail pour la « location » d'un territoire rappelle à certains nationalistes, les concessions des puissances coloniales du début du XXe siècle. Les scandales de trafic qui avaient touché Hainan dans les années 1984-1985 incitent aussi une partie du pouvoir à se méfier de la création d'un port franc à Hainan. Voir Pierre TROLLIET, *op. cit.*

[319] Deng Xiaoping, 28 avril 1989. « Selected works of Deng Xiaoping », Volume III, note, *People's daily Online*, disponible sur http://web.peopledaily.com.cn/english/dengxp/vol3/note/C0930.html, consulté le 20 septembre 2013.

[320] Nicholas D. KRISTOF, « China problem that slow economy are reflected in lag for Port project », *The New York Times*, 4 décembre 1989, disponible sur http://www.nytimes.com/1989/12/04/business/international-report-china-problems-that-slow-economy-are-reflected-lag-for-port.html?scp=4&sq=yangpu&st=nyt&pagewanted=1, consulté le 15 octobre 2013.

[321] Zhao Ziyang reste en résidence surveillé jusqu'à sa mort en janvier 2005.

[322] FAN Cheuk-wan, « Development of Yangpu 'put on Hold' », *Hong Kong Standard*, 15 juillet 1989.

[323] SUNG Yun-wing, *op. cit.*

ii- Une zone qui reste à construire

Il faut donc attendre 1993, pour qu'enfin le port franc de Yangpu soit inauguré et que des entreprises étrangères s'y installent. Mais depuis, cette zone peine à décoller. En 2009, Brødsgaard dénombrait plusieurs raisons à cet échec, la première étant le manque d'eau de bonne qualité sur le site. Les autres facteurs qui ont ralenti les investissements à Yangpu étaient selon lui les prix élevés de l'immobilier à Yangpu[324], le relatif isolement de la zone avec les centre économiques chinois, et enfin les crises qui se sont succédées à Hainan, que nous évoquerons par la suite[325].

On peut noter deux autres raisons qui empêché le développement de cette zone. La première est directement liée au caractère périphérique de Hainan, et concerne le manque de main d'œuvre qualifiée sur l'île[326]. La seconde est liée à la multiplication de ce genre de zones spéciales depuis le début des années 1990. Les attraits et mesures incitatives qu'offrait Yangpu ne sont plus uniques et peuvent être trouvées dans d'autres zones de développement comme celle de Pudong, plus proches des grands centres économiques chinois. De plus, si à sa création la zone de Yangpu se démarquait de par sa taille 31 km², d'autres projets postérieurs sont aussi étendus.

iii- Yangpu, zone sous contrôle du Centre

Le programme a connu un nouvel essor depuis le début des années 2000 avec l'implantation de l'industrie pétrochimique et d'usines de pâte à papier[327], ainsi qu'une nouvelle définition du projet en 2004 qui met en avant ces deux secteurs[328]. D'autre part, la nouvelle participation de *Jurong*, l'entreprise qui gère le port de Singapour, dans la gestion du port de

---

[324]Lors de la construction de la zone, en 1993, dans un article paru au *New York Times*, les responsables locaux considèrent Yangpu comme une « expérience » qui s'appuie sur la réussite de Shenzhen (mais cette fois-ci sans la proximité de Hong Kong), mais reconnaissent que les risques de spéculation sont importants.
Sheryl WuDUNN, « A mini-Hong Kong, from scratch », *The New York Times*, 23 mars 1993, disponible sur http://www.nytimes.com/1993/03/23/business/a-mini-hong-kong-from-scratch.html?scp=3&sq=yangpu&st=nyt&pagewanted=1, consulté le 20 septembre 2013.
[325] Brødsgaard, *Hainan – State, Society, and Business in a Chinese Province*, *op. cit.*
[326] « The twilight zone », *China Economic Review*, 1er septembre 2002, disponible sur http://www.chinaeconomicreview.com/node/22524, consulté le 15 octobre 2013.
[327]« Yangpu : « Special Zone » to take off in Hainan », *People's daily*, 18 octobre 2000, disponible sur http://english.people.com.cn/english/200010/18/eng20001018_52985.html, consulté le 15 octobre 2013.
[328]Brødsgaard, *op. cit.*

Yangpu depuis 2012 inaugure de nouvelles perspectives pour le site de Yangpu[329]. Cependant, on reste loin du nouveau Hong Kong que Yangpu ambitionnait de devenir[330].

On peut aussi noter une reprise en main des autorités centrales sur le site. Ainsi, plusieurs entreprises d'Etat sont présentes au capital de Hainan. En plus de *Poly*[331], entreprise liée à l'Armée Populaire, depuis 2012, le groupe financier *Everbright* est devenu le principal partenaire du consortium qui gère la zone de Yangpu[332]. De même, si l'on regarde les principales firmes implantées sur le site, on constate que celles-ci sont en fait des grandes entreprises d'Etat opérant dans le domaine stratégique de la pétrochimie telles que *Sinopec*. Le destin de Yangpu reste donc étroitement lié au pouvoir central.

4. Une nouvelle administration

En 1988, l'île de Hainan, auparavant préfecture du Guangdong accède au rang de province. En raison de son statut de ZES, de sa faible population, et de la volonté du centre de faire de Hainan un avant-poste des réformes, la nouvelle province de Hainan se doit d'être différente. Pour cela, on y applique le principe de « petit gouvernement, grande société » censé faciliter l'émergence d'une société nouvelle. D'autres réformes au niveau administratif seront mises en œuvre en 1998 avec le même objectif, mais leurs résultats seront mitigés.

a) Le principe de « petit gouvernement, grande société » (xiǎo zhèngfǔ dà shèhuì, 小政府大社会)

Avec l'ouverture économique au début des années 1980, et jusqu'à la veille des incidents de Tian An Men, « *les frontières du pouvoir du gouvernement*[333] » sont remises en question, certains chercheurs chinois comme Rong Jiang[334], s'interrogent sur ce que doit être le rôle de

[329] « SDIC Jurong Yangpu Port Co., Ltd », *Jurong Port*, disponible sur http://www.jp.com.sg/JurongPort/sdic-jurong-yangpu-port-co-ltd/, consulté le 15 octobre 2013.
[330] Sheryl WuDUNN, « A Mini-Hong Kong, from scratch », *op. cit.*
[331] James C. MULVENON, *op. cit.*
[332] Sandy LI, « Hainan boost for Kumagai Gumi », *South China Morning Post*, 26 juillet 2012, disponible surhttp://www.scmp.com/article/268700/hainan-boost-kumagai-gumi, consulté le 15 octobre 2013.
[333] DING Yijiang, « The conceptual evolutions of democracy in intellectual circles' rethinking of state and society », in ZHAO Suisheng (ed.), *China and democracy : the prospect for a democratic China*, New York, Routledge, 2000, p.111-140.
[334] Dans les années 1987-1988, Rong Jian, chercheur à l'Université du Peuple, réinterprète la position marxiste sur les relations entre l'Etat et la société, et élabore la théorie du dualisme « Etat-société » (*èr yuán huà*, 二元化). Selon lui, la décentralisation initiée au début des années 1980 ne peut être complète sans un transfert de pouvoir de l'Etat vers la société. Celui-ci s'effectuerait en deux étapes : dans une situation où l'Etat domine la société, celle dernière doit premièrement obtenir de l'Etat le droit à l'autodétermination économique (ce qui

l'Etat dans la société. En juin 1986, un autre chercheur, Liao Xun, de l'Académie Chinoise des Sciences Sociales, dans un article intitulé « *la pensée de Marx et Engels sur le petit gouvernement*[335] *et réforme économique actuelle* » formule le principe de « petit gouvernement, grande société » (*xiǎo zhèngfǔ dàshèhuì*, 小政府大社会). Liao Xun insiste sur le besoin de corriger les défauts du modèle socialiste soviétique, et plus principalement sa bureaucratie et l'omniprésence de l'Etat[336]. Pour Liao Xun, il est nécessaire de réduire la bureaucratie, et permettre l'émergence d'une société civile. Le rôle de l'Etat est avant tout, de faire respecter les règles entre les différents acteurs de la société[337].

Ce concept est appliqué lors de la création de la province de Hainan alors que Liao Xun, son auteur, est recruté pour participer à la mise en place de la nouvelle province. Liao Xun devient par la suite directeur du nouveau centre de recherche dédié au développement socio-économique de la province de Hainan.

b) Son application à Hainan

Ce principe a pour but d'alléger les structures étatiques, afin d'améliorer l'efficacité de l'administration et favoriser l'apparition de nouveaux acteurs (qui formeraient cette « grande société », *shèhuì*). La création de la province de Hainan en 1988 a amené le pouvoir central à expérimenter une administration moins lourde et à rationaliser le nombre des organes administratifs, ce qui aurait alors servit de modèle pour l'ensemble des provinces chinoises.

Kjeld Brødsgaard a analysé, à travers plusieurs articles, le contenu de cette politique ainsi que ses résultats sur l'île[338]. Initialement, il était prévu de diviser l'administration hainanaise en dix-sept départements, chacun d'entre eux se concentrant sur une unique fonction, plus une

---

correspondrait au dualisme « Etat-société »), puis dans un second temps, la société se voit accorder le pouvoir politique et contrôle alors l'Etat, il y aurait alors une nouvelle unité entre la société et l'Etat. Ainsi, suivant la théorie marxiste, le dépérissement de l'Etat serait atteint. DING Yijiang, *Chinese democracy after Tiananmen*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2001, p.19.

[335] Dans un article sur la Commune de Paris, Karl Marx critique la lourdeur de l'Etat dans le système capitaliste, qui se veut « supérieur à la nation », et que Marx qualifie de « parasite ». Voir Karl MARX, *La Guerre Civile en France*, 1871.

[336] Kjeld Erik BRØDSGAARD, « State and society in Hainan: Liao Xun's ideas on 'Small Government, Big Society' », in Kjeld Erik BRØDSGAARD et David STRAND (eds.), *Reconstructing twentieth-century China : state control, civil society, and national identity*, Oxford, Oxford University Press, 1998, pp.189-215.

[337] Liao Xun compare le rôle de l'Etat à celui d'un arbitre de football. Kjeld Erik BRØDSGAARD, *Hainan – state, society, and business in a Chinese province, op. cit.*.

[338] Kjeld Erik BRØDSGAARD, « Institutional reform and the Bianzhi system in China », *The Chinese Quarterly*, n°170, Cambridge University Press, SOAS, Juin 2002, pp.361-386, disponible sur https://jstor.aria.ehess.fr/stable/pdfplus/4618741.pdf, consulté le 13 octobre 2013.

banque provinciale et un institut de la statistique. Une structure avec 24 agences est adoptée (Brødsgaard convient que ce nombre est bien inférieur à la moyenne des autres provinces et à ce qui existait lorsque Hainan appartenait à la province du Guangdong)[339]. Mais rapidement, de nouveaux départements apparaissent, et le nombre de personnes employées dans le secteur public est en hausse. Si Brødsgaard constate une augmentation de la fonction publique dans l'ensemble de la Chine dans les années 1990 jusqu'à la réforme de 1998[340], il note trois facteurs propres à Hainan. Premièrement, selon lui, Hainan est alors trop en avance dans le processus de réforme par rapport aux autres provinces, des départements sont divisés pour adopter une structure similaire à ce qui se fait dans le reste de la Chine pour faciliter les échanges. Deuxièmement, localement à Hainan, les districts continuent à fonctionner suivant l'ancien modèle administratif, le pouvoir provincial doit alors s'adapter à cette réalité. Enfin, après les incidents de la place Tian An-Men, les réformes sont freinées, et l'expérience hainanaise du concept de « petit gouvernement, grande société » n'est plus une priorité.
Le gouverneur et secrétaire du comité du parti Ruan Chongwu, durant son mandat (de 1993 à 1998) tente encore de diminuer le poids de l'Etat dans l'île, mais comme le note Feng Chongyi, l'administration reste encore très forte pour une province si faiblement peuplée[341].

c) La réforme administrative de 1998

Néanmoins, le concept de « grande société, petit gouvernement » réapparait à partir de 1998, lors d'une nouvelle phase de réformes administratives, alors que Zhu Rongji devient premier ministre. Il est alors décidé, d'une part, de réduire l'administration et le secteur public, pour

[339] Les 24 départements de la province de Hainan sont regroupés en quatre systèmes :
-le système de « garantie politique » qui comprend cinq bureaux : « supervision administrative », « sécurité publique », « sécurité », « département légal », « administration judiciaire » ;
- le système des « affaires administratives », huit bureaux : « direction générale », « travail et ressources humaines », « santé publique », « éducation et culture physique », « relations internationales », « Chinois de l'étranger », « affaires civiles », « minorités et affaires religieuses » ;
-le système de « développement socio-économique », huit départements : « commerce et industrie », « transport », « agriculture », « sciences et technologies », « construction », « environnement », « planification économique », « administration portuaire » ;
-le système des finances (3 entités), « supervision économique, banque provinciale, « finances et taxes ».
[340] Kjeld Erik Brødsgaard évoque le népotisme qui sévit alors dans l'administration et fait référence à la loi de Parkinson sur l'expansion naturelle de la bureaucratie. Kjeld Erik BRØDSGAARD, « State and society in Hainan: Liao Xun's ideas on 'Small Government, Big Society' », *op. cit.*
[341] FENG Chongyi, « Reluctant withdrawal of government and restrained development of society: an assessment of the « Small Government, Big Society » model in Hainan », *China Perspectives*, n°35, Hong Kong, French Centre for Research on Contemporary China, mai-juin 2001, pp.25-37.

répondre aux besoins d'une économie de marché[342]. D'autre part, le gouvernement donne un cadre légal aux « organisations sociales » (de type ONG)[343].

Avec cette nouvelle politique, de nouvelles réformes sont introduites à Hainan, et l'administration provinciale connaît de nouveaux ajustements. On peut noter par exemple que le nombre de départements de l'administration provinciale, qui avait augmenté au début des années 1990, est ramené à trente-deux[344], Hainan possède alors une structure administrative plus légère que les autres provinces. Cependant, comme nous le constaterons plus tard, en 1998, la province de Hainan vient à peine de sortir d'une grave crise financière. Dans ces conditions, il était alors difficile de faire de Hainan un modèle de gouvernance, et Hainan a alors perdu son leadership dans le domaine des réformes économique et politiques.

B) Laboratoire ou Far West ?

Ces réformes, bien qu'inachevées, ont donné un statut particulier à l'île. Hainan, qui était jusqu'alors une région fermée, s'ouvre tout à coup au reste du monde et devient un espace où tout paraît possible. En raison des différentes réformes et de la volonté des autorités locales de développer la province, l'image de Hainan se transforme radicalement, et l'île devient une sorte de nouveau « Far West ». Comme dans d'autres régions frontières, les trafics sont nombreux, certains médias décrivent alors Hainan comme une « économie hors contrôle »[345]. Cependant, on peut s'interroger sur le degré réel de contrôle de Beijing sur l'île. En permettant la mise en place de réformes à Hainan, malgré les différents scandales, le Centre semble s'être servi de Hainan comme d'un « laboratoire à réformes » pour tester en grandeur nature ses projets d'ouverture. Néanmoins, si l'on regarde attentivement les différentes politiques mises en place sur l'île et l'épisode de la bulle spéculative qui a touché l'île dans les années 1990, on peut constater que le gouvernement local avait aussi sa propre logique de développement.

---

[342] Norbert KERSTING, Janice CAULFIELD, R.Andrew NICKSON, Dele OLOWU, et Hellmut WOLLMANN, *Local Governance Reform in Global Perspective*, Wiesbaden, Verlag, 1ère édition, 2009, p.187.

[343] OTSUKA Kenji, « China: social restructuring and the emergence of NGOs », in SHIGETOMI Shinichi (ed.), *The state and NGOs: perspective from Asia*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 1ère édition, 2002, pp.222-244.

[344] Hainan est alors la province qui compte le moins de départements, mais comme le note Kjeld Brødsgaard, leur nombre reste encore supérieur à celui des autres zones économiques spéciales (seulement 10 pour Pudong). Kjeld Erik BRØDSGAARD, *Hainan – state, society, and business in a Chinese province*, *op. cit.*,.

[345] Eric ELLIS, « Hainan: the yuan-acceptable place of capitalism »,*Financial Review*, 14 Juin 1994.

1. Une terre d'opportunités

En raison des diverses réformes qui y sont appliquées, Hainan va être perçue comme une sorte de terre promise. Tout y est à construire, et en l'absence de règlementations lourdes, les opportunités semblent nombreuses. Ainsi, le statut très ouvert de l'île va attirer de nombreux migrants du continent. Selon Feng Chongyi, environ 800 000 Chinois continentaux se sont installés à Hainan de 1980 à 1999[346]. Si ces flux restent marginaux par rapport aux millions de migrants qu'ont attirés d'autres provinces telles que le Guangdong, ils restent cependant très importants en raison de la faible population de l'île et de son caractère rural, les nouveaux arrivants s'installant principalement dans les centres urbains de Haikou et Sanya. Parmi ces nouveaux migrants, on trouve quelques réformistes qui fuient le durcissement du régime après les événements de la place Tian Anmen, et cherchent à s'installer sous des cieux plus cléments à Hainan[347].

Comme nous avons déjà pu le constater avec le trafic de voitures dévoilé en 1985, l'ouverture économique de l'île, la faible réaction des autorités centrales, ainsi que la « quasi-complicité » d'une partie de l'administration locale » ont encouragé les abus sur l'île. Le gouvernement local tente d'ouvrir au maximum l'économie de Hainan comme par exemple en tentant d'autoriser la création de casinos[348]. Cela va aboutir à un développement anarchique de l'île, où les activités criminelles, le jeu et la prostitution prospèrent[349] et qui endommageront l'image de Hainan pour longtemps. Mais, cela va aussi permettre à Hainan de connaître des taux de croissance à deux chiffres, supérieurs au reste du pays[350].

2. Le contrôle du centre, et la volonté locale d'émancipation

Pour éviter les abus des premières années qui ont suivi l'ouverture de l'île, le gouvernement central va examiner attentivement les différentes mesures appliquées sur l'île, et va placer des hommes du centre à la tête de l'administration provinciale, mais ces derniers vont souvent suivre leurs propres intérêts. Des rivalités éclateront aussi au sein même de l'administration

[346] FENG Chongyi, *Seeking lost codes in the wilderness: the search for a Hainanese culture*, *op. cit.*
[347] *Ibid.*
[348] Comme nous le verrons dans notre sixième chapitre, ce projet sera dénoncé par le gouvernement central.
[349] Jusqu'au début des années 2000, peu d'actions sont menées pour lutter contre la prostitution. Tom MITCHELL, « Hainan Island », *South China Morning Post*, 11 avril 2001.
[350] Ainsi, selon Goodman et Feng, entre 1988 et 1993, le taux moyen de croissance annuel atteint 14%, soit plus que le taux national qui lui s'élevait à 11%. FENG Chongyi, David S. G. GOODMAN, « Hainan in reform: political dependence and economicinterdependence », *op. cit.*

locale. Pour mieux comprendre les relations entre pouvoirs central et local, nous avons choisi d'étudier les différentes administrations de l'île durant les réformes de 1990 à 2001.

a) Un pouvoir instable (1990-1993)

A la suite des incidents de Tian Anmen, Liu Jianfeng (刘剑峰) et Deng Hongxun (邓鸿勋) remplacent, respectivement Liang Xiang (梁湘) et Xu Shijie (许士杰) aux postes de gouverneur et secrétaire du Parti à Hainan Leurs mandats seront marqués par une forte instabilité de l'île en raison de leur rivalité, et par une stagnation économique. Les deux dirigeants, envoyés à Hainan pour faire respecter la ligne du pouvoir central[351], ne continuent pas les réformes engagées par leurs prédécesseurs. Kjeld Brødsgaard note que les autorités provinciales ne saisissent pas les opportunités offertes par la « tournée dans le sud » de Deng Xiaoping en 1992 qui encourageait de nouvelles réformes économiques ; et lorsqu'ils en prennent conscience, l'attention du gouvernement central est plus portée vers Shanghai que Hainan[352].

D'autre part, les rapports entre le gouverneur et le secrétaire du Parti sont exécrables. Pour Zheng Shipeng, les causes de cette rivalité sont plus structurelles que personnelles[353]. Il constate à la même période des situations similaires dans d'autres provinces telles que le Shanxi ou le Heilongjiang[354]. Selon lui, les réformes entreprises dans les années 1980 ont donné plus de pouvoir aux gouvernements locaux, ce qui crée naturellement des frictions dans leurs rapports avec les comités provinciaux du parti. Cependant, on peut malheureusement constater que, dans le cas de Hainan, cette rivalité semble plus forte que dans les autres provinces, et s'illustre à travers des attaques personnelles, l'un essayant d'exclure l'autre de la vie politique au moyen de divers scandales[355].

---

[351] David S. G. GOODMAN, « Continental China – the social and political consequences of reform and openness », in Eberhard SANDSCHNEIDER (ed.), *The Study of Modern China*, New York, Palgrave Macmillan, 1999, pp.52-78.

[352] Kjeld Erik BRØDSGAARD, *Hainan – State, Society, and Business in a Chinese Province*, *op. cit.*

[353] ZHENG Shiping, *Party vs. State in post-1949 China: the institutional dilemma*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p.197.

[354]Au début des années 1990, des rivalités apparaissent au Shanxi entre le gouverneur Hu Fuguo et le secrétaire du parti Wang Maolin, et au Heilongjiang entre le gouverneur Shao Qihui et le secrétaire du parti Sun Weiben.

[355] Il semblerait qu'en 1992, pour se débarrasser de Liu Jianfeng, Deng Hongxun lance une rumeur concernant des relations que le gouverneur entretiendrait avec une prostituée. FENG Chongyi et David S.G. GOODMAN, « Hainan in reform: political dependence and economic interdependence », *op. cit.*

D'autre part, durant cette période, les relations entre la population hainanaise et le comité du parti –et spécialement Deng Hongxun–, se détériorent en raison de l'augmentation du recrutement de continentaux au détriment des insulaires dans l'administration locale[356].

Malgré cette instabilité, des politiques innovantes sont mises en place à Hainan, comme par exemple la création d'une bourse à Haikou, comme le note Stephen Green[357]. En septembre 1991, treize « centres d'échange d'obligations » (*zhèngquàn jiāoyì zhōngxīn*, 证券交易中心) sont présents à Hainan ; en janvier 1992, ces centres fusionnent pour former officiellement la « bourse » de Haikou. Bien que le pouvoir central s'oppose à la création de cette nouvelle structure, les autorités locales continuent leurs opérations jusqu'à l'intervention de Zhu Rongji (朱镕基), alors vice-premier ministre. Cependant, très rapidement, les activités reprennent avec la transformation de la bourse de Haikou en « centre d'échange d'obligations ». Néanmoins, par la suite, le centre d'échange de Hainan perdra de son importance en raison de la crise immobilière et financière qui touche l'île au milieu des années 1990[358].

En raison de cette instabilité, Beijing décide de limoger Liu Jianfeng et Deng Hongxun en janvier 1993. Ces derniers sont transférés dans l'administration centrale à des postes moins importants et moins prestigieux[359].

b) Une administration locale peu écoutée (1993-1998)

Pour empêcher d'éventuelles rivalités entre gouverneur et le secrétaire du comité du Parti, ces deux fonctions sont placées, -fait inhabituel-, dans les mains d'un seul homme Ruan Chongwu (阮崇武), qui les conservera jusqu'en 1998. Ancien ministre de la sécurité publique de 1985 à

---

[356] *Ibid.*

[357] Stephen GREEN, *The development of China's stock market, 1984-2002: equity politics and market institutions*, Londres, New York, Routledge Curzon, 2004.

[358] He Yangming, *Hainan et le marché du capital depuis vingt ans, succès ou échec du « Hainan Securities Trading Center »*, (*Héyànmíng, hǎinán zīběn shìchǎng fēngyún 20 nián zhī hǎinán zhèngquàn jiāoyì zhōngxīn chéngbài*,何雁明,海南资本市场风云20年之海南证券交易中心成败), Gouvernement de la province de Hainan, 3 mars 2008, disponible sur http://www.hainan.gov.cn/data/news/2008/03/47044/, consulté le 3 juillet 2013.

[359] BO Zhiyue, « The institutionalization of elite management in China », in Barry NAUGHTON, Dali L. YANG (eds.), *Holding China together: diversity and national integration in the post-Deng era*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp.70-100.

1987, puis ministre du travail de 1989 à 1993, il est chargé de ramener la stabilité sur l'île et de continuer les réformes.

Bien que Ruan Chongwu entretienne de très bonnes relations avec Beijing[360], il semble peu écouté par le pouvoir central. Durant cette décennie, le développement de Hainan n'est plus considéré comme une priorité, les nouvelles réformes économiques sont expérimentées dans d'autres régions. A l'instar des dirigeants des autres provinces comme le Guangdong, Ruan Chongwu espère une plus grande autonomie financière (notamment au niveau des investissements) à la suite de la compagne vers le sud de Deng Xiaoping en 1992[361]. Par conséquent, lorsqu'en 1993 le gouvernement central tente de freiner de nouvelles réformes et de mieux contrôler les investissements[362], afin d'éviter une surchauffe économique et de réduire l'inflation[363], Ruan Chongwu s'oppose à ces directives affirmant que Hainan ne connait de situation de surchauffe[364]. Pourtant, à cette période, la situation économique de Hainan ne peut être considérée comme saine, les chiffres élevés de la croissance[365] résultent principalement d'une forte spéculation immobilière. En fait, dès 1993, Ruan Chongwu désire mettre en place un meilleur encadrement de l'économie de l'île, –tout en gardant une certaine autonomie vis-à-vis du pouvoir central–, et semble conscient des risques de surchauffe à Hainan. Il met en place plusieurs politiques pour limier cette spéculation et lance le slogan « avant de commencer, fixons les règles »[366] pour mettre fin à la réputation de « Far-West » que tient Hainan, mais le nouveau dirigeant de la province échoue à assainir les secteurs financier et immobilier de l'île.

c) Des dirigeants proches du pouvoir

---

[360] Stephen M. YOUNG, « Post-Tiananmen Chinese politics and the prospects for democratization », *Asian Survey*, Vol. 35, n°37, University of California Press, juillet 1995, pp.652-667.

[361] Linda Chelan LI, *Centre and provinces: China 1978-1993: power as Non-Zero Sum*, Oxford, Oxford University Press, 1998, p.293.

[362] Les autorités centrales sont particulièrement inquiètes par le développement des opérations financières dans les différents « centres d'échange d'obligations » provinciaux (que nous avons vus précédemment), qui favorise la surchauffe économique. R. David GRAY et *al.*, « Mobilizing domestic capital markets for infrastructures financing: international experience and lessons for China », *World Bank discussion paper n°.377*, annexe 1, Washington, The World Bank, 1997, p.58.

[363] Juann H. HUNG, « China's approach to capital flows since 1978 », in CHEUNG Yin-Wong, WONG Kar-Yiu (eds.), *China and Asia: economic and financial interactions*, Routledge, 2009, pp.44-63.

[364] YANG Dali L., *Beyond Beijing: liberalization and the regions in China*, Londres, Routledge, 1997, p.57.

[365] David Goodman et Feng Chongyi notent qu'entre 1988 et 1993, le taux moyen de croissance économique annuel de Hainan atteint 14%, soit plus que le taux national qui lui s'élevait à 11%. FENG Chongyi, David S. G. GOODMAN, « *Hainan in reform: political dependence and economic interdependence* », *op. cit.*

[366]« *Xiān lì guījǔ hòu bànshì* » (先立规矩后办事).

Laurent MALVEZIN, « Asian affairs interview with Wang Houhong », *Asian affairs*, automne 2000, disponible sur http://asian-affairs.com/China/wanghouhong.html, consulté le 3 juillet 2013.

De 1998 à aujourd'hui, des dirigeants très proches du pourvoir vont succéder à la tête de la province. Après le départ de Ruan Chongwu, les deux charges les plus hautes de la province sont à nouveau séparées : Wang Xiaofeng (汪啸风) est nommé au poste de gouveneur et Du Qinglin (杜青林) devient secrétaire du Parti, tous deux avaient déjà rempli des fonctions administratives élevées dans d'autres régions et aussi à Hainan[367]. Relativement jeunes[368], ils appartiennent à une nouvelle génération de dirigeants énergiques et ambitieux[369]. Wang Xiaofeng poursuit les politiques de son prédécesseur concernant le tourisme en facilitant les formalités pour les touristes étrangers et les investissements en provenance de Hong Kong.
En août 2001, Du Qinglin, rappelé à Beijing pour le poste de ministre de l'agriculture, est remplacé par Bai Keming (白克明) au poste de secrétaire du parti.

Si, comme le suggère Goodman, les dirigeants de la province de Hainan doivent être considérés comme des « agents du centre, et non de la périphérie »[370], on peut constater que tous n'ont pas maintenu la même relation avec Beijing. Ils reflètent, bien sûr, la tendance politique générale de l'administration centrale et ses principaux changements –comme le remplacement des réformateurs Liang Xiang et Xu Shijie après Tian Anmen –, mais d'autre part, ils cherchent tous à accroitre l'autonomie de l'île et à continuer la politique d'ouverture. La forte présence des entreprises appartenant à la province dans l'économie n'est sans doute pas étrangère à cette volonté. Celles-ci ont profité des politiques d'ouverture mise en place sur l'île, on peut même affirmer qu'elles en ont abusé en participant à la spéculation immobilière.

d) Une province mal représentée à Beijing ?

D'autre part, nous avons pu constater une mise à l'écart de Hainan au profit d'autres régions au début des années 1990. Hainan, perd son leadership au niveau de l'avancée des réformes.

---

[367] Dans les années 1980, Du Qinglin et Wang Xiaofeng servent respectivement au Jilin et au Hunan.
LI Cheng, « Political Localism Versus Institutional Restraints: Elite Recruitment in the Jiang Era», Barry NAUGHTON, Dali L. YANG (eds.), *Holding China together: diversity and national integration in the post-Deng era*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, pp.29-69.
[368] Du Qinglin est nommé président de l'assemblée provinciale en 1993 à 46 ans. Il devient secrétaire du comité du parti communiste à 52 ans.
Vice-gouverneur de la province de 1993 à 1998, il obtient le poste de gouverneur en 1998 à 54 ans.
[369]CHEN An, *Restructuring political power in China: alliances and opposition, 1978-1998*, Boulder, CO, Lynne Rienner publishers, 1999, p.205.
[370] David S. G. GOODMAN, « Centre et périphérie après vingt ans de réformes : vers une redéfinition de la nature du régime politique chinois », *Perspectives chinoises*, n°60, juillet-août 2000, pp.4-20.

Pudong, près de Shanghai, va bénéficier de politiques plus avantageuses que Hainan. Pour Thierry Sanjuan, cela est dû au renforcement du « lobby shanghaïen » à Beijing[371]. Cette ville est alors mieux représentée au sein des institutions clefs du régime, comme le bureau politique et le comité central du Parti Communiste. S'agissant de Hainan, nous pouvons affirmer que cette province est très mal représentée au niveau des institutions centrales. Ainsi, si l'on s'intéresse à la composition des quatre derniers « politburos[372] » du comité central du Parti Communiste Chinois de 1992 à 2012, nous constatons qu'aucun de ses membres n'est originaire de Hainan, ni n'a tenu de poste important sur l'île.

C) Le boom immobilier et les crises consécutives

En l'absence de secteur industriel préexistant, les investissements réalisés au début des réformes, –et facilités par les réformes financières telles que l'essor des « centres d'échange d'obligations » –, se concentrent essentiellement dans le secteur immobilier. Ainsi, dans leur étude sur les cycles de propriété à Hainan, Richard Reed, Hao Wu et Jon Robinson nous montrent que la croissance qu'a connue Hainan au début des années 1990 est due dans son ensemble aux investissements immobiliers[373]. L'éclatement de la bulle spéculative à Hainan va causer l'écroulement de l'économie provinciale à la fin des années 1990. Hainan retombera alors dans son statut de périphérie.

1. La bulle spéculative à Hainan

Le boom immobilier que connaît Hainan à cette période répond en partie à de réels besoins. En effet, les réformes ont attiré des milliers de migrants à Haikou et à Sanya, qui ont alors cherché un logement. D'autre part, les entreprises qui s'implantent sur l'île ont besoin de bureaux. Cette situation est normale pour une économie en transition, mais le développement

[371] Thierry SANJUAN, *A l'ombre de Hong Kong, le delta de la rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997, p.87.

[372] Le « politburo » (ou bureau politique) chinois réunit entre 19 et 25 hauts dirigeants. Désignés par le comité central du Parti Communiste pour une période de cinq ans, ses membres supervisent la politique générale du pays. C'est l'une des institutions politiques les plus importantes en Chine.
Dans notre étude, nous nous sommes intéressés aux 14e (1992-1997), 15e (1997-2002), 16e(2002-2007), 17e (2007 à 2012) « politburos »

[373] Richard REED, HAO Wu et Jon ROBINSON, « The 1990's property cycle in Hainan », *Pacific Rim Real Estate society*, p.4, disponible sur http://www.prres.net/papers/Wu_1990s_property_cycle_Hainan.pdf, consulté le 12 novembre 2013.

de l'immobilier qui était dans un premier temps motivé par ces besoins, est devenu rapidement spéculatif. Le secteur immobilier, encore immature, était principalement dans les mains d'entreprises d'Etat, qui bénéficiaient de contacts avec les institutions bancaires de l'île, et construisaient des immeubles grâce à des prêts avantageux, bien que la demande diminuait[374]. Joe Eng explique comment est arrivée cette bulle spéculative : à Haikou, les prix des surfaces immobilières ont été multipliés par quinze entre 1989 et 1993, « *les immeubles de bureaux changeaient deux ou trois fois de mains durant leur construction, transformant instantanément en millionnaires de nombreux investisseurs* »[375].

Comme le note Guo Yan, la spéculation augmente en 1992, après le voyage de Deng Xiaoping dans le sud du pays qui encourage la déréglementation[376]. A la fin de l'année 1993, Ruan Chongwu prend conscience des risques que présente cette situation et intervient à travers des régulations sur le droit de propriété pour diminuer la spéculation et préparer un « atterrissage en douceur ». En 1996, la mairie de Haikou met en place une réglementation pour limiter les investissements dans le secteur immobilier. Ces mesures, ainsi que la baisse de la demande entraînent une récession du marché immobilier qui durera jusqu'en 1998. L'île est couverte alors de projets immobiliers inachevés, ce n'est qu'à partir des années 1999-2000, que des projets de revitalisation immobilière seront lancés.

2. ...qui entraine une crise financière

Les projets immobiliers faramineux et l'ouverture de l'économie ont attiré à partir de 1990 de très nombreuses institutions financières qui voulaient profiter des opportunités offertes par l'île. Selon Chi Fulin, directeur du « China Institute for Reform and Development » (CIRD)[377], la province de Hainan, en 1992, comptait 2068 institutions financières[378]! L'année suivante plusieurs de ces établissements sont en difficulté de paiement en raison d'une part d'une baisse du marché immobilier et d'autre part de la mise en place d'une politique de

[374] Comme nous l'avons vu précédemment, au début des années 1990, Hainan n'est plus une région prioritaire dans l'ouverture économique, et donc attire moins d'entreprises.
[375] Joe Y. ENG, *China investment environment & strategies : the key to winning in the Greater China market*, Lincoln, iUniverse, 2005, p.25.
[376] GUO Yan, « Bank Regulation in China », in Calla WIEMER, CAO Heping (eds.), *Asian Economic Cooperation in the New Millenium, China's economic presence*, Singapour, World Scientific, 2004,pp.271-296.
[377] Cet institut est un centre de rercherche créé à Hainan en 1991.
[378] Ce chiffre comprend les mille branches locales des principales banques de Chine (Industrial and Commercial Bank of China, Agricultural Bank of China, Bank of China, China Construction Bank), 24 trusts, plus de trente crédits coopératifs urbains, plusieurs centaines d'établissements de crédit ruraux, des banques étrangères...
CHI Fulin, *op. cit.*

rigueur par le gouvernement central. La banqueroute de ces banques serait un échec pour Hainan et se traduirait par une réduction des flux financiers en direction de l'île. Pour faire face à cette menace, et après autorisation de Beijing, l'administration provinciale crée la « *Hainan Development Bank* » en 1995 qui rachète des établissements proches de la faillite. Mais la banque de la province se retrouve de plus en plus fragilisée après avoir fusionné avec une vingtaine d'établissements qui ont accordé des prêts non performants[379]. Elle ne peut faire face à l'éclatement de la bulle spéculative auquel s'ajoute la crise asiatique qui se produit en 1997. Ne pouvant pas assumer ses dettes, Beijing oblige la « *Hainan development bank* » à fermer ses portes en juin 1998[380]. Cependant, cet épisode a permis à la Chine d'entamer une réforme de son système bancaire[381].

Avec la politique d'ouverture mise en place à la fin des années 1970, Hainan a expérimenté de nombreuses réformes. Celles-ci ont radicalement transformé l'île. En moins de dix ans, Hainan est passée d'un territoire pratiquement fermé à une province très ouverte sur le monde. Ancienne préfecture du Guangdong, Hainan est promue au rang de province et bénéficie du statut de ZES avec en adition la création d'un port franc Yangpu ; son administration est simplifiée pour rendre la province plus moderne et permettre l'émergence d'acteurs privés.
Mais, malgré ces transformations, Hainan est restée une région périphérique. Tout d'abord, ces réformes ont très souvent été mises en place par le gouvernement central qui en a contrôlé les résultats ; et lorsque les autorités centrales se détournent de Hainan pour d'autres régions, l'île perd son leadership. Comme nous l'avons vu, l'administration locale a tenté à plusieurs reprises d'accroître l'autonomie de l'île en matières économique. Mais, les choix de développement entrepris au niveau local ont favorisé les bénéfices à court termes avec l'expansion du secteur immobilier. La spéculation a provoqué l'écroulement du système financier de l'île, et par conséquent la dépendance de Hainan envers le continent s'est accrue.
Ce n'est qu'au début des années 2000 avec le développement du tourisme que l'économie de l'île a commencé à se relever.

---

[379] HE Liping, « Evolution of financial institutions in post-1978 China: interaction between the state and the market »,*China & World Economy*, 10/26, Vol 13, n°6, 2005, The Institute of World Economics & Politics, Chinese Academy of Social Sciences, p.18, disponible sur http://old.iwep.org.cn/pdf/2005/cwe_heliping20051125.pdf, consulté le 3 juillet 2013.
[380] PENG Yuanyuan, *The Chinese banking industry: lessons from history for today's challenges*, Routledge, 2007, p.1.
[381] CHI Fulin, *op. cit.*

Chapitre IV, le tourisme comme priorité de développement

Malgré les réformes et le statut de ZES, l'île de Hainan ne s'est pas transformée en un nouvel Hong Kong, mais est devenue une destination touristique majeure en Chine. Hainan a ainsi adopté le modèle de développement de nombres d'îles périphériques de type tropical, en plaçant le tourisme au centre de ses préoccupations. Son ancien statut de périphérie va lui permettre de développer son secteur touristique, qui est au cœur de sa stratégie de développement. Beijing a en effet pour ambition de transformer l'île en destination internationale pour 2020. Cependant en adoptant le modèle touristique des autres îles tropicales, Hainan peine à développer sa propre image, et reste en marge du tourisme international.

A) Le tourisme dans les régions et îles périphériques

Le tourisme est devenu l'une des ressources majeures des régions périphériques et notamment des îles tropicales. L'essor massif du tourisme dans les îles périphériques de type tropical date du milieu du XXe siècle et a été favorisé par l'émergence d'une classe moyenne avide de voyages, résultat de la croissance économique des pays occidentaux, et par la démocratisation du transport aérien. Cependant, dès la seconde moitié du XIXe siècle, on assiste aux prémices du tourisme dans les îles de la Caraïbes où des curistes anglo-saxons viennent profiter des eaux de la région (notamment en Jamaïque[382]), ce qui entraine la naissance d'une industrie hôtelière. Puis, au XXe siècle, le tourisme balnéaire va progressivement s'y développer. Ce tourisme insulaire va par la suite se diffuser dans la plupart des océans, et des îles comme Bali, Tahiti, les Maldives qui vont devebir des destinations majeures du tourisme mondial.
Mais l'essor du tourisme dans ces îles est surtout le résultat de la transformation d'une image et de la création d'un mythe, celui de l'île exotique. Dans l'imaginaire collectif, l'île tropicale n'est plus synonyme de lieu d'exil mais de cocotiers et de plages de sable fin.

[382] Pedro SAN MIGUELet Kathleen MONTEITHM, « Economic activities other than sugar », in K. O. LAURENCE (ed.). *General history of Caribbean, Vol.IV, The long nineteenth century: nineteenth century transformations*, Paris, UNESCO Publishing, 2011, pp. 104-148.

1. La périphérie exotique

Les îles périphériques ont tout d'abord été considérées comme des endroits inhospitaliers, des lieux d'exil jusqu'au XIXe siècle[383] en raison de leur isolement. Cette perception change notamment sous l'influence de certains écrivains comme Daniel Defoe, auteur de Robinson Crusoé et des philosophes tels que Voltaire ou Rousseau qui vont participer à l'édification du mythe du « bon sauvage »[384]. Les mésaventures des navigateurs Cook ou La Pérouse dans l'océan pacifique ne mettent pas fin à ce mythe[385]. Ne sont retenus que les aspects les plus attirants de ces découvertes[386]. L'île tropicale va petit à petit être idéalisée sous l'influence de peintres comme Gauguin puis par le cinéma avec des films comme *Les révoltés du Bounty*[387]ou plus récemment *Pirates des Caraïbes* comme le notent Dehoorne et Saffache[388].
Les régions périphériques vont créer et exploiter cette image de « nouvel Eden ». Pour attirer les visiteurs, ces territoires vont mettre en avant leur ancien isolement qui aurait préservé leur environnement et les traditions de leurs habitants. Leur périphérie va ainsi devenir leur principal atout touristique.

a) Le tourisme et les cultures locales

En raison de leur relatif isolement, les îles périphériques ont réussi pour la plupart à préserver une partie de leurs traditions et cultures locales qui font partie maintenant de leur offre touristique. On peut par exemple évoquer le patrimoine créole dans les Caraïbes.
Cependant, si dans certaines régions périphériques, le tourisme a permis à la population locale de préserver leur art de vivre tout en lui assurant un certain développement économique comme par exemple chez les communautés Sami de Scandinavie[389], dans de nombreux cas,

---

[383] Jean-Louis GUEBOUR, *Petites iles et archipels de l'océan indien*, Paris, Karthala, 2006, p.59.
[384]Olive Patricia DICKASON, *The myth of the savage*, Edmonton, The University of Alberta Press, 1984.
[385] James Cook (1728-1779) meurt à Hawaii en combattant la population locale.
La Pérouse (1741-1788), disparu dans l'océan pacifique, décrit dans ses carnets de bord les tensions qui existent au sein des sociétés polynésiennes.
[386] Claire LAUX, *Le Pacifique au XVIIIe et XIXe siècles, une confrontation franco-britannique*, Paris, Karthala, 2011, p.45.
[387] Plusieurs films évoquent cette mutinerie qui a eu lieu en 1789 à bord du navire *Bounty*, le plus célèbre d'entre eux est celui réalisé en 1962 par Lewis Milestone.
[388] Olivier DEHOOME et Pascal SAFFACHES, « Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux : ressources et enjeux de développement ». *Etudes Caribéennes*, n° 9 et 10 : *Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux et subtropicaux. Usages des lieux et enjeux de développement*, Paris, Editions Publibook, 2008.
[389]Robert PETTERSON, « Ecotourism and indigenous people : positive and negative impacts », in Stefan GÖSSLING, et Johan HULTMAN, *Ecotourism in Scandinavia: lessons in theory and practice*, Oxon, Cabi, 2006, pp.166-177.

les bénéfices du tourisme sur les populations locales, le plus souvent appartenant à des ethnies minoritaires, sont contestés. Les populations locales et leurs traditions y sont instrumentalisées, voir exploitées[390] à des fins mercantiles. On parle ainsi de tourisme ethnique.

Ce type de tourisme est aussi présent en Chine. Il s'est développé à partir des années 1980 dans les régions périphériques telles que le sud du Yunnan avec par exemple les villages du site de Xishuangbanna (西双版纳). Il prend un aspect plus commercial à partir des années 1990. Le complexe « *China folk culture villages* » qui ouvre ses portes à Shenzhen en octobre 1991, près du parc d'attraction « *Splendid China* » inaugure cette tendance. Ce parc d'attraction propose, entre autres, des spectacles (chants et danses) représentant une vingtaine de minorités ethniques[391]. Pal Nyiri remarque que ce modèle est repris par la suite pour mettre en place des projets touristiques pour l'ensemble des minorités ; ainsi pour les autorités chinoises, développer un village touriste signifie « créer un produit touristique », similaire a un parc d'attraction[392]. Ce tourisme ethnique, tel qu'il est conçu en Chine, renforce l'aspect périphérique des populations locales et valide le concept de culture du centre développé par Shils. Ainsi, pour Harrel, dans son étude sur la minorité Yi (彝), ces minorités sont considérées comme des « peuples périphériques » qu'il faut civiliser[393].

b) L'environnement comme offre touristique

Les régions périphériques, et notamment les îles tropicales attirent aussi les visiteurs grâce à leur environnement préservé et leurs paysages naturels. Peu industrialisées, les îles tropicales répondent à la demande d' « exotisme » des visiteurs.

---

[390] Voir la situation de certaines tribus en Amazonie ou encore des Jarawa dans l'archipel indien des Andamans. CHAMBERLAIN, Gethin, « Human safaris' to end for Andaman tribe », *The Guardian*, 27 janvier 2013.Disponible sur http://www.theguardian.com/world/2013/jan/27/jarawa-tribe-andaman-islands-human-safaris-to-end, consulté le 22 décembre 2013.

[391]Michael HITCHCOCK, Nick STANLEY et SIU King Chung, « The South-east Asian 'living museum' and its antecedents », in Gerard CORSANE, *Heritage, Museum and Galleries, an introductory reader*, New York, Routledge, 2005, pp.291-307.

[392] Pal NYIRI, *op. cit.*

[393]Stevan HARRELL, « The history of the history of the Yi » in Stevan HARREL (ed.),*Cultural encounters in China's ethnic frontiers*, Seattle, University of Washington, 1995.

Cependant, le tourisme est critiqué pour ses effets négatifs sur l'environnement des régions périphériques[394]. Le tourisme, et plus particulièrement le tourisme de masse fragilise l'équilibre naturel de ces régions périphériques[395]. Si ces territoires ont été préservés en raison de la faible industrialisation qu'ils ont connue, ils sont maintenant menacés par les activités liées aux touristes. Pour développer leur secteur touristique, ces îles doivent créer les infrastructures adéquates telles que des routes, des hôtels…, qui engendrent de la pollution et mettent en péril leurs écosystèmes. Les habitudes de consommation des visiteurs affectent aussi l'environnement d'un site. Ainsi, par exemple, la consommation en eau est souvent plus importante pour les touristes que pour la population locale. D'autre part, s'agissant des îles, celles-ci sont très souvent affectées par la question des déchets et des eaux usées, Il n'y a souvent pas d'infrastructures pour les traiter[396].

On assiste néanmoins à une prise de conscience environnementale avec l'émergence d'un tourisme plus respectueux de la nature dans certaines de ces îles tropicales[397]. Cependant, on peut aussi se demander si préservation de l'environnement, ou « sanctuarisation » des régions périphériques, ne pénalisent pas le développement économique de ces territoires. Si la protection de l'environnement favorise l'essor du tourisme, elle peut aussi empêcher le développement d'autres activités économiques, et donc accroître la dépendance de ces régions envers le tourisme, et ainsi renforcer leur situation périphérique.

2. Le tourisme comme priorité de développement

De par leur éloignement, leur faible marché intérieur, ainsi que le désintérêt du centre pour leurs marges, les îles périphériques n'ont connu qu'une très faible industrialisation[398]. Jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, l'agriculture reste le secteur le plus important des îles périphériques de type tropical, comme par exemple dans l'archipel d'Hawaii dont l'industrie sucrière reste prédominante jusque dans les années 1950[399]. Ces

[394] Tej Vir SINGH, « Tourism and development: not an easy Alliance », in GOSH R.N., SIDDIQUE M.A.B., GABBAY R. (eds.), *Tourism and economic development: case studies from the Indian Ocean region*, Aldershot, Ashgate, 2003, p.30-41.

[395]Jack CARLSEN et Richard BUTLER « Introducing sustainable perspectives of island tourism », in CARLSEN et BUTLER (eds.), *Island tourism, sustainable perspectives*, Wallingford, CABI, pp.1-9, 2011.

[396]P.P. WONG, « Island tourism development in peninsular Malaysia: environmental perspective », in P.P. WONG (ed.), *Tourism vs Environment: the Case for coastal areas*, Springer, 1993, p.90.

[397] Sonya GRACIet Rachel DODDS, *Sustainable tourism in island destinations*, Londres, Earthscan, 2010.

[398] Voir Lino BRIGUGLIO, « Small island developing states and their economic vulnerabilities », *op. cit.*

[399]Jocelyn LINNEKIN, « Consuming cultures: tourism and the commoditization of cultural identity in the Island Pacific », in Michel PICARD et Robert WOOD, *Tourism, ethnicity, and the state in the Asian and Pacific societies*, University of Hawai'I Press, 1997, pp.215-250.

territoires vont être progressivement concurrencés par d'autres pays indépendants où la main d'œuvre est plus abondante et moins chère. Le tourisme va ainsi devenir leur principale option de développement, et va dominer progressivement l'ensemble des économies insulaires jusqu'à les rendre dépendantes de cette industrie

a) Des économies dépendantes du tourisme

La théorie de la dépendance élaborée par André Gunder Frank a été reprise par des auteurs comme John Lea[400] pour étudier le tourisme et son développement. Dans son étude sur le tourisme et le développement, Telfer affirme que le concept de dépendance est l'une des théories qui a été longuement utilisée dans les études sur le tourisme[401], ces études explorent la position dominante des entreprises multinationales dans le secteur touristique des pays en développement. Cette dépendance est favorisée par le tourisme de masse comme le note Khan[402], et par le tourisme d'enclave. Dans ces « *resorts* », les visiteurs n'ont que très peu de contacts avec la population locale, et leurs dépenses ne bénéficient pas à l'économie locale, mais restent entre les mains des chaînes hôtelières et des professionnels du secteur, souvent étrangers[403]. L'application de la théorie de la dépendance au secteur du tourisme a été critiquée par de nombreux auteurs notamment Opperman qui affirme qu'elle ne prend pas en compte l'ensemble des différents types de touristes (comme par exemple les voyageurs indépendants)[404].

Sans appliquer la théorie de Frank, on peut noter que certaines économies insulaires dépendent presqu'entièrement de leur secteur touristique. Si l'on prend l'exemple des Bahamas, en 2011, le tourisme contribuait directement à 18,5% du PIB, et indirectement à près de 46% de l'ensemble de l'économie de l'archipel[405]. Pour faire face à la concurrence, les îles tropicales ont dû diversifier leur offre touristique. Ainsi, comme le note Stéphanie Bessière, dans le cas des Antilles françaises, il y a eu une saturation du tourisme balnéaire à la

---

[400]John LEA, *Tourism and development in the third world*, Londres, et New York, Routledge, 1988.

[401]David J. TELFER, « The evolution of tourism and development theory », in Richard SHARPLEY, et David J., TELFER, *Tourism and development. Concepts and issues*, Clevedon, Channel View Publications, 2002.

[402]KHAN M.M, « Tourism development and dependency theory : mass tourism vs ecotourism », *Annals of tourism research*, Vol. 24, n°4, 1997, pp.988-991.

[403] Tim COLES, « What makes a resort complex », in DUVAL, David T., *Tourism in the Caribbean: trends, development, prospects*, Londres, Routledge, 2004, pp.235-254.

[404]Martin OPPERMANN, « Tourism Space in Developing Countries », *Annals of Tourism Research,*Vol. 20 n°3, 1993, pp.535-56.

[405] « Travel & tourism, economic impact 2012, Bahamas », *World Travel and Tourism Council*, Londres, 2012.

fin des années 1990[406], le tourisme dans ces îles s'est banalisé. Dans un contexte de concurrence élevée, l'image exotique des plages et cocotiers ne suffit plus à assurer l'essor du tourisme[407]. Il leur est devenu nécessaire d'élargir leur offre, et de se créer une image.

b) Diversification et spécialisation

En raison de la forte concurrence, les îles tropicales tentent de diversifier leur offre par exemple en développant le tourisme de croisière[408], ou le tourisme sportif; cependant, comme le note Bessière pour le cas de la Martinique[409], il existe peu de possibilités de reconversion dans les îles tropicales, à cause notamment de leur faible taille.

Attirer toujours plus de touristes ne semble plus être l'option la plus recherchée par les îles tropicales, à cause des problèmes causés par le tourisme de masse sur leur environnement.

Aussi, de nombreuses îles périphériques tropicales ont pour objectif de se spécialiser dans le tourisme de luxe et d'attirer un nombre limité de visiteurs fortunés. Si l'impact du tourisme haut de gamme sur l'environnement des petites îles tropicales est contesté[410], cette stratégie semble être adoptée par de nombreuses destinations qui renforcent leur image de paradis perdu.

c) La création d'une image touristique (« destination branding »)

Pour se démarquer de leurs concurrents, l'ensemble des destinations touristiques, et pas uniquement les zones périphériques, se préoccupent de plus en plus d'améliorer leur image, et de paraître unique aux yeux des visiteurs. Comme le notent Jørgensen et Munar dans le cas de Copenhague –qu'ils qualifient de destination périphérique de l'Europe–, la tenue d'évènements sportifs ou culturels permet d'accroitre la visibilité d'une destination et encourage les investissements à long terme[411]. Dans le cas des îles périphériques des Caraïbes, on constate un renouveau de l'organisation de carnavals depuis une dizaine d'année. Si ces

---

[406] Stéphanie BESSIERE, *Le tourisme des Antilles françaises: Le défi de la concurrence caribéenne*, Paris, L'Harmattan, 2010.

[407] Mark P. HAMPTON et Julia JEYACHEYA, *Tourism and inclusive growth in small island developping states*, Londres, Commonwealth Secretariat, 2013.

[408] Ross K. DOWLING (ed.), *Cruise ship tourism*, Wallingford, CABI, 2006.

[409] Stéphanie Bessière, *op. cit.*

[410] Dimitri IOANNIDES et Briavel HOLCOMB, « Misguided policy intiatives in small-island destinations : why do up-market policies fail ? », *Tourism Geographies*, Vol.5, n°1, 2003, pp.39-48.

[411] Lars Berhard JØRGENSEN et Ana Maria MUNAR, « The Copenhaguen way : stakeholder-driven destination branding», in Liping CAI, William GARTNER et Ana Maria MUNAR (eds.), *Tourism branding : communities in action*, Bingley, Emerauld Group, 2009, pp.177-190.

évènements ont perdu de leur authenticité, ils ont permis de renforcer l'image touristique de ces destinations[412]. De même, en 2007, la coupe du monde de cricket a été organisée conjointement dans plusieurs territoires de la Caraïbe[413]. L'enjeu de ce type d'évènement est de bénéficier d'une forte couverture médiatique et ainsi faire connaître leur destination au public. Pour les îles des Caraïbes, l'objectif est de devenir des destinations uniques, où le tourisme balnéaire ne serait qu'un des nombreux aspects de leur offre touristique.

B) Hainan, la naissance d'une destination touristique

1. Les origines du tourisme à Hainan

Comme nous l'avons vu dans nos chapitres précédents, Hainan a été traditionnellement un lieu de bannissement du fait de la difficulté à vivre sur cette île. Hainan conservait donc une mauvaise image jusqu'à récemment. Ainsi, durant la Révolution Culturelle (1966-1976), Hainan est encore considérée comme une île inhospitalière. Les Chinois d'outre-mer, auparavant installés sur le continent et qui avaient fui les troubles ethniques en Malaisie et Indonésie dans les années cinquante, sont envoyés de force à Hainan, comme punition, par les gardes rouges, « *à cause de leur goût prétendu pour les plaisirs matériels* »[414].

A contrario, aujourd'hui, Hainan est présentée comme un paradis touristique. Cette transformation est récente et s'est opérée principalement au début des années 1990.
Cependant, dans son étude sur l'histoire de Hainan, Edward Schaffer note que certains lettrés exilés à Hainan vont s'habituer à l'île et même peut-être apprécier certains de ses aspects, malgré son isolement. Il cite notamment Su Shi (苏轼), qui en dépit des dures conditions de vie à Hainan, apprécie la beauté sauvage de l'île[415].

---

[412] Philip LONG, *Festivals and tourism : marketing, management and evaluation*, Businesss education publishers, 2004.
[413] Cristina JÖNSSON, « Accomodating spectators : community attitude and response to the Barbados home accomodation programme ». in L-A Jordan. *et al.*, *Sports event management. The Caribbean experience*, Farnham, Ashgate, 2011, pp.141-158.
[414]Michael R. GODLEY, *op. cit.*
[415] Edward H. SCHAFER, *op. cit.*

Mais c'est à partir des années 1950 que le potentiel touristique de Hainan va être découvert par les membres de la classe dirigeante. Celle-ci va jouer un rôle comparable aux familles royales, artistes puis « stars » qui ont créent les destinations touristiques en Occident et que Marc Boyer nomme « *gate-keepers* »[416].

Certains étrangers, proches du régime communiste, vont séjourner sur l'île et apprécier ses atouts. Ainsi Elsie Fairfax-Cholmeley épouse d'Israel Epstein[417], qui visite l'île en 1963, qualifie Hainan de futur paradis, et considère que Hainan a le potentiel pour devenir une destination touristique, elle écrit ainsi :

> «*The southern shore has wonderful sandy beaches, pleasantly hot winter sunshine and cool nights. It could, in the future become the Riviera of the Chinese working people* »[418].

Un autre exemple est celui de l'écrivain néo-zélandais Rewi Alley, comme le remarque Anne-Marie Brandy dans sa biographie[419].

La côte méridionale de Sanya va aussi attirer certains membres de la classe politique du Guangdong qui prennent l'habitude d'y séjourner durant l'hiver. Ils seront suivis par les leaders nationaux tels que Liu Shaoqi, Zhou Enlai, ou encore Mao Zedong[420]. Mais le tourisme reste très limité : les visiteurs sont peu nombreux, et en aucun cas le tourisme est considéré comme un moyen de développer cette île périphérique.

2. Le tourisme sous les réformes

Comme nous l'avons déjà remarqué, le tourisme est l'une des composantes essentielles du plan de développement de Hainan élaboré par Lei Yu. Cependant, en raison du manque d'infrastructures sur l'île, de la faiblesse du marché intérieur durant cette période, le secteur touristique se développe difficilement jusqu'à la fin des années 1980.

---

[416] Marc BOYER, *Le tourisme de masse*, Paris, Le Seuil, 2007, p.12.

[417] Israel Epstein (1915-2005), journaliste juif d'origine polonaise dont les parents se sont réfugiés en Chine pour échapper aux persécutions antisémites. Il est l'un des rares Occidentaux à obtenir la nationalité chinoise (1957) et à être admis au sein du Parti Communiste Chinois (1964). Il a participé à la création du magazine chinois en langue anglaise *China Today*. Voir « Israel Epstein », *The Times*, 8 juin 2005, disponible sur http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/obituaries/article530937.ece?token=null&offset=0, consulté le 2 avril 2013.
Israel Epstein a aussi écrit son autobiographie:
Israel EPSTEIN, *My China Eye, Memoirs of a Jew and a Journalist*, San Francisco, Long River press, 2005

[418] Elsie FAIRFAX-CHOLMELEY, « Hainan, awakening paradise », *Eastern Horizon*, Vol.2, n°14, décembre 1963, pp.35-42.

[419] Rewi Alley (1897-1987) était lui aussi un membre du Parti Communiste Chinois. Anne-Marie BRANDY, *Friends of China, the myth of Rewi Alley*, New York, Routledge, 2003, p.101.

[420] Ezra F. VOGEL, *op. cit.*

Dans son étude sur les réformes au Guangdong, Ezra Vogel nous présente les progrès réalisés dans l'industrie touristique hainanaise au début des réformes.

Le développement du tourisme concerne tout d'abord Sanya qui attire 180 000 visiteurs chinois et 49 000 étrangers (notamment de Hong Kong) en 1986, (cependant aucune distinction n'est faite entre visite d'affaire et tourisme). La même année, Hainan est désignée comme l'une des sept destinations touristiques principales chinoises[421]. Plusieurs projets touristiques voient alors le jour. L'île compte ainsi 31 hôtels en 1987[422], et cinq nouveaux établissements sont construits à Sanya en 1989[423]. David Goodman et Feng Chongyi en comptent 80 en 1992, mais ces hôtels ne se remplissent que difficilement, ils sont en fait le résultat de la spéculation immobilière que connaît alors l'île[424]. L'essor du tourisme est handicapé par la faible expérience des autorités locales qui restent peu coordonnées, et le manque de formation de la population[425].

De plus, la faiblesse des infrastructures jusqu'au début des années 1990, fait de Hainan une destination très rustique : l'électricité, le téléphone subissent de nombreuses coupures[426]. Le tourisme va s'intensifier à mesure que les infrastructures se développent et que la classe moyenne chinoise se renforce.

Ce n'est qu'à partir de 1993, que se met en place une politique de développement touristique à Hainan, avec l'élaboration d'un plan par le bureau des affaires touristiques de la province[427].

Comme le remarquent Abby Liu et Geoffrey Wall, l'objectif de ce plan est déjà de transformer Hainan en une destination haut-de-gamme plutôt orientée vers une clientèle internationale, mais cette stratégie se révèlera être un échec, Hainan reste alors une destination méconnue du public étranger.

---

[421]Abby LIU, etGeoffrey WALL, *op. cit.*

[422]*Ibid.*

[423] Ezra F. VOGEL, op. cit.,

[424]FENG Chongyi et David S. G. GOODMAN, *China's Hainan province: economic development and investment environment*, University of Western Australia Press, 1995, p.40

[425]David Goodman et Feng Chongyi notent que des centaines de personnes sont envoyées dans d'autres provinces chinoises, ou à l'étranger pour acquérir une formation de guide ou d'interprète à partir des années 1990.

FENG Chongyi, David S. GOODMAN, *Hainan: communal politics and the struggle for identity*, *op. cit.*

[426] Ezra F. VOGEL, *op. cit.*

[427] Abby LIU, et Geoffrey WALL, *op. cit.*

3. Les années 2000

a) Les évènements déclencheurs

Au début des années 2000, le tourisme à Hainan va servir de bouée de sauvetage à l'économie hainanaise durement touchée par la crise financière. Mais la destination reste à construire. L'incident de l'avion espion américain[428] en avril 2001 est le premier évènement qui va déclencher la mutation du secteur touristique à Hainan. Les journalistes envoyés pour couvrir cet épisode auront des propos assez critiques sur le tourisme dans l'île[429] ; cela amènera les autorités locales à mener des efforts pour transformer l'image de Hainan.

Un deuxième évènement va confirmer la transformation de Hainan en destination touristique, il s'agit de la tenue du second forum de Boao en 2003. Comme nous le verrons dans notre septième chapitre, le premier forum de Boao en 2002 est un échec organisationnel. Ce sommet censé être le pendant asiatique du forum de Davos va se révéler être un véritable fiasco, en raison du manque d'infrastructures. Ainsi le journaliste Thomas Crampton, dans un article paru dans l'*International Herald Tribune*, affirme que de nombreux invités désiraient quitter Boao avant même la fin du forum[430]. Après avoir présenté ses excuses aux participants, le pouvoir central va reprendre en main cet évènement et réaliser les investissements nécessaires[431]. Cette transformation va permettre à Hainan d'attirer touristes et entreprises, et l'île accède alors au rang de destination touristique majeure en Chine.

b) Les entreprises étrangères à Hainan

La littérature du tourisme souligne l'importance des entreprises multinationales dans le développement du secteur touristiques des régions périphériques, et notamment dans le

---

[428] Après la collision avec un chasseur chinois, un avion espion de type EP-3 de la marine américaine effectue un atterrissage d'urgence à Hainan. Les 24 membres d'équipage américains sont alors détenus sur l'île pendant onze jours. Cet incident créa une crise diplomatique entre les Etats-Unis et la Chine, car l'avion américain avait été intercepté dans l'espace aérien revendiqué par la Chine en mer de Chine.

[429] On peut noter par exemple l'article très ironique de Tom Mitchell, correspondant du *South China Morning Post*.
Tom MITCHELL, « Hainan Island », *South China Morning Post*, 11 avril 2001.

[430]Thomas CRAMPTON, « The global class: Davos in Chinese », *International Herald Tribune*, 18 avril 2002, disponible sur http://www.nytimes.com/2002/04/18/style/18iht-a20_16.html, consulté le 23 janvier 2013.

[431] En 2003, le pouvoir central nomme Long Yongtu, un homme d'expérience à la tête du forum de Boao. Long Yongtu était auparavant l'ancien vice-ministre du commerce extérieur de 2002 à 2003.
« Long Yongtu », *China Vitae*, disponible sur http://www.chinavitae.com/biography/Long_Yongtu, consulté le 23 janvier 2008

tourisme d'enclave. Les groupes hôteliers étrangers sont perçus comme des acteurs favorisant la dépendance des régions touristiques, comme le soulignent Bleasdale et Tapsell[432].

Dès le début des réformes, les groupes hôteliers internationaux sont intéressés par Hainan. On peut noter l'exemple du Club Med qui souhaite s'implanter à Sanya à partir de 1993[433]. Mais ces projets ne voient pas le jour en raison de dissensions entre les autorités locales et centrales et à cause du faible niveau des infrastructures de l'île.

Photographie 4: la présence des chaines hôtelières internationales à Yalng Bay, Sanya

Photo prise par l'auteur, juin 2009

[432] S. BLEASDALE, S. TAPSELL, « Contemporary efforts to expand the tourist industry in Cuba: the perspectives from Britain » in A. V. SEATON (ed.), *Tourism, the state of the art*, Chichester, Wiley, 1994, pp.100-109.

[433] Edwin McDOWELL, « Club Med is developing luxury resort in China », *The New York Times*, 10 Juin 2013, disponible sur http://www.nytimes.com/1993/06/10/business/company-news-club-med-is-developing-luxury-resort-in-china.html, consulté le 22 décembre 2013.

C'est au début des années 2000 que les entreprises étrangères vont réellement s'implanter sur l'île. La première d'entre-elles est le groupe Intercontinental, propriétaire entre-autres de la chaîne *Holiday Inn* qui ouvre son premier hôtel en 2001[434]. Par la suite, toutes les entreprises majeures du secteur vont s'installer sur l'île : Accor, Jardine Matheson (*Mandarin Oriental*), Hilton, Kempsinki, Starwood…Ces enseignes participent à la création d'un tourisme d'enclave. Ainsi si l'on s'intéresse au cas de Sanya, les hôtels les plus prestigieux tels que le *Crown Plaza* ou le *Pullman* sont établis en dehors du centre-ville dans des zones éloignées de toutes habitations telles que *Yalong Bay* (亚龙湾).

L'arrivée des *majors* du tourisme s'explique par les nouvelles infrastructures qui ont vu le jour sur l'île dans les années 2000, mais ce n'est pas l'unique raison.
En effet, il est probable que les chaînes hôtelières internationales se sont installées à Hainan, principalement pour faire connaître leur enseigne au public chinois. De ce fait, les hôtels internationaux présents à Hainan ne communiquent pas sur leur taux d'occupation. En 2003, Geoffrey Wall et Philip Xie affirmaient que beaucoup d'entre eux fonctionnaient à perte[435]. La multiplicité de l'offre et la saisonnalité du tourisme chinois[436] fait que cette situation n'a pas radicalement changé.

c) Les touristes domestiques à Hainan

Depuis le début du tourisme avec le plan de Lei Yu, Hainan est progressivement devenue une destination touristique majeure en Chine. Alors que Hainan n'accueillait qu'environ 760 000 visiteurs en 1987[437], elle en reçoit près de 30 millions depuis 2011. Ce n'est vraiment qu'à partir des années 2000, que le tourisme s'est imposé à Hainan, le nombre de visiteurs ayant triplé en dix ans entre 2000 et 2010. Si le SRAS affecte le secteur touristique à Hainan en 2003, selon la chambre de commerce européenne de Beijing, les revenus du tourisme ont baissé d'environ 67% entre mai 2002 et mai 2003[438], les visiteurs reviennent l'année suivante.

---

[434] « La province de Hainan », *Consulat général de France à Canton*, 27 décembre 2007, disponible sur http://www.ambafrance-cn.org/spip.php?article3788&lang=fr&secteur_virtuel=293, consulté le 10 décembre 2013.
[435] Philip Feifan XIE, Geoffrey WALL, « Authenticating visitor attractions based upon ethnicity » in FYALL Alan, GARROD Brian, et LEASK Anna (ed.), *Managing visitor attractions, new directions*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 2003 pp. 107-123.
[436] En effet, le système de vacances chinois fait qu'une grande partie de la population prend ses vacances au même moment.
[437]Philip Feifan XIE, Geoffrey WALL, *op. cit.*,
[438] « Tourism Fever, Hainan turns up the heat », *Eurobiz*, novembre 2003, disponible sur http://www.sinomedia.net/eurobiz/v200401/regional0401.html, consulté le 3 décembre 2013.

Tableau 6: les touristes domestiques à Hainan

Année	**Nombre total de visiteurs domestiques (en millions)**
1987	0,76
1995	3,61
2000	9,29
2005	14,7
2007	18,4
2008	20,6
2009	22,5
2010	25,2
2011	30
2012	33,2

Les touristes sont ainsi chaque année plus nombreux à visiter Hainan. L'essor de cette destination est facilité par le développement des lignes aériennes à destination de Sanya ou Haikou ; c'est aussi le résultat du renforcement de la classe moyenne en Chine, on trouve ainsi des tendances similaires dans l'ensemble du pays, les Chinois sont de plus en plus nombreux à visiter leur pays.

L'une des conséquences de l'augmentation du tourisme à Hainan est le développement d'un tourisme de masse. Le tourisme n'est plus une activité réservée à une élite comme auparavant. Par conséquence, deux types de tourisme coexistent à Hainan, celui des *resorts* luxueux et celui des hôtels de moyenne gamme. Cette distinction est bien visible à Sanya où les installations hôtelières sont bien séparées géographiquement et socialement. A « *Dadong* bay » et au centre-ville se concentre un tourisme plus populaire. A *Yalong* bay et de plus en plus dans les collines isolées de Sanya sont situées les établissements plus luxueux cherchant à attirer une clientèle plus aisées et les touristes étrangers.

Carte 14: les plagres de Sanya

Carte réalisée par l'auteur à partir de Google Earth

d) Les touristes étrangers à Hainan

Bien que Hainan reçoit un grand nombre de visiteurs chinois, l'île peine encore à attirer les touristes étrangers, malgré des mesures facilitant leur arrivée. Dès 2001, un régime spécial de visa est mis en place à Hainan, celui-ci peut être obtenu directement aux aéroports de Haikou et Sanya pour les groupes de touristes provenant de la majorité des pays européens et d'Amérique du nord. Cependant, malgré ces mesures, en 2011, ils n'étaient que 800 000 à séjourner à Hainan[439].

Il s'agit avant tout d'un tourisme régional. Les hôtels que nous avons contactés indiquent que leurs clients étrangers proviennent principalement du Japon, de Corée du Sud, de Hong Kong et de Russie (plus précisément de Sibérie)[440].

i- Les touristes russes à Hainan

Les touristes russes représentent près du quart du total des visiteurs étrangers à Hainan[441].

[439] « 800,000 overseas tourists visit Hainan in 2011 », *Xinhua*, 29 décembre 2011, disponible sur http://english.peopledaily.com.cn/90882/7691770.html, consulté le 24 février 2014

[440] Enquête réalisée en septembre 2012 auprès de quinze hôtels à Hainan (dix situés à Sanya, deux à Haikou, trois dans d'autres localités de l'île.

[441] En 2011, ils étaient près de 200 000 à visiter Hainan. « 800,000 overseas tourists visit Hainan in 2011 », *op. cit.*

Si les touristes coréens et japonais sont nombreux à apprécier les parcours de golf de l'île et visitent les principales attractions proches de Sanya telles que le temple bouddhiste de Nanshan (南山寺), les visiteurs russes ne semblent intéressés que par des activités balnéaires.

Le succès de la destination de Hainan auprès de la clientèle russe provient principalement de la mise en place de lignes aériennes directes reliant Hainan à la Russie. En 2012, treize villes russes étaient ainsi connectées à Hainan par des vols charters directs[442]. C'est à partir de 1997 que les premiers voyages organisés sont mis en place entre la Russie et Hainan grâce à des entrepreneurs sino-russes[443].

Pour mieux accueillir les visiteurs russes, les autorités provinciales ont mis en place des programmes d'enseignement de langue russe, les restaurants proposent aussi des menus en russe. Cependant, en raison du manque de personnel local russophone, de nombreux hôtels tels que le *Crown Plaza* ont des employés russes pour leur marketing mais aussi pour l'accueil des visiteurs et l'animation[444].

Les visiteurs russes séjournent principalement dans ces structures dédiées et sont peu nombreux à fréquenter la population locale et les autres touristes. La barrière de la langue explique en partie cette situation. Mais, on peut aussi remarquer que le tourisme russe à Hainan reste un tourisme d'enclave. Les visiteurs russes sont avant tout à Hainan pour profiter du soleil et des plages. Comme nous l'a confirmé des employés de quelques sites touristiques des environs de Sanya (comme le temple de *Nanshan*, le parc des papillons à Sanya, ou le jardin botanique de Xinglong)[445], peu de touristes russes visitent ces sites. Cependant, la présence russe à Hainan est visible à travers des restaurants, plages et boutiques destinés spécialement à cette clientèle, comme nous pouvons l'observer sur la photo suivante.

---

[442] « China's Hainan becomes top destination for Russian visitors », *Xinhua net*, 20 septembre 2012, disponible sur http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-09/20/c_131863509.htm, consulté le 24 février 2014.

[443] On peut ainsi noter l'exemple de Sergey Zhang Sha. Après avoir étudié à Moscou, ce Chinois revient travailler à Shanghai en 1988, et visite alors Hainan, et découvre le potentiel touristique pour la nouvelle classe moyenne russe.
David SUTTON, « The Russian connection », *Sanya Lifestyle*, disponible sur http://www.sanya-lifestyle.com/Objects/Pagina.asp?ID=294, consulté le 24 février 2014.

[444] Enquête réalisée en 2009 dans cinq hôtels de Yalong Bay.

[445] Entretiens réalisés en juin 2009.

Photographie 5: bar russe à Sanya

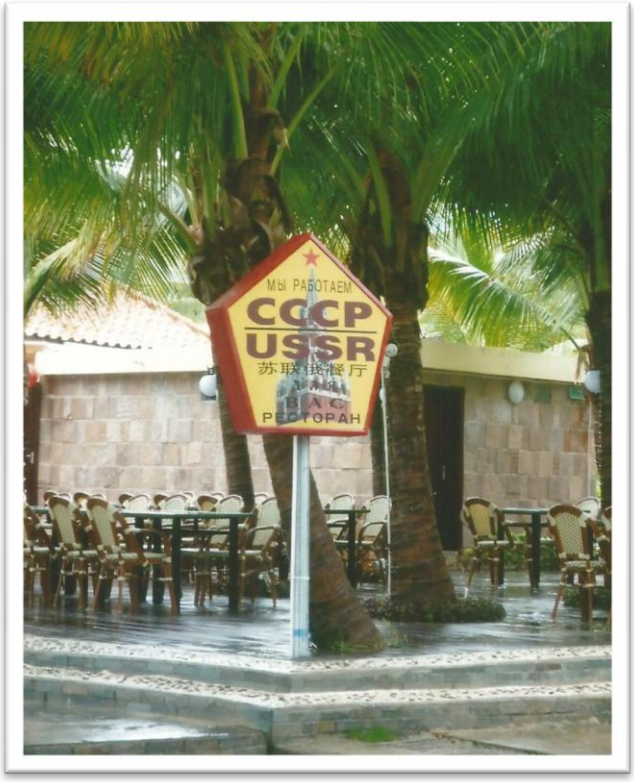


Photo prise par l'auteur juin 2009

ii- L'absence des touristes occidentaux

Les touristes nord-américains, européens ou australiens[446], sont eux peu nombreux à visiter Hainan, et il s'agit pour la plupart d'expatriés résidents à Shanghai ou Beijing qui désirent passer quelques jours au soleil. Ce phénomène était déjà observé en 2007 par le correspondant du *Washington Post* à Beijing[447] ; en l'absence de lignes directes entre Hainan et l'Europe et les Etats-Unis, cette situation ne semble pas avoir évolué.

La destination de Hainan commence pourtant à être proposée aux touristes occidentaux, mais les agences de voyage qui la proposent, la présentent généralement en complément « détente » d'un séjour plus traditionnel en Chine continentale, il reste encore difficile de vendre des séjours uniquement à Hainan pour le public européen et nord-américain. Ainsi, en France, « la

[446] Par exemple, en 2009, seulement 500 Australiens ont séjourné à Hainan.
« Chinese paradise : surfs up in Sanya », *The Sydney Morning Herald*, 30 décembre 2010, disponible sur http://www.smh.com.au/travel/holiday-type/beach/chinese-paradise-surfs-up-in-sanya-20101223-196by.html, consulté le 24 juin 2014

[447] Edward CODY, « Take a Breather from Beijing on a Tropical Island », *Washington Post Foreign Service*, 8 juillet 2007, disponible sur http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/07/06/AR2007070600742.html, consulté le 10 mai 2008

Maison de la Chine », agence de voyage spécialisée dans les voyages en Chine, propose un séjour de trois jours à Hainan, comme une extension de leur offre classique en Chine. On peut noter que cette offre si elle comprend un volet balnéaire, contient aussi des soins d'hydrothérapie (spa) et un aspect plus sportif avec l'ascension du mont Wuzhishan, les plages de Hainan ne peuvent pas être le seul argument d'un séjour à Hainan[448].

4. La priorité au tourisme : le plan de 2010

Hainan a adopté une stratégie de développement similaire à celle des autres îles tropicales. Ainsi, le dernier plan de développement donne la priorité au tourisme, et fixe l'objectif de devenir une destination internationale pour 2020. Mais quelles sont les raisons de la mise en œuvre de ce plan ?

a) Le plan de développement régional de Hainan

En décembre 2009, le Conseil d'Etat chinois a approuvé l'objectif de transformer Hainan en destination internationale pour 2020. Cette mesure avait déjà été proposée par l'institut chinois pour les réformes et le développement (*Zhōngguó (hǎinán) gǎigé fāzhǎn yán jiù yuàn*, 中国 (海南)改革发展研究院) dès le début des années 2000[449], mais il faut attendre janvier 2009, pour que les grandes lignes de ce programme soient dévoilées par Wei Liucheng (卫留成), secrétaire du Parti Communiste de la province de Hainan. Wei Liucheng présente alors les principales composantes de ce programme comme l'autorisation de loteries sportives et la mise en place de boutiques hors-taxes, que nous étudierons dans notre sixième chapitre. Il insiste sur le fait que Hainan se démarque des autres destinations balnéaires d'Asie du sud-est en raison de son environnement préservé et de son patrimoine culturel[450]. Ces deux caractéristiques doivent être au cœur du développement du tourisme à Hainan.

---

[448] « Chine, Sanya, séjour plage au Banyan tree », *La Maison de la Chine*, disponible sur http://www.maisondelachine.fr/voyages/chine/chine-sanya-sejour-spa-au-banyan-tree.html, consulté le 24 février 2014.

[449] *China Institute for Reform and Development*, disponible sur http://www.chinareform.org/about/introduction/, consulté le 24 février 2014.

[450] CHEN Chengzhi, TAN Lilin, PENG Qinglin, « Construction of Hainan international tourism island upgrading into state strategy », *Hainan Daily*, 7 janvier 2009, disponible sur http://www.898.travel/page_en.php?xuh=43152, consulté le 24 février 2014.

A partir de cette date, l'ambition de transformer Hainan en destination internationale est intégrée dans la promotion de l'île comme en témoigne le panneau publicitaire suivant.

Photographie 6: publicité vantant le tourisme à Hainan

Photo prise par l'auteur juin 2009

Le contenu de ce plan de développement régional concernant Hainan est confirmé et précisé en juin 2010 par la Commission Nationale pour le Développement et les réformes (*Zhōnghuá rénmín gònghéguó guójiā fāzhǎn hé gǎigé wěiyuánhuì honghua,* 中华人民共和国国家发展和改革委员会).

Ce plan définit plusieurs priorités pour la transformation de Hainan en destination internationale[451]. La première est d'atteindre les standards internationaux en termes d'accueil des visiteurs en améliorant les infrastructures de l'île et encourageant la pratique des langues étrangères. Le second point concerne la préservation de l'environnement, l'écosystème de l'île est l'un de ses atouts touristiques, il convient donc de le protéger tout en permettant l'essor du tourisme. Enfin, l'essor du tourisme doit bénéficier à la population locale.

[451] « 2010-2020 Hainan international tourism island development planning outline », *Haikou Foreign and Overseas Chinese Affairs Office*, juin 2010.

b) *Une destination internationale, pourquoi ?*

Plusieurs raisons motivent cette décision. La première répond à un objectif de prestige. En effet, comme le montrent plusieurs études sur le tourisme, accéder au statut de destination internationale est source de prestige[452]. Beijing a pour ambition de devenir une puissance globale, et de rivaliser ainsi avec les Etats-Unis. Le tourisme, étant une composante du *soft power*[453], en diversifiant son offre touristique, la Chine espère ainsi accroître son attractivité. On peut estimer que Beijing tente de devenir une puissance touristique globale où son patrimoine culturel (la Cité interdite, la grande muraille, les guerriers en terre cuite de Xi'an…) ne serait qu'un aspect de son offre touristique, qui serait complétée par le *shopping*, ou encore le tourisme balnéaire à Hainan.

Un autre point concerne la saisonnalité actuelle de cette destination. La structure relativement rigide des vacances en Chine est à l'origine de basses-saisons fortement marquées. Ainsi, les infrastructures touristiques de l'île sont saturées durant les congés nationaux, comme le Nouvel An chinois (ou la fête du printemps). Mais, en dehors de ces périodes, l'île connaît un déficit de fréquentation. Comme nous l'avons déjà évoqué, les hôtels de l'île peinent à se remplir tout au long de l'année. Déjà en 2006, Christophe Lajus, ancien directeur de l'hôtel Holiday Inn à Sanya, notait que ce problème de saisonnalité empêchait de devenir une destination internationale majeure[454].

Troisièmement, Hainan est de plus en plus concurrencée par d'autres destinations régionales qui captent la clientèle chinoise. Comme nous le verrons ultérieurement, la destination Hainan a été construite comme substitut à Hawaii ou Bali auxquels les Chinois n'avaient pas accès. La Chine est devenue en 2012 le premier foyer émetteur de touristes devant les Etats-Unis et l'Allemagne. Le nombre de touristes chinois à l'étranger a progressivement augmenté dans les années 1990 et 2000 à mesure que la classe moyenne se renforçait et que la liste des destinations permises s'étoffait. Si les destinations régionales ont été ouvertes assez tôt aux visiteurs chinois –Hong Kong et Macao en 1983, la Thaïlande en 1989, Singapour et la Malaisie en 1990, les Philippines en 1992–, il a fallu attendre le début des années 2000, et plus particulièrement 2004 pour que la liste des destinations approuvées (*approved destination status*) soit allongée. L'Australie est le premier pays occidental à obtenir ce statut

[452] Julio ARAMBERRI, *Modern mass tourism*, Bingley, Emerauld Group, 2010, p.52.
[453] FAN Ying, « Soft power : power of attraction or confusion », *Place branding and public diplomacy*, n°4, 2008, pp.147-158.
[454] Christophe Lajus « The Sanya travel destination is a work in progress », *China Hospitality News*, 15 mars 2006, disponible sur http://www.chinahospitalitynews.com/cn/2006/03/15/33222/, consulté le 24 février 2014.

en 1999, elle sera suivie par les principaux pays de l'Union Européenne en 2004 puis par les Etats-Unis en 2007. Les touristes chinois ne sont donc plus captifs des destinations domestiques. En cherchant à se diversifier et à attirer plus de voyageurs étrangers, Hainan tente de se protéger d'une érosion de sa clientèle domestique.

Enfin, l'un des objectifs du plan du développement du tourisme à Hainan est d'évoluer vers une société de services. Suivant le plan de développement de Hainan, les services devraient représenter plus de 60% de l'économie insulaire en 2020[455]. Plusieurs recherches ont montré le retard des villes chinoises vers la servicification de leur économie[456]. En focalisant le développant de Hainan sur le tourisme, on peut penser que le gouvernement chinois tente une nouvelle fois d'expérimenter à Hainan des réformes majeures pour la modernisation de son économie.

c) Des premiers résultats plutôt décevants

Malgré les différentes mesures prises pour encourager l'arrivée des visiteurs étrangers sur l'île[457], le tourisme international n'a pas décollé depuis 2010, et plafonne à environ 800 000 visiteurs par an.

Ces résultats ne sont pas pour autant négligeables, et placent Hainan en compétition avec par exemple l'île Maurice (environ 900 000 visiteurs en 2012), mais loin derrière des destinations régionales établies comme Phuket ou Bali (3 millions en 2013)[458]. D'autre part, ce chiffre incluant les nombreux visiteurs venant de Hong Kong et Macao[459].

Pour expliquer en partie ces premiers résultats, il nous faut s'intéresser à l'image de l'île.

---

[455] « 2010-2020 Hainan international tourism island development planning outline », *Haikou foreign and overseas Chinese affaires office.*

[456]Peter W. DANIELS, et NI Pengfei, « Urbanisation and changes in the sectoral structure of economic development: the scale of the manufacturing sector in Chinese cities and the shift towards service industry », *UrbaChina working paper*, n°2, février 2014, disponible surhttp://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00943972, consulté le 24 février 2014.

[457] Nous verrons plus en détails ces différentes mesures dans les chapitres suivants.

[458]*The Jakarta Post*, 3 janvier 2014, disponible sur http://www.thejakartapost.com/news/2014/01/03/number-foreign-tourist-arrivals-bali-exceeds-target.html, consulté le 24 février 2014.

[459] Entre 2008 et 2011, près de 17% des visiteurs internationaux à Hainan étaient en fait des Chinois de Hong Kong. « Hainan-based airline to increase daily flights to Hong Kong », *People's Daily*, 18 juin 2011, disponible sur http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/7413662.html, consulté le 24 février 2014.

Tableau 7: les touristes étrangers à Hainan[460]

Année	Nombre total de touristes étrangers
2002	389 000
2009	551 500
2010	663 100
2011	814 600
2012	815 600
2013	756 400

C) La création d'une image touristique de Hainan

Le but affiché du dernier plan de développement de Hainan est d'élever l'île au rang de destination internationale. Pour cela, de nombreux efforts sont réalisés dans le domaine de la communication et de la création d'une image pour Hainan (*destination branding*).

L'image de Hainan a évolué à mesure que la Chine se développait et s'ouvrait au monde. Hainan s'est construite comme une destination de substitution, le « Hawaii chinois » et emprunte les codes des autres destinations régionales. On peut alors s'interroger sur la nouvelle image de Hainan. Malgré sa nouvelle médiatisation, l'île se créée-t-elle sa propre image, ou adopte-t-elle celle des autres îles périphériques tropicales ? Comme nous avons déjà pu le constater ces îles tropicales ont été construites pour répondre à une demande d'exotisme de la part des touristes européens et nord-américains. Mais en raison de la concurrence croissante entre destinations de ce type, la nécessité d'offrir une expérience unique s'est fait sentir, et ces destinations ont cherché à se doter d'une image plus forte, d'où le concept de *destination branding*[461].

1. Une image à construire

La destination Hainan souffre d'un déficit d'image. Si en Chine, elle est associée à certains évènements prestigieux tels que le « Hainan Rendez-Vous », une foire aux produits de luxe,

[460] WANG Fan, « Hainan facing tough battle for foreign visitors », *China Daily*, 18 février 2014, disponible sur http://www.ecns.cn/2014/02-18/101252.shtml, consulté le 24 février 2014.
[461] WANG Youcheng et Abraham PIZAM (eds.), *Tourism destination marketing and management: collaborative strategies*, Wallingford, UK, CABI, 2011.

elle continue de souffrir d'une image sulfureuse, et les médias chinois reportent régulièrement les scandales et excès perpétrés par certains visiteurs argentés sur l'île[462]. La qualification de « Far West » des années 1990 n'a pas disparu, la mauvaise réputation de l'île héritée des débuts de la mise en place des réformes n'est pas complètement effacée. D'autre part, encourageant le tourisme, les autorités locales ont longtemps fermé les yeux sur des pratiques qui choquent une majorité de Chinois, comme par exemple la tolérance jusqu'en février 2014 de la pratique du nudisme sur une plage aux environs de Sanya[463]. L'île est aussi réputée pour ses prix élevés et non justifiés. Ainsi de nombreux touristes à Hainan dénoncent les prix pratiqués par des professionnels peu scrupuleux[464].

A l'extérieur de la Chine, l'image de Hainan reste à construire. L'île est méconnue. Au début des années 2000, le public découvre Hainan à travers l'incident de l'avion espion américain. Par la suite, lorsque l'île est évoquée dans les médias occidentaux, on continue de l'associer, d'une manière assez ironique à Hawaii[465]. D'autre part, peu de fictions ont pour cadre Hainan, cette destination ne fait pas rêver les touristes occidentaux. Si elle est présente dans les médias, elle est généralement présentée de façon négative. On peut par exemple noter le roman à succès de Serge Bramly, « *Le premier principe, le second principe* », prix Interallié de 2008. Ce roman n'incite aucunement à la visiter :

> « *Sanya a oblitéré l'ancien port de pêcheurs. De vastes avenues de style communiste alignent des cohortes de buildings fatigués qui n'ont pas vingt ans d'âge. Les lendemains commencent à peine à chanter par ici* »[466].

[462] On peut ainsi noter le « *sex scandal* » qui a touché le Hainan Rendez-Vous en 2013 impliquant célébrités et hommes d'affaires. « Luxury show organiser denies Sanya 'romp' rumours », South China Morning Post, 4 avril 2013, disponible sur http://www.scmp.com/news/china/article/1207037/luxury-show-organiser-denies-sanya-romp-rumours, consulté le 3 décembre 2013.

[463] Wang Qian et Huang Yiming, « Sanya no go for naked beachgoers », *The Star Online*, 11 février 2014, disponible sur http://www.thestar.com.my/Travel/Asia/2014/02/11/Sanya-no-go-for-naked-beachgoers/, consulté le 14 février 2014.

[464] Jiang Chengcheng, « The holiday hustle: Chinese travelers are tired of getting gouged », *Time World*, 14 may 2012, disponible sur http://content.time.com/time/world/article/0,8599,2114601,00.html, consulté le 24 février 2014.

[465] Cette comparaison a été reprise encore récemment par *China Realtime* du *Wall Street Journal* en janvier 2014. Zhang Yajun, « Chinese tourists say Aloha to Hawaii », *China Realtime*, *Wall Street Journal*, 22 janvier 2014, disponible sur http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2014/01/22/chinese-tourists-say-aloha-to-hawaii/, consulté le 20 février 2014.

[466] Serge Bramly, *Le premier principe, le second principe*, Paris, Editions JC Lattès, 2008.

2. Une destination de substitution

Hainan est avant tout une destination de substitution. L'île a une longue tradition de lieu d'exil, de bannissement. Au début des années 1980, le principal souci des autorités désireuses de développer le tourisme à Hainan est de transformer cette image afin d'attirer les visiteurs domestiques et étrangers. Pour cela, elles regarderont du côté d'Hawaii et des autres destinations régionales.

a) Le Hawaii chinois

Hainan est souvent qualifiée de « Hawaii chinois ». C'est ainsi que l'île est décrite par les agences de voyages et médias chinois[467]. Cette comparaison n'a pas d'origine très précise. Il semblerait pourtant qu'elle résulte de la visite du premier ministre chinois Zhao Ziyang à Hawaii en 1984[468]. Des liens de coopération s'établissent à différents niveaux entre Hainan et Hawaii à partir de cette date[469]. Hawaii devient aussi un modèle qui est étudié par les étudiants en tourisme à l'université de Hainan au début des années 2000, comme le note Stefan Gössling[470]. Cependant on peut s'interroger sur la pertinence de cette comparaison. On peut suggérer qu'il s'agir en fait d'une stratégie de marketing, et que Hainan a ainsi été promue comme destination de substitution à Hawaii qui attirait un grand nombre de tourises japonais dans les années 1980.

Au niveau du marché domestique, dans les années 1990, l'île de Hainan est présentée, dans la communication des autorités locales, comme un substitut à Hawaii, que la classe moyenne chinoise ne pouvait pas encore visiter, pour des raisons financières -l'archipel américain étant une destination beaucoup plus chère que Hainan-, mais aussi parce que la Chine et les Etats-Unis n'ont conclu un accord sur le tourisme qu'en décembre 2007. Auparavant, peu de touristes chinois étaient autorisés à visiter Hawaii.

---

[467] Par exemple : « China's Hawaii to Convert More Farmland to Forest », *People's daily*, 19 mai 2003, disponible sur http://english.peopledaily.com.cn/200305/19/eng20030519_116900.shtml, consulté le 3 décembre 2013.

[468] Nicholas THOMAS, *Re-orienting Australia-China Relations, 1972 to the Present*, Hampshire, Ashgate Publishing, 2004, p.73.

[469] On peut noter par exemple l'accord de coopération qui lie Sanya à Honolulu. Sanya et Honolulu ont ainsi un accord de partenariat depuis 1998. Voir « Maui county celebrates relationships with the world through the Sister City Organization », *Maui County, Sister cities Foundation Inc.*, disponible sur http://mauicountysistercities.org/pagebrowse-35-2193.htm, consulté le 2 février 2014.

[470] Stefan GOSSLING, *Tourism and development in tropical islands, political ecology perspectives*, Northampton,MA, Edward Elgar Publishing, 2003, p.233.

En utilisant l'image de Hawaii, on peut supposer que Hainan ouvre l'imaginaire de la classe moyenne chinoise au mode de vie occidental, aux loisirs de la société de consommation, car Hainan, au début des années 1990, n'a pas beaucoup d'autres choses à offrir que ses plages et son climat. Ainsi, en qualifiant l'ile de Hawaii chinois, on peut voir une forme d'incitation envers le public chinois à adopter les loisirs occidentaux que sont les activités balnéaires. Celles-ci étant peu présentes dans la culture chinoise, Hainan a recours à l'image de la société de loisirs occidentale pour développer son tourisme. En érigeant Hawaii comme modèle, les autorités locales espèrent inciter les consommateurs chinois à pratiquer les mêmes activités que sur l'archipel américain.

b) Une destination « exotique »

D'autres comparaisons sont aussi utilisées pour attirer les touristes domestiques et étrangers. En l'absence d'une image forte et attirante pour Hainan, les chaines hôtelières internationales utilisent celles des destinations traditionnelles d'Asie du sud-est.

Photographie 7: le Cactus Resort à Sanya

Photo prise par l'auteur juin 2009

On peut citer par exemple, le « Yalong Bay Mangoo Tree Resort » à Sanya qui se décrit comme « *le seul resort de luxe chinois avec un véritable style balinais* »[471]. Si ces hôtels ne sont pas tous de style balinais ou thaï, nombreux adoptent une image exotique, on trouve ainsi des établissements à l'ambiance mexicaine (comme le *Cactus resort*) ou encore africaine (l'*Univeral resort*).

Leurs clients pourront se restaurer d'une cuisine chinoise bien sûr, mais aussi française, vietnamienne, brésilienne, malaisienne, japonaise, coréenne….

Ces hôtels ne se revendiquent pas comme hainanais et ne mettent pas en avant les spécificités de l'île. Hainan devient donc une destination exotique parmi d'autres, sans identité propre et donc facilement remplaçable.

Un constat similaire peut être dressé pour certaines attractions de l'île comme par exemple dans les fermes des Chinois de l'étranger de Xinglong (兴隆). Ce site inclut un parc présentant diverses maisons traditionnelles d'Asie du sud-est ainsi que la représentation de spectacles de danses en costumes, comme dans la plupart des villages ethniques en Chine[472]. Cependant, les habitants de ces fermes sont en fait d'ethnie Han, et se sont installés en Chine dans les années 1950 pour fuir les répressions antichinoises des régimes nationalistes de l'Asie du sud-est. Les traditions et danses présentées lors de ces spectacles auxquelles nous avons assisté durant notre visite[473] ne correspondent que très peu à la culture de ses habitants, mais suivent une logique plus touristique qui répond à une demande d'exotisme de la part des visiteurs. Ce site, sensé célébrer les relations entre la Chine et l'Asie du sud-est, n'offre aucune explication à la présence de ces Chinois de l'étranger à Hainan. Il ne présente pas l'histoire souvent complexe de Hainan, mais emprunte des éléments de cultures étrangères qui répondent au schéma de destination exotique.

c) Vers une redécouverte de la culture de l'île ?

Il semble cependant que l'île commence à redécouvrir son patrimoine, et à l'inclure dans son offre touristique. On note ainsi la naissance d'un tourisme de type culturel à Haikou, au nord. La ville de Haikou qui ne possède les atouts balnéaires de Sanya et du littoral méridional de l'île, tente elle aussi de développer son secteur touristique, en mettant en avant son

[471] *Yalong Bay Mangrove Tree Resort*, disponible sur http://www.mangrovetreeresort.com/index.php, consulté le 24 février 2014.

[472] Selon Pal Nyiri, les brochures touristiques chinoises « *présentent les minorités ethniques comme gens qui n'arrêtent jamais de chanter ni de danser* ». Pál NYÍRI, *op. cit.*,

[473] Visite effectuée en juin 2009.

patrimoine, notamment à travers le musée provincial de Haikou inauguré en 2008. Les collections qu'abrite ce musée mettent en exergue l'histoire spécifique de l'île, la culture des populations locales et les échanges avec le reste du monde. Un autre musée qui présente l'histoire de l'agriculture sur l'île a ouvert ses portes en 2010. Cette nouvelle approche apparaît aussi dans les récents projets de rénovation des quartiers anciens de la ville de type semi-colonial. Cependant, malgré cette timide évolution, Hainan peine à se forger une image touristique spécifique sur la scène internationale, et l'île reste une destination balnéaire sans réelle identité.

Photographie 8: spectacle indonésien à Xinglong

Photo prise par l'auteur juin 2009

3. Médiatisation et image

Pour accroître la popularité de l'île, les autorités hainanaises vont multiplier les différents évènements sportifs ou autres, avec des résultats limités.

Il s'agit de faire connaitre Hainan et d'associer l'île à des évènements prestigieux. Paradoxalement, cette médiatisation ne met pas en lumière les spécificités de Hainan, mais la fait ressembler encore plus aux autres destinations tropicales.

a) Les évènements sportifs

Cette médiatisation s'effectue premièrement grâce à la tenue d'évènements sportifs diffusés dans le monde entier.

Si Hainan ne peut accueillir des épreuves sportives lors des Jeux Olympiques de Beijing en 2008, la province réussit à faire de Sanya la première étape chinoise du relais de la flamme olympique. Cet événement hautement médiatisé par les télévisions chinoises sera aussi couvert par les grandes chaînes internationales telles que CNN ou la BBC. Mais, en raison de la succession des informations relatives à la manifestation olympique (chaque jour une nouvelle information concernant les Jeux Olympiques éclipsait la précédente), les autorités locales n'ont pu exploiter cet événement.

De 2008 à 2010, Hainan accueille le championnat asiatique du triathlon *Ironman*, compétition qui réunit à la fois marathon, cyclisme et natation[474]. Mais en raison même de la difficulté de sa difficulté, cette épreuve reste confidentielle, et n'attirent qu'un nombre restreint de passionnés.

A partir 2006, sur le modèle du tour de France, la province lance alors le « tour de Hainan » une épreuve cycliste en plusieurs étapes qui permet de faire découvrir les paysages de l'île aux téléspectateurs. Cette compétition va attirer des équipes prestigieuses comme l'équipe kazakhe d'Astana qui participe aux grandes courses comme le Tour de France ou « Il giro ».

Mais ces compétitions ne correspondent que très peu à l'image que veut refléter Hainan qui est celle d'une destination luxueuse. La province tente alors d'attirer les sports nautiques. Ces compétitions présentent plusieurs intérêts pour l'île. Ainsi, en développant le nautisme à Hainan, les autorités espèrent attirer d'une part les sportifs étrangers, mais aussi les Chinois fortunés adeptes de ce sport.

Pour accroitre la réputation de l'île, l'office du tourisme de Sanya va même sponsoriser une équipe appelée « *Sanya team* » pour la « *Volvo Ocean race* » dont l'une des escales se tenait justement à Sanya en 2011. Si l'île n'accueille pas encore les compétitions les plus prestigieuses telles que la « Coupe de l'America », elle sert de base d'entrainement aux équipes chinoises[475].

---

[474] Les sportifs participants aux compétitions d'*Ironman* doivent 3,9 km de natation, 180 km de cyclisme puis un marathon.

[475] « Training base in Sanya, China, and starts training for the crew », *China Team*, 7 mars 2012 disponible sur http://china-team.americascup.com/news/274/training-base-in-sanya-china-and-starts-training-for-the-crew, accédé le 2 mars 2013.

En attirant les évènements nautiques, les autorités locales espèrent faire de Hainan le premier site de marina de Chine et attirer de riches plaisanciers.

Depuis 2010, Sanya accueille le « Hainan rendez-vous », un salon du luxe ou les principales marques de voiliers, mais aussi hélicoptères et produits très haut de gamme sont présentées à quelques *happy-few*[476]. Au nord de l'île, Haikou n'est pas en reste, et depuis trois ans, est organisé l'« *International Yatch show* » qui réunit les constructeurs de cette industrie.

Hainan tente aussi de développer cette image luxueuse avec la tenue de plusieurs compétitions de golf. Pour attirer le public étranger mais aussi chinois, ces compétitions sont souvent sponsorisées par des entreprises prestigieuses, on trouve ainsi la « *Porsche Golf Cup* » ou le « *Ballantine's Sanya Golf team trophy* ».

b) Les concours de beauté

Au début des années 2000, les autorités locales ont aussi eu pour objectif de transformer Hainan en destination de lune de miel, sur le modèle de nombreuses îles du Pacifique ou des Caraïbes. Il a fallu pour cela rendre plus « glamour » l'image de Hainan. Le gouvernement local a ainsi cherché à organiser des concours de beauté.

En 2003, l'élection de « Miss Monde » se tient ainsi à Sanya. L'expérience se renouvelle en 2004, 2005, 2007 et 2010 grâce à des actions de lobbying efficaces.

En accueillant ce concours, les autorités de Sanya ont espéré accroitre la réputation de l'île grâce à la retransmission de l'évènement à la télévision, et aux nombreux articles publiés dans la presse étrangère. Ce spectacle est l'un des plus diffusés dans le monde et son audience potentielle s'élève à plus de deux milliards de téléspectateurs, ce qui est une publicité inespérée pour l'île[477]. Mais cette promotion a un prix, en 2003, la ville a dû dépenser 31 millions de dollars pour renforcer ses infrastructures (routes, autoroutes) et 4,8 millions pour obtenir le droit d'accueillir le concours[478].

Sanya espérait devenir le lieu habituel de cette cérémonie, et se considérait comme l'une des capitales mondiales de la beauté. La tenue de cet évènement était devenue un élément majeur de son image.

---

[476] Nicolas SRIDI, « Reportage sur la foire de luxe pour millionnaires chinois », *Connexions*, n°59, Le luxe en Chine, automne 2011, disponible sur http://fce.ccifc.org/2011-09/doc/Zoom//connexions59Hainan.pdf, accédé le 5 mars 2013.

[477] Fraser NEWHAM, « Making Miss World a political tool », *The Guardian*, 3 décembre 2005, p.9, disponible surhttp://www.taipeitimes.com/News/editorials/archives/2005/12/03/2003282826 , consulté le 5 mars 2013.

[478] « China opens doors for Miss World », *China Daily*, 5 décembre 2003, disponible sur http://english.peopledaily.com.cn/200312/06/eng20031206_129814.shtml, consulté le 5 mars 2013.

Photographie 9: Misses sur le mobilier urbain de Sanya

Photo prise par l'auteur juin 2009

Mais la concurrence est rude entre les différentes villes désireuses d'accueillir cette manifestation. Comme pour les Jeux Olympiques, les arrangements financiers et les pressions politiques influencent grandement le choix du lieu de la compétition, comme en témoigne la tenue du concours de Miss Monde en 2012 à Ordos. Cette nouvelle ville de Mongolie intérieure, souvent qualifiée de ville fantôme, ne présente pas pourtant, à première vue, les caractéristiques d'une ville glamour, mais bénéficie du soutien des autorités provinciales et nationales qui cherchent à améliorer la visibilité d'Ordos.

L'agence de mannequinat Elite Model World, que nous avons contactée[479], a, elle aussi, choisi Hainan pour la tenue de son concours de beauté qui s'est déroulé à Sanya à deux reprises en 2008 et 2009. Le but de cette agence était alors de s'implanter en Chine, et Hainan qui venait d'accueillir le concours Miss Monde présentait les infrastructures adéquates ainsi qu'une réelle volonté de recevoir cette manifestation. Mais à partir de 2010, l'agence change de lieu de concours, et choisit Shanghai, une ville plus cosmopolite, où le secteur du luxe et de la mode sont très présents.

[479] Entretien réalisé avec un responsable de l'agence Elite Model World à Paris le 11 février 2013.

Depuis lors, Hainan n'accueille plus de concours de beauté d'envergure internationale. De même que pour les évènements sportifs internationaux, la compétition entre villes organisatrices est forte. Malgré les efforts poursuivis par les autorités locales pour médiatiser Hainan, on constate que l'île reste périphérique, et n'attire pas d'évènements majeurs.

c) Hainan sur les écrans

Pour accroitre la renommée de l'île et ainsi attirer plus de touristes étrangers, les autorités provinciales encouragent le tournage de films ou séries à Hainan.

Près de cinquante fictions sont ainsi tournées annuellement sur l'île[480]. Cependant là encore, Hainan rencontre des difficultés à se démarquer et à créer l'image d'une destination unique. Ainsi, beaucoup de fictions qui ont pour cadre Hainan sont des œuvres sentimentales se déroulant dans des hôtels luxueux[481] ; l'image renvoyée est lisse, plutôt impersonnelle, et en fait l'intrigue pourrait se passer dans le *resort* de n'importe quelle île tropicale. C'est avant tout l'image d'un lieu paradisiaque.

D'autre part, pour certains de ces films, le lieu de tournage, en l'occurrence Hainan, importe peu, leur histoire n'est pas sensée se dérouler sur l'île[482]. Hainan est choisie principalement pour son environnement tropical.

Ainsi, sur les écrans, l'image de Hainan reste celle d'un territoire périphérique. Cependant, cette image peut évoluer prochainement avec l'arrivée de plusieurs studios de cinéma sur l'île et la récente ouverture d'un parc à thème dédié au cinéma à Haikou[483].

---

[480] « More than 50 movies filmed in Hainan each year », *What's on Sanya*, 25 juin 2010, disponible sur http://www.whatsonsanya.com/entertainment-news-68.html, consulté le 24 février 2014.

[481] On peut citer la comédie romantique de Feng Xiaogang (冯小刚) « *If you are the one 2* » (*Fēichéngwùrǎo 2*, 非诚勿扰 2). Ce film sorti en 2010 a été tourné principalement à l'hôtel Le Méridien près de Wanning (万宁), un resort très isolé sur la côte orientale de Hainan.

[482] C'est ainsi le cas pour « *Escape from Amazon* » (*chōng chū yàmǎxùn*, 冲出亚马逊) film sorti en 2002 dont l'histoire est sensée se dérouler en Amérique du sud.

[483] Celine Sun, « Hainan set to become a cinematic crowd-puller », *SCMP*, 25 mai 2012, disponible sur http://www.scmp.com/article/1001942/hainan-set-become-cinematic-crowd-puller, consulté le 24 février 2014.

Comme nous avons pu le constater les caractéristiques du tourisme de Hainan semblent correspondre à celles des autres îles périphériques de type tropical.
La destination « Hainan » s'est construite sur le modèle de ces îles tropicales, notamment Hawaii. Cette stratégie semblait fonctionner lorsqu'il était difficile pour les touristes chinois de se déplacer à l'étranger, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Avec le plan de développement touristique de 2010, les autorités centrales ont décidé de transformer l'île en destination internationale. Pour atteindre cet objectif, de nombreux efforts ont été fait pour transformer l'image de Hainan, et la faire figurer sur la carte du tourisme mondial. Cependant la nouvelle image de Hainan reste celle d'une île périphérique. L'essentiel de la destination Hainan, et donc de l'économie de l'île, se tourne vers un tourisme balnéaire identique à celui des autres îles tropicales. Les efforts de communication poursuivis aux niveaux central et local n'ont pas réussi à créer une image propre à Hainan mais à lui appliquer celle des autres îles périphériques mondiales. Ainsi, le tourisme à Hainan, est doublement périphérique, il suit le schéma type des destinations tropicales et n'a pas réussi à imposer sa propre image.

Le tourisme, comme auparavant les réformes des années 1980-1990 n'ont pas mis fin à la situation périphérique de Hainan. La province reste ainsi à la marge de la société chinoise par sa géographie, son histoire, ses réformes inachevées et son modèle économique basé sur le tourisme « exotique ».
L'épisode des réformes et celui du plan de développement du tourisme nous montrent que l'élaboration de plans régionaux n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif du développement économique et de l'intégration d'un territoire périphérique, en l'occurrence Hainan, dans le contexte chinois. Certains blocages persistent. Pour mieux comprendre cette situation, il nous est nécessaire d'étudier les rapports entre les différents acteurs de la relation centre-périphérie que sont le pouvoir central, le gouvernement provincial, mais aussi les entreprises, les décideurs et la population locale.

SECONDE PARTIE, L'ETAT CENTRAL ET HAINAN

Chapitre V, le plan de développement de Hainan, la fin de l'isolement

Dans notre première partie, nous avons pu constater que la province de Hainan était une région périphérique et nous nous sommes efforcés de démontrer que les réformes et les politiques de développement du tourisme appliquées sur l'île n'avaient pas mis fin à cet état.
Dans cette seconde partie, nous nous pencherons sur l'impact du plan de développement régional de la province sur les relations entre Hainan et le pouvoir central. Comment les relations entre les pouvoirs central et local ont évolué avec la mise en place de ce plan ?
Après avoir étudié les stratégies de développement des zones périphériques, nous aborderons dans ce présent chapitre le volet « infrastructures » du plan de développement de Hainan.

A) Développer les régions périphériques

Bien que le tourisme en soit la principale composante, le plan de développement mis en place à Hainan depuis 2010 aborde d'autres aspects de l'économie de l'île, et peut être comparé à d'autres plans de développement de régions périphériques.

1. Les plans de développement des régions périphériques

A l'image de Hainan, les régions périphériques ont pendant longtemps été négligées, sinon exploitées si l'on se réfère aux théories de Wallerstein[484] ou de Bergesen[485], par leur gouvernement central respectif. On peut cependant noter que la relation entre le centre et les régions périphériques a évolué au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, sous l'influence des mouvements de décolonisation. Les Etats s'intéressent alors à leurs régions périphériques, et notamment à leurs territoires insulaires. Il s'agit de déterminer leurs statuts. Si certains de

[484]Immanuel WALLERSTEIN, *op. cit.*
[485] BERGESEN, Albert (ed.), *Studies of the modern World-System*, New York, Academic Press, 1980.

ces territoires se voient accorder une très forte autonomie comme la Polynésie française ou les territoires d'outre-mer britanniques (îles Caïmans, archipel des Bermudes…), d'autre sont incorporés dans le territoire national. C'est par exemple le cas des régions qui constituent les R.U.P. européennes que nous avons étudiées dans notre premier chapitre. Les Etats vont mettre en œuvre des mesures visant à réduire les inégalités entre leurs périphéries et les autres régions de leur territoire en termes de richesses, mais aussi d'éducation, de santé ou d'emplois.

2. L'exemple des îles périphériques japonaises

Le cas des îles périphériques japonaises illustre bien l'évolution de ces plans de développement régional. Lorsque l'occupation américaine prend fin en 1952, le Japon choisit de mener une politique d'intégration envers les îles les plus éloignées de l'archipel principal, cela se traduit par la promulgation de la *loi pour le développement des îles lointaines*[486] qui vise à réduire les inégalités entre ces îles et le reste de l'archipel. Comme le note Hiroshi Kakazu, l'objectif de ce programme a évolué depuis sa création. Durant les premières années, il s'agit d'assurer les besoins élémentaires des (faibles) populations locales en termes de santé et d'éducation. Puis, à partir de 1973, la priorité est donnée à l'amélioration des infrastructures dans le domaine des transports, notamment des routes, et enfin, depuis 1993, au développement des services[487] et du tourisme.

Dans son étude sur des petites îles du Japon, Sueo Kuwahara note que la protection de l'environnement, ainsi que la préservation des cultures locales sont de plus en plus prises en compte dans ces programmes de développement insulaire[488]. Il s'agit d'intégrer ces territoires tout en assurant leur diversité, ce qui contribue à leur créer une image touristique.

Les îles périphériques des autres régions du monde semblent adopter un schéma similaire, et comme nous avons pu le voir dans notre chapitre précédent, le tourisme est devenu un secteur-clef de ces territoires.

---

[486] « *Remote Islands Development Act* » (*Ritō shinkō-hō*, 離島振興法).

[487] Pour plus de détails sur l'évolution des politiques appliquées dans le cadre du « *Remote Islands Development Act* », voir Hiroshi KAKAZU, *Island sustainability : challenges and opportunities for Okinawa and other Pacific islands in a globalized world*, Bloomington, Trafford publishing, 2012.

[488] Sueo KUWAHARA, « The development of small islands in Japan : an historical perspective », *Journal of marine and island cultures*, Vol.1, n°1, Juin 2012, pp.38-45.

3. La priorité donnée au transport

L'un des objectifs des plans de développement régional des zones périphériques reste le désenclavement de ces régions, c'est pourquoi les infrastructures de transport forment un élément majeur des plans de développement régional. Elles sont nécessaires pour assurer l'essor économique d'une région, c'est ce qu'affirme Vickerman, « *Without efficient transport a region's economy could not function* »[489].

L'amélioration des transports permet d'attirer plus de visiteurs et de transformer des régions périphériques en zones touristiques. Historiquement, le développement du tourisme est indissociable de celui des transports. Le tourisme moderne va se développer à mesure que les modes de transports vont progresser à partir de la fin du XIXe siècle particulièrement avec l'essor du chemin de fer[490]. Grâce à ces nouvelles infrastructures, le tourisme va devenir une activité majeure de certaines régions périphériques. La question du tourisme sera prise en compte lors du tracé des lignes de chemin de fer traversant des régions périphériques. Ce phénomène a été étudié par de nombreux chercheurs. On peut par exemple citer les travaux de Fifer sur l'impact du développement du chemin de fer sur le secteur touristique de l'Ouest américain[491], ou encore la monographie réalisée par Bouneau sur la Compagnie du Midi à propos du développement régional des Pyrénées[492].

L'amélioration des routes va aussi devenir un élément important dans les plans de développement économique et du tourisme des régions rurales ou périphériques. On peut évoquer l'influence du mouvement « *Good roads* » aux Etats Unis à la fin du XIXe siècle. Ses partisans, pour la plupart des nouveaux adeptes de la bicyclette, vont militer pour la création de routes en bon état sur l'ensemble du territoire américain, ce qui va permettre de mieux connecter les espaces ruraux[493]. Par la suite, l'amélioration des infrastructures routières va devenir un point majeur des plans de développement régionaux. Le développement du marché automobile va rendre nécessaire la création de nouvelles routes, puis la construction

---

[489] Roger VICKERMAN, « Regional planning, regional development and transport markets », in Harry T. DIMITRIOU et Robin THOMPSON (eds.), *Strategic planning for regional development in the UK*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2007, pp.135-153.

[490] Marc BOYER, *L'invention du tourisme*, Paris, Éditions Gallimard, 1996.

[491] J. Valerie FIFER, *American progress : the growth of the transport, tourist, and information industries in the nineteenth-century West*, Chester, Pequot Press, 1988.

[492] Christophe BOUNEAU, « *Chemins de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi* ». *Histoire, économie et société*. Vol .9, n°1, 1990, pp. 95-112.

[493] Peter J. HUGILL, « Good roads and the automobile in the United States 1880-1929 », *Geographical Review*, Vol. 72, n° 3, Juillet 1982, pp. 327-349.

d'autoroutes. Si celles-ci sont dans un premier temps créées pour des raisons stratégiques[494], elles vont rapidement être considérées comme des instruments accompagnant le développement du tourisme[495].

Si certaines ont joué un rôle d'escale dans le transport maritime, les îles périphériques sont restées majoritairement isolées avant les progrès de l'aviation. Plus que les routes et le chemin de fer, c'est le développement du trafic aérien qui va permettre à ces îles de se transformer en destinations touristiques[496]. Ainsi, pour Prideaux il est « *vital* » pour ces territoires de posséder les infrastructures aériennes adéquates pour développer le tourisme international[497]. Ce qui peut être illustré par le cas de l'archipel des Maldives, qui a réussi à devenir une destination internationale de premier plan grâce à des infrastructures aéroportuaires pouvant accueillir des vols directs depuis les principaux foyers émetteurs de flux touristiques (Europe, Japon, Australie…)[498].

C'est pourquoi dans le cas des îles périphériques, les investissements publics vont bien souvent se concentrer dans les infrastructures du transport aérien. C'est par exemple le cas aux *Neighbor islands* de l'archipel hawaïen[499]. Dans les années 1960 à 1970, plus de 80% des dépenses publiques réalisées dans le cadre des politiques régionales (*capital development plan*) vont concerner les infrastructures aériennes et dans une moindre mesures le réseau routier[500].

Cependant, la seule construction d'infrastructures n'est pas suffisante pour améliorer les transports entre les régions centrales et périphériques, il est aussi nécessaire de s'intéresser à

---

[494] David L. EDGELL Sr. et Jason R. SWANSON, *Tourism policy and planning : yesterday, today, and tomorrow*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2013.

[495] Pour Varlet, Jamot et Mestre-Gonguet, l'essor qu'a connu le tourisme sur les littoraux charentais et languedociens entre 1970 et 1990 peut être en partie expliqué par la réalisation de plusieurs autoroutes. Jean VARLET, Christian JAMOT, Catherine MESTRE-GONGUET, « Autoroute et développement économique induit », in Monique GASSER, Jean VARLET et Michel BAKALOWICZ (éditeurs), *Autoroutes et aménagements : interactions avec l'environnement*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, pp.271-292.

[496] Anne GRAHAM, *Managing airports : an international perspectives*, Oxford, Elsevier, 2001.

[497] Bruce PRIDEAUX, « The role of the transport system in destination development », *Tourism Management*, n° 21, 2000, pp.53–63.

[498] Anthony S. TRAVIS, « Maldives' tourism development : a test case in the Indian ocean for conservation and economic development in an Islamic state », in Anthony S. TRAVIS, *Planning for tourism, leisure and sustainability : international case studies*, Wallingford, CABI, 2011, pp.70-74.

[499] Les *Neighbor islands* désignent l'ensemble des îles voisines d'Oahu.

[500] James MAK, *Developing a dream destination : tourism and tourism policy planning in Hawai'i*, Honolulu, University of Hawai'i press, 2008, p.47.

leur cadre légal, et par exemple dans le cas du transport aérien de s'interroger sur l'impact de la déréglementation[501] et les politiques favorisant l'arrivée des compagnies aériennes[502].

Le développement des transports reste l'une des composantes centrales des plans de développement régional comme en témoignent les programmes européens INTEREG, visant à aménager des corridors entre plusieurs régions européennes[503], mais se pose la question de leur financement ; est-ce à l'Etat de s'en charger ? Quid du secteur privé ?

4. Le rôle de l'Etat dans ces plans

Ces plans de développement, où le tourisme tient une place importante, nécessitent de lourds investissements en termes d'aménagement du territoire et d'infrastructures de transports.
Ainsi, pour Hall, la création des infrastructures, et plus particulièrement les réseaux de transport est « cruciale » pour le développement des destinations touristiques. L'Etat s'est traditionnellement chargé de la mise en place de ces infrastructures, mais son rôle va en décroissant[504]. Si pour de nombreux auteurs comme Anna Blackman, le développement du tourisme dans les zones périphériques demande un soutien fort de la part de l'Etat, il est aussi nécessaire d'y associer des acteurs privés[505].
Ainsi, comme le notent Peter Nijkamp et Eddy Blaas, les questions des transports et des infrastructures ne doivent pas être traitées de manière isolée, il faut y associer des politiques économiques, sociales et environnementales, et nécessitent une coopération entre intérêts publics et privés[506]. Selon des auteurs comme Davoudi et Strange, le rôle de l'Etat dans le développement régional et l'aménagement du territoire dans les pays occidentaux a diminué au profit du principe de gouvernance qui implique la participation d'une grande

[501] Kenneth BUTTON, « Air transportation infrastructure in developing countries: privatization and deregulations », in Clifford WINSTON et Ginés DE RUS (eds.), *Aviation infrastructure performance : a study in comparative political economy*, The Brookings Institution, Washington, DC, 2008 pp.193-221.
[502] Nigel HALPERN, « The marketing of small regional airports », in George WILLIAMS et Svein BRÅTHEN (eds.), *Air transport provision in remoter regions*, Farnham et Burlington, Ashgate, 2010, pp.77-98.
[503] Dieter K. MÜLLER et Buno JANSSON, « The difficult business of making pleasure peripheries prosperous : perspectives on space, place and environment », in Dieter K. MÜLLER et Buno JANSSON (eds.), *Tourism in peripheries : perspectives from the Far North and South*, Wallingford, CABI, 2007, pp.3-18.
[504] Colin Michael HALL, *Tourism : rethinking the social science of mobility*, Harlow, Pearson Education, 2005, p.148.
[505] Les autres facteurs étant la création d'attractions, une étude de marché approfondie, et la participation de la communauté locale. Anna BLACKMAN *et al.*, « Factors contributing to successful tourism development in peripheral regions ». *Journal of Tourism Studies*, 2004, Vol. 15, n°1. pp. 59-70.
[506] Peter NIJKAMP et Eddy BLAAS, *Impact assessment and evaluation in transport planning*, Dordrecht, Kluwer, 1994.

diversitéd'acteurs[507]. En Europe, les contraintes financières ont aussi incité les Etats à impliquer le secteur privé dans les différentes politiques régionales, notamment dans le domaine des transports[508]. Cependant, il ne s'agit pas de nier le rôle de l'Etat comme coordinateur des politiques d'infrastructures et de développement régional. Si au Royaume-Uni on a assisté à un désengagement de l'Etat dans les politiques de développement régional sous le gouvernement de Margaret Thatcher, de nouvelles formes de gouvernance impliquant plusieurs niveaux de gouvernements (local, régional et central) ont été adoptées par la suite[509].

B) L'Aménagement territorial à Hainan

Pour mieux comprendre les relations qu'entretiennent Hainan et le gouvernement central avec la mise en place du plan de développement 2010-2020, nous nous sommes intéressés aux politiques d'aménagement du territoire et les infrastructures prévues par ce plan.

1. Le tourisme au cœur de l'aménagement du territoire

a) Les différentes régions du plan 2010-2020

Le tourisme n'est pas l'unique secteur défini par ce plan, mais les autorités prévoient de soutenir cette activité sur l'ensemble de l'île. Dans ce plan, Hainan se voit divisée en plusieurs secteurs à qui on attache une priorité économique. On note cependant que toutes les différentes régions ont en commun le développement du tourisme, sous une forme ou une autre.

Depuis le début des années 2000, le secteur du tourisme à Hainan se concentrait principalement au sud de l'île à Sanya. Au nord, la capitale provinciale Haikou formait un pôle secondaire, et l'on pouvait trouver plusieurs destinations balnéaires sur le littoral

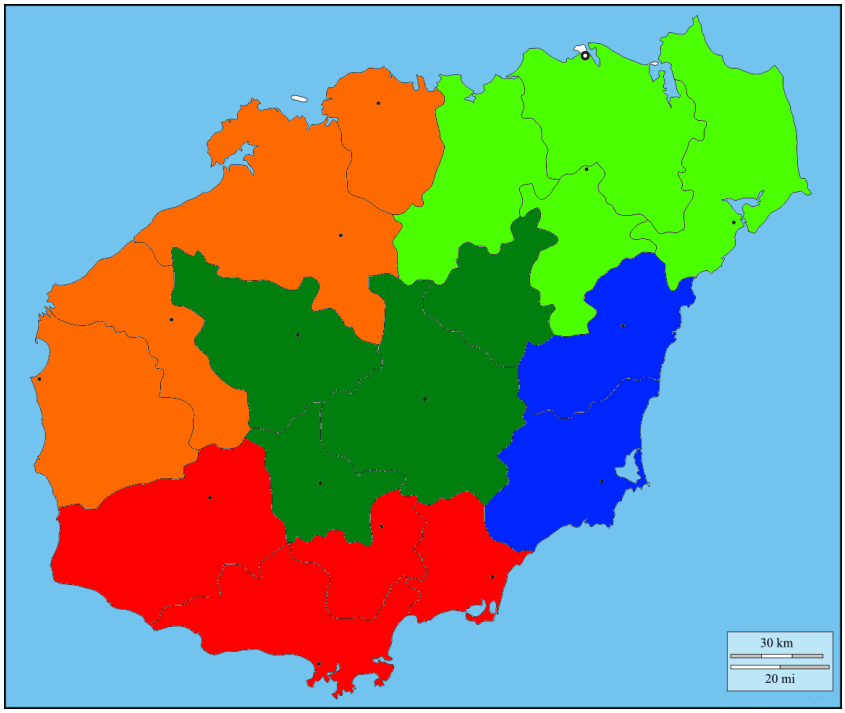
[507] Simin DAVOUDI et Ian STRANGE, « Space and place in twentieth-century planning: an analytical framework and an historical review », in Simin DAVOUDI et Ian STRANGE (eds.), *Conceptions of space and place in strategic spatial planning*, Oxon, New York, Routledge, 2009, pp.7-42.

[508] Xavier PERALDI, « Accessibilité des régions périphériques de l'Union Européenne et politiques publiques de transport », *Région et développement*, n°15,2002, disponible sur http://region-developpement.univ-tln.fr/en/pdf/R15/R15_Peraldi.pdf, consulté le 30 avril 2014.

[509] Mark TEWDWR-JONES et Philip ALLMENDINGER, « Regional institutions, governance and the planning system », in Harry T DIMITIOUO et Robin THOMPSON (eds.), *Stategic planning for regional development in the UK*, Oxon, Routledge, 2007 pp.28-39.

oriental. L'un des objectifs de l'actuel plan de développement de Hainan, est de transformer chaque région de l'île en destination touristique en lui conférant une spécialisation.

Carte 15: les zones économiques suivant le plan de développement 2010-2020



Au sud[510] (région en rouge sur la carte), Sanya reste le centre du tourisme à Hainan. Le tourisme est l'unique secteur identifié par ce plan pour cette région. Le plan encourage le développement d'infrastructures sportives et de loisirs. Il est aussi prévu que Sanya accueille plus de maisons de retraite.

On peut noter que le tourisme, qui au départ ne concernait que Sanya s'est progressivement développé dans les districts limitrophes, avec la construction de complexes hôteliers et l'amélioration des infrastructures permettant des déplacements rapides au sud de d'l'île.

Le nord-ouest de l'île et Haikou[511] (en vert clair sur la carte) doit aussi voir son secteur touristique se développer grâce à la création de parcs de loisirs et l'ouverture de parcours de golf. Les autres activités concernées par ce plan sont la construction immobilière et les

---

[510] Sanya (三亚), le district autonome Li de Ledong (*Lèdōng lízú zìzhìxiàn*, 乐东黎族自治县), de Lingshui (*Língshuǐ lízú zìzhìxiàn*, 陵水黎族自治县), le district autonome Li et Miao de Baoting (*Bǎotíng lízú miáozú zìzhìxiàn*, 保亭黎族苗族自治县),

[511] Cette région couvre Haikou (海口), la ville de Wenchang (文昌), les districts de Chengmai (*Chéngmài xiàn*, 澄迈县) et de Ding'an (*Dìngānxiàn*, 定安县).

industries, notamment les industries de hautes technologies et pharmaceutiques avec la création de parcs industriels spécifiques. Ces différentes activités –tourisme et innovation–, seront aussi réunies au centre spatial de Wenchang, construit sur le modèle de Cap Canaveral, et qui devrait ouvrir fin 2015.

L'ambition de faire de Haikou un centre d'innovation n'est pas nouvelle. Au début des années 1990, la province avait déjà tenté d'attirer les entreprises de hautes technologies ainsi que les activités de recherche et développement. De nombreuses entreprises, notamment dans le secteur pharmaceutique s'installent alors à Haikou. Mais, comme le note un dirigeant d'une entreprise pharmaceutique rencontré sur le terrain[512], l'île va devenir moins attractive à mesure que les autres provinces adoptent des dispositifs similaires. On peut donc se demander en quoi les nouveaux parcs technologiques prévus par ce plan de développement se différencient de ceux déjà existants.

Sur la côte orientale de Hainan[513] (région en bleu sur la carte), il est prévu que l'économie s'appuyera sur trois piliers que sont la pêche et la pisciculture, l'agriculture, et le tourisme balnéaire. Dans cette région, il s'agit de conforter un tourisme haut de gamme proposant des *resorts* isolés dans un environnement préservé à l'abri des activités humaines et industrielles. C'est sur ce littoral que se trouvent déjà les destinations balnéaires de Boao (博鳌) et Shimei (石梅).

Dans la région centrale de l'île (en vert foncé sur la carte)[514], qui abrite une forte minorité Li, la priorité est donnée à l'agriculture tropicale, l'industrie forestière et à un tourisme de type culturel ou éco-tourisme. Cela passe par exemple par la création de nouveaux villages ethniques mais aussi la mise en place de circuits de randonnée dans les zones montagneuses. Cependant, le centre l'île paraît encore peu intégré au reste de l'île, en raison notamment d'infrastructures plus limitées.

[512] Entretien réalisé en juin 2011 dans le parc de hautes technologies de Haikou.

[513] Les villes de Qionghai (琼海) et Wanning (万宁).

[514] Cette zone regroupe la ville de Wuzhishan (五指山), le district de Tunchang (*Túnchāng xiàn*, 屯昌县), le district autonome Li de Baisha (*Báishā lízú zìzhìxiàn*, 白沙黎族自治县), le district autonome Li et Miao de Qiongzhong (*Qióngzhōng lízú miáozú zìzhìxiàn*, 琼中黎族苗族自治县).

Sur le littoral nord-ouest[515] (région en orange sur la carte), les activités économiques se concentrent dans les technologies et l'industrie portuaire, le plan de développement souligne le rôle central que doit y jouer la zone franche de Yangpu. Si les infrastructures touristiques sont encore peu présentes dans cette partie de l'île, il est prévu d'y développer un tourisme d'aventure (type écotourisme) dans les plantations de l'intérieur des terres, et un tourisme d'affaires à Yangpu.

Enfin, ce plan de développement fixe les priorités économiques d'une dernière région de Hainan qui regroupe les îles revendiquées par Beijing en mer de Chine[516]. Là encore, est prévu le développement du tourisme en complément des secteurs de la pêche et des hydrocarbures. Il s'agit principalement de développer le secteur des croisières ; en 2013 plus de deux mille touristes chinois se sont rendus dans l'archipel des Paracels[517].

b) Une approche dirigiste de l'aménagement du territoire

Après avoir constaté cette division de l'île en plusieurs régions, nous pouvons observer quelques caractéristiques de l'approche adoptée par les autorités concernant l'aménagement du territoire à Hainan.

Le modèle mis en place semble suivre une approche *top-down*. Les activités et spécialisations économiques de chaque région de Hainan sont définies aux niveaux provincial et national ; le projet de transformer Hainan en destination internationale a été validé par le pouvoir central. La division spatiale de ce plan confirme les intérêts du gouvernement central : encourager un tourisme de luxe et de conférence dans la région de Boao pour faciliter le développement de ce forum régional, favoriser un tourisme d'affaire dans la région du port franc de Yangpu sur la côte occidentale. De ce fait les choix en matière de politiques de développement du

---

[515] Le nord-ouest de l'île désigne la zone de développement économique de Yangpu, les villes de Danzhou (儋州) et Dongfang (东方), le district de Lingao (*Língāo xiàn*, 临高县) et le district autonome Li de Changjiang (*Chāngjiāng lízú zìzhìxiàn*, 昌江黎族自治县),

[516] Les îles Spratleys, Paracels et le banc de Macclesfield en mer de Chine, sont revendiqués par Beijing et appartiennent à la préfecture de Sansha (三沙), une division administrative de Hainan. Nous aborderons ce point en détails dans nore septième chapitre.

[517] Wu Zhangui (吴占桂), Jiang Chengliu (蒋成柳), « Plus d'exploration afin que les visiteurs expérimentent les ressources touristiques des Paracels » (*Hǎinán: Jìnyībù tànsuǒ ràng gèng duō yóukè gǎnshòu xīshā lǚyóu zīyuán*, 海南：进一步探索让更多游客感受西沙旅游资源), *Hǎinán shìchuāng* (海南视窗), 9 avril 2014, disponible sur http://news.0898.net/n/2014/0409/c231190-20956736.html, consulté le 20 mai 2014.

tourisme à Hainan reste peu participatif et donc suit le modèle des autres destinations touristiques de Chine dominée par l'administration locale et ou nationale[518].

Cette division spatiale des priorités économiques de Hainan est comparable à ce qui se pratique dans les villes chinoises avec la mise en place de zones fonctionnelles[519], à chaque quartier correspond une fonction ; l'administration locale définit chaque zone. Cependant, plusieurs auteurs dont Wu Fulong, Yeh Gar-On constatent qu'en raison de l'ouverture économique et de la libéralisation de la Chine, la définition des plans d'urbanisme résultent le plus souvent de négociations entre les différentes administrations et les investisseurs, et que le processus de décision est moins *top-down* qu'auparavant[520]. Néanmoins, la population locale reste encore largement exclue de ces opérations, et par conséquent les relations entre population locale, promoteurs et administration demeurent conflictuelles comme le notent Zhu Jiangang et Peter Ho[521].
Ce même processus de décision est en vigueur à Hainan, le plan de développement du tourisme sur l'île prend en compte les intérêts des groupes hôteliers de l'île, ne serait-ce que parce que l'entreprise la plus importante du secteur est HNA, une entreprise appartenant à la province.

2. Les infrastructures de transport à Hainan

Les infrastructures sont au cœur du plan de développement de 2010, et on peut affirmer qu'aujourd'hui l'île est « hyperconnectée ».

a) L'amélioration des transports depuis les réformes

Concernant les infrastructures liées au transport à Hainan, le plan de développement 2010-2020 ne part pas de zéro. Comme nous l'avons déjà évoqué dans notre troisième chapitre, l'un

[518] Trevor SOFIELD et Sarah LI, « « Tourism governance and sustainable national development in China: a macro-level synthesis », in Bill BRAMWELL et Bernard LANE (eds.), *Tourism governance: critical perspectives on governance and sustainability*, Abingdon, Uk, et New York, Routledge, 2012, pp.91-124.
[519] Dieter HASSENPFLUG, « The urban code of China », Basel, Birkhäuser, 2011.
[520] WU Fulong, XU Jiang et YEH Anthony Gar-On, *Urban development in post-reform China: state, market, and space*, Londres, Routledge, 2007.
[521] ZHU Jiangang et HO Peter, « Not against the state, just protecting residents' interests : an urban movement in a Shanghai neighborhood », in HO Peter et EDMONDS Richard (eds.), *China's embedded activism: opportunities and constraints of a social movement*, Oxon, New York, Routledge, 2008, pp.151-170.

des résultats majeurs des réformes appliquées à Hainan dans les années 1990 reste le développement des transports.

Jusqu'à la fin des années 1970, les quelques infrastructures de transport à l'intérieur de l'île sont avant tout au service de l'exploitation des ressources d'ile, on y transporte des marchandises plutôt que des passagers[522]. Les réformes transforment cette situation. Dans son livre sur les réformes au Guangdong, Ezra Vogel dresse la liste des premières réalisations faites à Hainan. Ainsi, dès la fin des années 1970, la route reliant Haikou à Sanya est modernisée. Alors qu'il fallait auparavant deux jours pour traverser l'île, le voyage ne dure plus que huit heures.

Ce réseau routier va progressivement être amélioré durant les années 1990. Plusieurs tronçons d'autoroutes sont ainsi construits le long du littoral de l'île et à l'intérieur des terres pour relier Haikou à Sanya. En 1995, son réseau autoroutier était cinq fois plus dense que la moyenne nationale[523].

De nombreux investissements sont aussi réalisés dans le domaine du transport aérien. L'aéroport de Haikou est agrandi dans les années 1980, et en 1999 un nouvel aéroport plus spacieux est inauguré. Trois ans après, l'aéroport « *Meilan* » de Haikou devient le huitième aéroport le plus fréquenté de Chine[524].

Au Sud de l'île, le petit aéroport militaire de Sanya est ouvert à l'aviation civile à la fin des années 1980[525], avant que ne soit construit un plus grand aéroport en 1994[526].

D'autre part, dès 1989, le gouvernement provincial créée une compagnie aérienne régionale « *Hainan Province Airlines* », qui sera rebaptisée « *Hainan Airlines* » en 1992 alors qu'elle s'apprête à être cotée en bourse. Malgré la crise qui touche l'île à la fin des années 1990, ses capacités sont régulièrement augmentées[527], et au début des années 2000 « *Hainan Airlines* » se classe à la sixième place des compagnies aériennes chinoises.

---

[522] Voir par exemple le cas du projet de route circulaire à Hainan dans les années 1930. Pu Kin SHING, *Transportation and socio-economic development in a resource-based region: the case of Hainan island*, dissertation de master, Hong Kong, University of Hong Kong, 1991.

[523] FENG Chongyi, David S. G. GOODMAN, *China's Hainan province: economic development and investment environment*, *op. cit.*

[524] « Meilan Airport goes public », *China Daily*, 19 novembre 2002, disponible sur http://www.china.org.cn/english/travel/49113.htm, consulte le 27 avril 2014.

[525] Ezra F. VOGEL, *op. cit.*

[526] FENG Chongyi, David S. G. GOODMAN, *China's Hainan province: economic development and investment environment*, *op. cit.*

[527] CHUNG Jae Ho, « The political economy of industrial restructuring : the case of civil aviation », *The Chinese Journal*, juillet 2003, n° 50, pp.61-82.

Depuis 2003, l'île de Hainan bénéficie aussi de mesures visant à développer son secteur aérien et expérimente la politique d' « *open skies* »[528]. Ce dispositif permet à des compagnies étrangères d'embarquer ou de descendre des passagers ou du fret à Hainan avant de continuer vers une autre destination étrangère[529]. Cette mesure a rencontré à l'époque peu de succès auprès des compagnies étrangères en raison du grand nombre de routes directes déjà en opération au niveau régional[530].

Le plan de développement 2010-2020 renforce cette politique de désenclavement. D'autres infrastructures liées au transport sont en construction sur l'île. On peut par exemple citer celle d'un troisième aéroport international sur la côte est de l'île près de Boao où est organisé chaque année le « forum pour l'Asie » qui réunit chefs d'entreprises et hommes d'Etat de la région. Cet aéroport sera utilisé principalement pour une clientèle d'affaires[531].
Un autre point concerne les infrastructures routières, d'autre routes et autoroutes sont en construction. En 2015, l'ensemble des districts de l'île ainsi que les principales attractions de Hainan devraient être connectés par un réseau de voies rapides[532]. Mais c'est surtout au niveau du transport ferroviaire, que l'on constate le plus de progrès.

b) Le développement du réseau ferré de Hainan

Plusieurs études montrent l'impact positif des lignes à grande vitessesur le tourisme[533]. Nous nous interrogerons sur la place de ce réseau dans l'offre de transports touristiques sur l'île, et sur les raisons de son développement.

---

[528] LEI Zheng, « China», in Anne GRAHAM *et al* (eds.), *Aviation and tourist. Implications for leisure travel*, Farnham, Ashgate, 2008, 2nd édition 2010, pp.279-290.
[529] Dans la réglementation du transport aérien international, cette mesure est désignée sous le nom de cinquième liberté de l'air. Frédéric DOBRUSZKES, *Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen*, Bruxelles, P.I.E Peter Lang.
[530] Joseph LO, « Open skies regime for Hainan seen as little help to Asian carriers », *South China Morning Post*, 18 juillet 2003, disponible sur http://www.scmp.com/article/422011/open-skies-regime-hainan-seen-little-help-asian-carriers, consulté le 30 avril 2014.
[531] Joy WONG, « Construction of Boao airport to start in May», *World Civil Aviation Resource Net*, 18 février 2013, disponible sur http://www.wcarn.com/cache/news/24/24198.html, consulté le 30 avril 2014.
[532] « Hainan accélère la construction d'autoroutes pour 2015 afin de connecter l'ensemble des districts » (*Hǎinán jiākuài gāosù gōnglù jiànshè 2015 nián jiāng shíxiàn xiàn xiàn tōng gāosù,* 海南加快高速公路建设2015年将实现县县通高速) 28 septembre 2012, *Nanhai wang*, disponible sur http://news.sina.com.cn/o/2012-09-28/210025277397.shtml, consulté le 30 avril 2014.
[533] Alain BONNAFOUS, « The regional impact of the TGV », *Transportation*, n°14, 1987, pp.127-137.

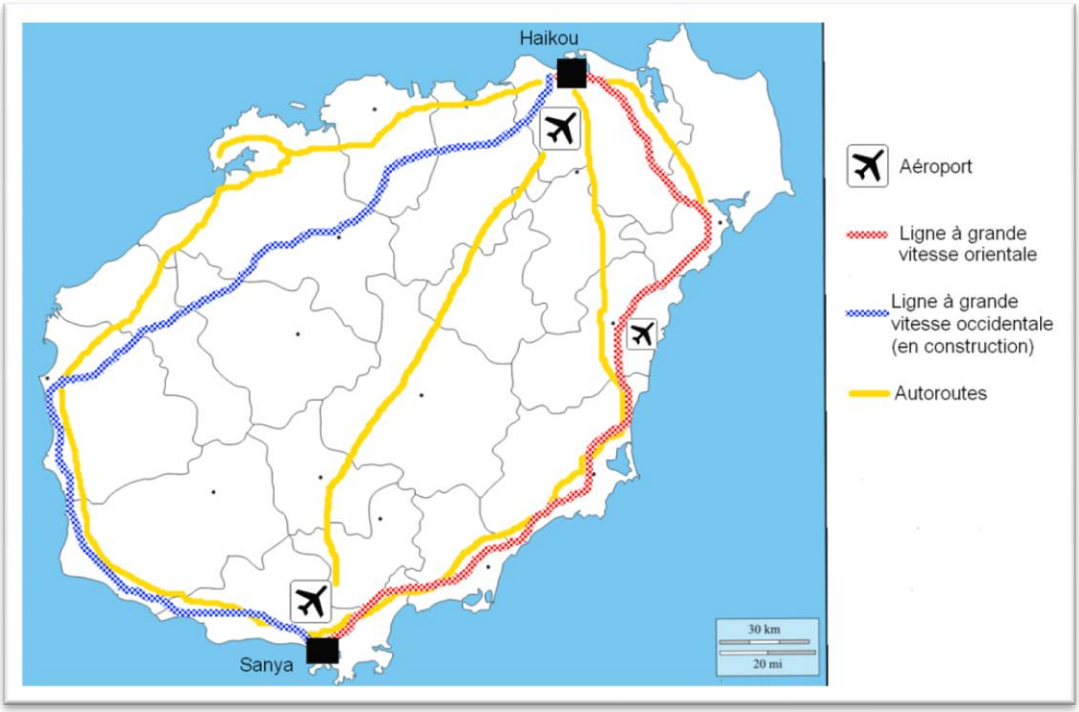
i- L'historique de ce réseau

Comme nous l'avons déjà évoqué dans notre second chapitre, ce sont les Japonais durant l'occupation de l'île qui construisent la première ligne de chemin de fer sur la côte occidentale. Cette voie ne transporte pas de passagers, mais du minerai. Elle est abandonnée après la guerre. Une partie du parcours est rénovée puis exploitée pour le transport du bois une première fois dans les années 1950 puis en 1984[534].

Ce n'est qu'à partir des années 2000, que le projet de développer à nouveau le rail à Hainan refait surface. Dans un premier temps, est inaugurée en 2003 un service de trains-ferries qui relie la ville de Haikou au continent et qui transporte à la fois des marchandises et des passagers. L'année suivante, une ligne est ouverte sur la côte ouest de l'île entre Haikou et Sanya empruntant une partie de l'ancien réseau créé sous l'occupation japonaise.

En 2007, le développement du chemin de fer à Hainan devient une priorité avec la construction d'une ligne à grande vitesse entre Haikou et Sanya sur la côte orientale, cette ligne est mise en service fin 2010. Elle forme la première portion d'un réseau qui fera le tour de l'île, ainsi fin 2014 une nouvelle ligne devrait être inaugurée reliant toujours Haikou et Sanya mais cette fois-ci par la côte occidentale de l'île.

Carte 16: les principales infrastructures de transport à Hainan



[534]*China Urban Statistics*, Longman Group, 1985.

ii- Une ligne concurrencée

Les touristes empruntent-ils aujourd'hui la ligne Haikou-Sanya ? La situation semble assez contrastée comme le suggèrent des professionnels du tourisme à Hainan[535]. Le réseau ferré est concurrencé par d'autres moyens de transport.

Tout d'abord, les touristes étrangers sont encore peu nombreux à prendre cette ligne. Dans le cas des touristes russes, le but de leur séjour n'est pas de visiter l'île, mais de profiter des plages de Sanya. Ils se déplacent peu à Hainan, mais restent à proximité de leur *resort*.

D'autre part, les agences de tourisme locales préfèrent les minivans traditionnels au train pour transporter leurs groupes de clients, ce qui leur permet de contrôler leurs déplacements et de faire des arrêts auprès des sites et boutiques partenaires des agences[536].

Ce sont les visiteurs indépendants qui sont les plus susceptibles d'emprunter cette ligne. Cependant, les visiteurs de la classe moyenne sont de plus en plus nombreux à lui préférer la location de voiture qui est en pleine expansion sur l'île[537]. De ce fait, les premiers utilisateurs de ce train à grande vitesse restent la population locale qui délaisse les cars interurbains.

iii- Les raisons d'un tel développement

La création de ce réseau à Hainan est motivée par plusieurs facteurs. Le premier objectif est bien sûr de faciliter les déplacements touristiques sur l'île, et d'attirer les visiteurs dans d'autres villes que Sanya et Haikou. Ainsi, si la nouvelle ligne sur la côte orientale, dessert quelques villes de moyenne importance telles que Wenchang (文昌) (100 000 habitants environ), elle permet aussi d'accéder à de nouveaux lieux touristiques. Par exemple, on peut noter la création future d'une gare dans le complexe touristique de la « Baie du soleil et de la lune (*rì yuè wān*, 日月湾) au sud-est de Hainan. Les autorités n'ont pas choisi un tracé qui traverserait l'île en son milieu, et relierait directement Haikou à Sanya, mais une ligne circulaire longeant le littoral, au potentiel touristique plus élevé. D'une certaine manière, la mise en place de ce réseau circulaire permettra de desservir l'ensemble des sites touristiques

[535] Entretiens réalisées auprès de trois agences de tourisme de Hainan en février 2014.

[536] Cette invitation à consommer dans des boutiques partenaires des agences de tourisme a déjà été notée dans d'autres études. Voir Pal NYIRI, *op cit.*

[537] WANG Yong, « 200 entreprises dans la guerre des prix, trois problèmes majeurs du secteur de la location de voitures à Sanya (*200 Jiā gōngsī dǎ jiàgé zhàn 3 dà duǎn bǎn kùnrǎo sānyà qìchē zūlìn yè*, 200家公司打价格战3大短板困扰三亚汽车租赁业)», *Hainan daily*, disponible sur http://www.hinews.cn/news/system/2009/04/21/010463001.shtml, consulté le 21 mars 2014.

de l'île, sur un modèle similaire à celui des parcs d'attraction comme Disneyland. Chaque nouvel arrêt correspondra à une attraction touristique.

La mise en place de ces lignes participe aussi au développement immobilier de Hainan. L'urbanisation est l'un des objectifs affichés de la mise en place de ce réseau ferroviaire, comme le montre le discours du gouverneur de l'île lors de l'inauguration de la première ligne[538].

En créant de nouvelles lignes, le gouvernement provincial favorise la construction de nouveaux quartiers, ou complexes hôteliers en dehors de Haikou et Sanya. C'est ainsi le cas sur le littoral oriental de l'île, où le groupe hong kongais *CITIC Pacific* a construit des résidences hôtelières non loin de la ligne Haikou-Sanya[539]. Comme nous le verrons dans notre neuvième chapitre, le secteur immobilier reste l'un des piliers de l'économie hainanaise.

Enfin, on peut considérer que le développement du train à grande vitesse à Hainan renforce le statut de précurseur de l'île en matière de développement propre. La province de Hainan s'est bâtie une réputation d'une destination à la qualité de l'air élevée, et l'île entend bien conserver cette renommée. L'un des objectifs du plan de développement de Hainan est que pour 2020, les énergies renouvelables satisfassent la moitié des besoins énergétiques de l'île.

iv- La fin d'une île, la fin d'une périphérie ?

Depuis vingt ans, les autorités n'ont eu de cesse de connecter Hainan au continent, en créant des autoroutes, des aéroports, des lignes de chemin de fer. Au début des années 2000, est avancée l'idée de construire un tunnel reliant Haikou au continent[540]. Depuis, les autorités évoquent aussi la construction d'un pont routier et ferroviaire sur le détroit[541]. Si ce projet voit le jour, – il a été repoussé à plusieurs reprises notamment en raison de son coût très élevé (près de 120 milliards de yuan) –, cela mettra-t-il fin au statut périphérique de Hainan ?

---

[538] « 1st high-speed railway opens in Hainan », *Xinhua*, 30 décembre 2012, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/china/2010-12/30/content_11779222.htm, accédé le 21 mars 2014.

[539] « Summary financial report 2009 », *CITIC Pacific*, 2009, disponible sur http://www.citicpacific.com/report/summary/2009/summary09_e.pdf, consulté le 21 mars 2014.

[540] YANG Guanxiong, et Mattew CHEW, « Hainan », in Y. M. YEUNG, et SHEN Jianfa (eds), *The Pan-Pearl river delta : an emerging regional economy in a globalizing China*, Hong Kong, The Chinese University of Hong Kong, 2008, note 29, p.511.

[541] Xin Dingding, « High-speed link means fast future for tourism destination », *China daily*, 8 mars 2011, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2011-03/08/content_12132621.htm, consulté le 21 mars 2014.

v- Une île trop connectée ?

Si les infrastructures de transport sont nécessaires à l'essor du tourisme dans les régions périphériques, on peut s'interroger sur leur degré de développement. En d'autres termes, faut-il densifier toujours plus le réseau de transports ou y-a-t-il un seuil à ne pas franchir, au-delà duquel le développement des transports serait contre-productif pour le tourisme, et notamment le tourisme haut de gamme? Comme le note Prideaux, le développement des transports peut aussi entrainer l'essor d'un tourisme de masse[542]. Le développement des transports affecte donc l'image d'une destination et a des conséquences sur l'ensemble des objectifs définis en termes de tourisme. En augmentant son accessibilité, une destination peut attirer une clientèle qu'elle ne désirait pas.

L'image de Hainan reste celle d'une île préservée, d'un « paradis », les autorités insistent dans leur communication sur ses richesses naturelles. Cependant, l'afflux de touristes motorisés menace cet environnement. Ainsi, depuis 2010, chaque année, pendant les vacances du Nouvel An chinois, la ville de Sanya est confrontée à des problèmes de trafic et la circulation devient alors difficile, en raison de l'arrivée massive d'automobilistes venant des autres provinces par ferries[543]. La construction d'un périphérique autour de Sanya en 2012 n'a pas mis fin aux embouteillages. Deux nouveaux ponts sont en construction dans la ville, et les autorités réfléchissent à des moyens permettant de mieux contrôler le déplacement des touristes et de les inciter à utiliser les transports en commun. Cependant, elles ne remettent pas en question l'augmentation du nombre de visiteurs sur l'île.

On peut constater une évolution, tout du moins dans le discours des autorités provinciales sur ce sujet. En 2006, lors d'un entretien, l'ancien gouverneur de Hainan Wei Liucheng (卫留成) en poste de 2004 à 2007 s'inquiétait des problèmes générés par le tourisme de masse, notamment au niveau environnemental. S'il excluait de restreindre le nombre de touristes sur l'île à ce stade, il pensait que la question se poserait si Hainan attirait plus de visiteurs et déclarait alors :

---

[542] Bruce PRIDEAUX, *op. cit.*

[543] « Hainan prête à introduire des mesures de contrôle des voitures » (*Hǎinán jiāng shìdù kòngzhì zìjià yóu rù dǎo chēliàng*, 海南将适度控制自驾游入岛车辆, *Xinhua*, 10 février 2014 disponible sur http://news.xinhuanet.com/local/2014-02/10/c_119265943.htm, consulté le 21 mars 2014.

« *Hainan est une île magnifique, mais nous ne disons pas qu'il nous faille toujours plus de visiteurs. Si nous avons 40 à 50 millions de visiteurs par an, cela aurait des conséquences terribles sur l'environnement* »[544].

Aujourd'hui, alors que le tourisme annuel à Hainan atteint plus de 33 millions de visiteurs, Luo Baoming, actuel premier secrétaire du Parti Communiste à Hainan est plus nuancé. Pour lui, Hainan ne peut « refuser des touristes », mais doit plutôt s'adapter à leur arrivée[545]. Ce changement démontre une dépendance accrue au tourisme, Dans le cas de Hainan cette massification du tourisme pose plusieurs problèmes à la stratégie de développement économique de Hainan.

Le premier est celui de la préservation de l'environnement. Comme le note un rapport des Nation Unions, le tourisme de masse peut fragiliser l'environnement d'une destination et donc détruire son potentiel touristique. Dans ce cas, l'arrivée massive de visiteurs menace le secteur touristique à long terme[546].

Deuxièmement, l'arrivée massive des touristes à Hainan peut affecter durablement la réputation de l'île. La destination Hainan est touchée par une forte saisonnalité en raison du système rigide des vacances en Chine. Des abus concernant les prix des prestations touristiques sont régulièrement observés durant les vacances du Nouvel An chinois[547]. Le nombre toujours plus important de visiteurs durant la même période ne peut que faire augmenter ces mauvaises pratiques. Plusieurs études ont montré l'importance du bouche à oreille dans la réputation d'une destination touristique[548], et ce phénomène est amplifié par l'utilisation des réseaux sociaux[549]. En Chine, les mauvaises expériences de séjour à Hainan abondent sur le réseau *Weibo*, et fragilisent l'image de l'île[550].

---

[544] « Hainan island hopes to become China's Phuket », *Reuters*, 10 mars 2006, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2006-03/10/content_532402.htm, consulté le 30 avril 2014.

[545] YANG Yi, « China Exclusive: Resort island frets over inburst of cars », *Xinhua*, 14 février 2014, disponible sur http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-02/14/c_133114883.htm, consulté le 30 avril 2014.

[546] « FDI in tourism : the development dimension », *United Nations*, New York et Genève, 2007, p.xiv, disponible sur http://unctad.org/en/Docs/iteiia20075_en.pdf, consulté le 30 avril 2014.

[547] WEN Ya, « Swindled in Sanya », *Global Times*, 2 février 2012, disponible sur http://english.peopledaily.com.cn/90882/7717928.html, consulté le 30 avril 2014.

[548] Guido CANDELA, et Paolo FIGINI, *Economia del turismo e delle destinazioni*, Milan, McGraw-Hill, 2003.

[549] Irem ARSAL, *The influence of electronic word of mouth in an online travel community on travel decisions: a case study*, Thèse, Clemson, Clemson University, 2008, disponible sur http://tigerprints.clemson.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1273&context=all_dissertations, consulté le 30 avril 2014.

[550] « Hainan tries to restore confidence in tourism », *Xinhua*, 28 septembre 2012, disponible sur http://en.hainan.gov.cn/englishgov/News/201211/t20121114_796546.html, consulté le 30 avril 2014.

Enfin, une autre question est celle de la clientèle visée. Dans le plan 2010-2020, la priorité est donnée à un tourisme haut de gamme qui attirerait une clientèle étrangère. Le développement intensif des infrastructures du transport à Hainan permet à un plus grand nombre de touristes de visiter Hainan, et donc entraine un tourisme de masse. Il y a donc contradiction entre l'objectif défini dans le plan, et les politiques adoptées. Comme le note Julio Aramberri, l'antonyme du tourisme de masse est le tourisme élitiste[551]. Les deux types de tourisme ont du mal à coexister dans le même lieu. Ce phénomène a d'ailleurs été étudié par des sociologues du tourisme comme Holder[552] ou Wiese[553] qui ont développé la théorie de l'autodestruction du tourisme (*self-destruct theory of tourism*).

En favorisant un tourisme de masse, contrairement à la stratégie définie par le plan 2010-2020, les autorités locales suivent un modèle que les autres destinations internationales tentent de rejeter du fait de son impact négatif sur l'environnement et la société[554].

C) Une dépendance économique ?

On a pu constater que Hainan dispose d'infrastructures très développées ; mais quels en sont les coûts ? Hainan dispose d'un PIB peu élevé comparé aux autres provinces[555]. Comment ces nouveaux moyens de transports sont-ils financés ? Cette modernisation entraine-t-elle une certaine dépendance économique de la province envers le gouvernement central ?

1. Le financement des transports dans les régions périphériques

D'autres îles que Hainan ont déjà été confrontées à la question du financement des infrastructures et notamment des transports. Ceux-ci demandent de lourds investissements, et bien souvent seul l'Etat, -au niveau central et/ou local-, peut les financer. Après leur

[551] Julio ARAMBERRI, *Modern mass tourism*, Bingley, Emerald Group, 2010, p.1.

[552] J. HOLDER, « Pattern and impact of tourism on the environment of the Caribbean », Tourism Management Vol.9, n° 2, 1988, pp.119-127.

[553] Wiese a étudié ce phénomène à Cancun. Cette destination a progressivement été désertée par les touristes fortunés à mesure que se développaient le tourisme de masse.
Peter WIESE, « Environmental impact of urban and industrial development a case history : Cancún, Quintana Roo, Mexico ». *Environment and developmentin coastal regions and in small islands*, UNESCO, 2000, disponible sur http://www.unesco.org/csi/wise/cancun1.htm, consulté le 30 avril 2014.

[554] Sheela AGARWAL et Gareth SHAW, « Introduction : the development and management of coastal resorts : a global perspective », Sheela AGARWAL et Gareth SHAW (eds.), *Managing coastal tourism resorts : a global pespective*, Clevedon, Channel View publications, 2007, pp.1-18.

[555] En 2012, la province de Hainan était classée au 28e rang des régions administratives chinoises pour son PIB.

construction, ces infrastructures de transport peuvent se révéler coûteuses sur le long terme en raison de frais de fonctionnement élevés et de leur faible rentabilité. Si leur exploitation peut être confiée à des entreprises privées, publiques ou mixtes, elle dépend généralement de subventions publiques[556].

a) Le principe de continuité territoriale

Le financement entier ou partiel de ces infrastructures, notamment de leur fonctionnement par l'Etat est alors justifié au nom du principe de continuité territoriale, afin de mieux intégrer ses régions les plus éloignées ou enclavées. Les divers financements liés à la continuité territoriale peuvent prendre la forme d'aides à la mobilité offertes aux habitants des régions périphériques ou encore de subventions accordées aux entreprises de transports[557].
Il s'agit alors pour l'Etat de soutenir un marché du transport qui ne pourrait résulter seulement de l'offre et de la demande. Sans aide, faute de rentabilité, les entreprises n'assureraient pas ces liaisons entre régions centrales et périphéries ou à des coûts qui empêcheraient la majorité de la population périphérique de se déplacer.

Cette intervention de l'Etat dans le secteur des transports dans les régions périphériques est validée dans de nombreux pays. Ainsi, l'Union Européenne intervient dans le financement des transports dans certaines régions périphériques à travers le programme FEDER (Fonds européen de développement régional). D'autre part, malgré la libéralisation des transports, l'Union Européenne reconnait le droit de ses membres à mettre en place des mesures de soutien au transport vers des régions périphériques[558].
En France, en plus des RUP, d'autres îles bénéficient du principe de continuité territoriale. L'exemple le plus illustratif est celui de la Corse. Si à l'origine, en 1976, cette politique concernait uniquement le transport maritime notamment à travers la création de la SCNM (Société Nationale Corse Méditerrannée)– société régulièrement en difficultés financières –, à

[556] Alain MARCIANO et Xavier PERALDI, « Le financement des infrastructures de transport dans les régions périphériques : une approche par les choix publics », *Revue économique*, Vol.38, n°2, 1997, pp.257-270, disponible sur http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/reco_0035-2764_1997_num_48_2_409874, consulté le 30 avril 2014.
[557] *Systems of transport in the islands*, Paris, L'Harmattan, 1996.
[558] Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires. Journal officiel n° L 240 du 24/08/1992 p. 0008 – 0014.

partir de 1992, elle est étendue aux liaisons aériennes avec le continent, puis est complétée par des aides à la mobilité pour la population locale suivant des critères sociaux[559].

Des politiques similaires ont été mises en place par d'autres Etats de l'Union Européenne comme au Portugal dans les îles de Madère et des Açores[560]

On retrouve ce concept aussi dans d'autres régions du monde. Ainsi, le principe de continuité territoriale est aussi en vigueur aux Etats-Unis à travers l' « *essential air service* », un programme qui a pour objet de « maintenir un niveau minimum de liaisons aériennes régulières » dans les régions les plus isolées et notamment en Alaska et à Hawaii[561].

Au Japon, l'agence pour le développement d'Okinawa (*Okinawa kaihatsuchō*, 沖縄開発庁), sous la direction de l'administration centrale, est en partie chargée d'investir dans les infrastructures de transports de l'archipel[562].

Toutefois, l'efficacité du principe de continuité territoriale est parfois contestée. Ces politiques se révèlent coûteuses, et les transports subventionnés peuvent fausser la concurrence avec de possibles entreprises privées[563].

De plus, les dotations reçues par les territoires insulaires pour assurer la continuité territoriale et développer les infrastructures de transports peuvent accroitre la dépendance économique de ces régions envers le centre. Ainsi, si l'on prend l'exemple de la Corse, en 2013 près de 30% du budget total de la région provenait de la dotation de continuité territoriale versée par Paris[564].

---

[559] Justin DANIEL, « Obligations de services publics et continuité territoriale entre les DOM-TOM et la métropole : des dispositifs en trompe-l'œil ? », in Roselyne ALLEMAND et Laurence SOLIS-POTVIN (éds.), *Egalité et non-discrimination dans l'accès aux services publics et politiques publiques territoriales*, Actes du colloque organisé par l'Institut droit et économie des dynamiques en Europe (ID2), 8-9 octobre 2007, Paris, L'Harmattan, 2008p.213-230.

[560] Voir l'article 13 de la constitution de la république portugaise. « Artigo 13 : Princípio da continuidade territorial e ultraperiferia », *Constituição da República Portuguesa*, 2014, Coimbra, Edições Almedina.

[561] « Essential air service », *United States department of transportation*, 29 avril 2014, disponible sur http://www.dot.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service, consulté le 30 avril 2014.

[562] Hiroshi KAKAZU, *op. cit.*

[563] Xavier PERALDI, « Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public », *Politique et management public*, Vol.25, n°1, 2007, pp.131-150.

[564] « Dépendance relative aux transports », *Agence d'aménagement durable, de planification et d'urbanisme de la Corse*, disponible sur http://www.corse.fr/padduc/5-4-3-Dependance-relative-aux-transports_a49.html, consulté le 30 avril 2014.

b) *Des « éléphants blancs » ?*

Dans certain cas, les infrastructures de transport dans les régions périphériques ne sont pas adaptées à leur environnement. Leur construction se révèle coûteuse, pèse dans le budget des autorités locales ; et, faute de rentabilité suffisante, ces réalisations posent la question de l'endettement à long terme de l'administration locale. Pour Roberta Capello, la construction de certaines infrastructures, désignées comme des *éléphants blancs*, peut être contre-productive en raison de leur faible utilité et de leurs coûts élevés[565].

A terme, à cause d'infrastructures inadaptées, ces régions périphériques voient leur dépendance économique envers l'administration centrale s'accroitre, car elles ne peuvent financer ces projets de manière autonome.

2. Le coût des transports à Hainan

Il n'existe pas à Hainan de programme de continuité territoriale comparable à ceux mis en place en Europe. Les administrations centrales et locales n'offrent pas d'aides à la mobilité pour les résidents de Hainan désirant se rendre sur le continent. Cependant, l'intervention de l'Etat dans le financement des transports de l'île reste prépondérante. Comme nous le verrons dans notre huitième chapitre, la compagnie aérienne *Hainan Airlines*, propriété de la province, est au cœur des politiques de transport de l'île.

Les différentes infrastructures de transport réalisées sur l'île représentent des investissements élevés. Ainsi, avec un coût d'environ 20 milliards de RMB, la ligne à grande vitesse reliant Haikou et Sanya sur la côte orientale inaugurée en 2010, était alors le projet le plus cher réalisé sur l'île[566]. Ce record doit être dépassé par la construction de la seconde ligne à grande vitesse qui nécessite des investissements à hauteur de 27 milliards de RMB.

Si ces nouvelles infrastructures permettent d'améliorer la compétitivité de l'île à long terme, leurs coûts sont très importants, et dans le cas des lignes à grande vitesse, leur exploitation n'est pas économiquement rentable à court terme. Ces investissements sont très lourds et sont à l'origine de dettes importantes aux niveaux national[567] et local.

---

[565] Roberta CAPELLO, « Infrastructure », in Kenneth BUTTIN *et al.* (eds.), *A dictionary of transport analysis*, Cheltenham, Edward Elgar, 2010.

[566] « First high-speed railway opens in Hainan », *Xinhua*, disponible sur http://en.hainan.gov.cn/englishgov/News/201101/t20110101_76874.html, consulté le 14 21 mars 2014.

[567] Zhao Jian « Solving the railway financing dilemma », *Caixin*, 14 août 2013, disponible sur http://english.caixin.com/2013-08-14/100569375.html, consulté le 21 mars 2014.

L'ensemble de ces infrastructures est financé conjointement par le gouvernement central[568] et les autorités provinciales. Pour pouvoir financer ces nouveaux transports, le gouvernement provincial de Hainan a dû emprunter auprès d'institutions financières comme la « *China Development Bank* »[569]. Hainan n'est pas l'unique province à devoir s'endetter pour mener sa politique de développement, mais son taux d'endettement est l'un des plus élevés de Chine, et atteignait près de 93% de son PIB en 2010[570]. D'autre part, pour financer ces infrastructures, sans dépendre totalement des prêts bancaires, le gouvernement provincial à recours à l'aménagement urbain et au développement des zones contiguës aux nouvelles lignes ferroviaires[571], ce qui favorise la spéculation immobilière.

Malgré ces différentes ressources de financement, la province ne peut assumer seule le coût des nouvelles infrastructures de transports. La part des investissements assurés par le gouvernement central reste élevée. Ainsi, si l'on s'intéresse au projet de nouvel aéroport de Boao qui devrait être inauguré à la fin de l'année 2015, sur un budget total de 1,127 milliard de RMB, le gouvernement central prend en charge 256 millions et le fond de développement de l'aviation civile 374 millions[572].

Par conséquent, on s'aperçoit qu'avec le plan de développement 2010-2020, le gouvernement provincial a accru sa dépendance économique envers le pouvoir central. Il ne peut financer seul ces infrastructures liées au tourisme.

3. Le bilan des transports à Hainan

L'amélioration des infrastructures reste une condition majeure au développement et à l'intégration d'une région. Pour les îles à vocation touristique, la multiplication des moyens de transport favorise l'arrivée des visiteurs. De nombreuses études ont ainsi montré le rôle

[568] Dans le cas des lignes à grandes vitesse, le ministère des chemins de fer est le principal investisseur au niveau central.

[569] « CDB joins hands with Hainan in constructing a new socialist countryside », *China Development Bank*, 10 avril 2006, disponible sur http://www.cdb.com.cn/english/NewsInfo.asp?NewsId=1726 , consulté le 21 mars 2014.

[570] Wang Jing, «Local governments admit being deep in a hole », *Caixin*, 31 août 2010, disponible sur http://english.caixin.com/2011-08-31/100296938.html, consulté le 21 mars 2014.

[571] « Construction le long du train léger à Haikou (*Hǎikǒu qīngguǐ jiànshè dàidòng yánxiàn téngfēi*, 海口轻轨建设带动沿线腾飞) », *Jīn shǒuzhǐ dìchǎn*, (金手指地产), 15 juin 2009, disponible sur http://han.house.sina.com.cn/30/2009-06-16/8783.html, consulté le 21 mars 2014.

[572] Lena GE, « Hainan Boao airport given green light », *WCARN*, 15 janvier 2013, disponible sur http://www.wcarn.com/cache/news/23/23562.html, consulté le 21 mars 2014.

crucial que jouaient les lignes aériennes dans le secteur touristique des îles tropicales[573]. Mais, il est nécessaire de prendre en compte certaines limites posées par l'essor des transports sur le développement du tourisme dans les régions périphériques.

Comme nous avons pu le constater les transports ont joué donc un rôle central dans le développement du tourisme à Hainan. L'île est aujourd'hui très bien desservie. Mais, les infrastructures de transports se révèlent peu adaptées à la stratégie touristique choisie pour Hainan. Ces infrastructures favorisent un tourisme de masse qui fragilise son environnement naturel alors que l'objectif du plan 2020-2020 est de transformer Hainan en destination internationale, et donc de faire de l'île un produit haut de gamme. Il y a donc une certaine contradiction entre les infrastructures mises en place et l'objectif affiché.

Un second problème est celui du coût élevé de ces infrastructures de transport. D'une part, ces investissements renforcent la dépendance économique de Hainan envers Beijing puisqu'une partie est prise en charge par l'administration centrale, et d'autre part, ils fragilisent les finances locales.

Le bilan de l'amélioration des transports à Hainan en terme développement régional est donc mitigé. Ces infrastructures n'ont pas mis fin au statut périphérique. Le développement des transports est un facteur important du désenclavement de l'île, mais ne peut être une « *condition suffisante au développement* »[574]. D'autres éléments doivent être pris en considération notamment les acteurs de la gouvernance locale, le degré d'autonomie, les politiques spéciales accordées à l'île.

[573] Voir par exemple Jean-Christophe GAY, « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, n°58, 2000, p.17-22.

[574]Peter NIJKAMP, et Eddy BLAAS, *op. cit.*

Chapitre VI, les politiques spéciales appliquées à Hainan

Comme nous l'avons montré dans notre quatrième chapitre, l'île de Hainan a bénéficié durant les réformes d'un statut particulier celui de Zone Economique Spéciale. Elle devient alors un « Far West » où tout semble possible. Plus petite, moins peuplée, plus isolée que les autres provinces, Hainan sert de terrain d'expérimentation pour Beijing. Les réformes qui y étaient appliquées sont reproduites dans les autres provinces en cas de succès. L'administration provinciale demandait plus d'autonomie pour accroître sa capacité à attirer les investisseurs, mais rencontrait dans certains cas, tels que celui de la création d'une bourse de valeurs à Haikou, l'opposition du gouvernement central. Durant les réformes, le statut spécial de Hainan n'a pas mis fin à la dépendance politique envers le Centre, mais reflétait les relations entre Beijing et sa province insulaire.

Dans le cadre du plan de développement du tourisme 2010-2020, plusieurs mesures spécifiques ont été introduites à Hainan, principalement pour soutenir son secteur touristique. Les deux mesures phares de ce plan, censées rendre l'île plus attirante, sont l'ouverture de boutiques hors taxes et le développement des loteries. Comment ces innovations doivent-elles être considérées ? D'autres territoires insulaires bénéficient de mesures similaires, et jouissent d'une grande autonomie ; Hainan suit-elle ce modèle ? Ces politiques ont-elles changé les relations entre les administrations locale et centrale ? Ou au contraire la Chine continue-t-elle d'expérimenter à Hainan certaines de ses réformes : et dans ce cas, ces politiques sont-elles réellement innovantes si replacées dans leur contexte régional ?

A) Les politiques spéciales en Chine

1. Les réformes par expérimentation

a) Un « fédéralisme de laboratoire »

Hainan n'est pas l'unique province à avoir expérimenté des mesures spéciales dans les années 1980 et 1990. La Chine appliquait alors des politiques d'expérimentation pour mener à bien ses réformes, ce qui a amené plusieurs chercheurs à qualifier le système politique chinois de « fédéralisme de laboratoire » (*laboratory federalism*)[575]. L'avantage de cette méthode est bien sûr de limiter les risques : en cas d'échec, seule la région où est appliquée la mesure concernée est touchée[576]. Jacobs nous indique que les provinces les plus riches telles que le Zhejiang et Shanghai échappent à ces expérimentations dans la première partie des réformes, en raison de leurs poids économique. Si ces mesures échouaient, le gouvernement central se priverait alors d'importantes ressources fiscales, il leur préfère la province du Guangdong dont il tire moins de revenus[577]. Il faudra attendre la fin des années 1980 pour que Shanghai commence à bénéficier de programmes spéciaux[578].

Cette méthode avait déjà été utilisé dans le passé, notamment à la fin des années 1950, lorsque la Chine abandonne le modèle soviétique et cherche sa propre voie. Comme le note Goodman, jusqu'au début des années 1960, le gouvernement central encourage les initiatives locales[579].
La même méthode est appliquée au début des réformes. Ainsi, en 1978, la province du Sichuan est la première à expérimenter la décollectivisation des terres, cette mesure sera ensuite appliquer à l'ensemble de la Chine[580]. Par la suite, les politiques d'ouverture seront

---

[575] Becky CHIU et Mervyn K. LEWIS, *Reforming China's state-owned enterprises and banks*, Cheltenham, Edward Elgar, 2006.
Le concept de fédéralisme de laboratoire a été développé par plusieurs chercheurs dont Strumpf. STRUMPF, K. S., « Does government decentralization increase policy innovation? », *Journal of Public Economic Theory*, Vol. 4, 2002, pp.207-241.
[576] Richard SCHIERE, *China's development challenges: economic vulnerability and public sector reform*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2010, p.14.
[577] Marco R. DI TOMMASO *et al.*,*Southern China : industry, development and industrial policy*, Abingdon, UK, et New York Routledge, 2013.
[578] J. Bruce JACOBS, « Shanghai: an alternative centre ? », in David S. G. GOODMAN (ed.), *China's provinces in reform : class, community and political culture*, Londres et New York, Routledge, 1997, pp.163-198.
[579] David S. G. GOODMAN, *Centre and province in the People's Republic of China: Sichuan and Guizhou, 1955-1965*,Cambridge, Cambridge University Press, 1986.
[580] Christopher A. McNALLY, « Sichuan: driving capitalist development Westward », *The China Quarterly*, 2004, pp.426-447.

appliquées principalement dans les provinces du littoral notamment avec la création des zones économiques spéciales.

b) Une demande locale

Ces politiques d'expérimentation ne peuvent être considérées simplement comme le résultat de la volonté du gouvernement central, mais aussi celui d'une demande au niveau provincial[581]. Chaque province, chaque ville désire l'application de mesures spéciales pour attirer plus d'investisseurs et accroitre ses ressources fiscales ce qui est à l'origine d'une forte concurrence entre les territoires[582]. Des programmes pilotes sont aussi appliqués dans le domaine social avec par exemple la réforme du *hukou* à Chongqing[583]. Bien sûr, les provinces les mieux représentées dans l'appareil politique chinois, au sein du bureau politique, en particulier celles qui possèdent les représentants les plus influents, ont plus de chances de voir leur projet d'expérimentation aboutir. Ainsi, pour Peter Cheung, la création de la zone de Pudong à Shanghai est le fruit d'intenses actions de pression de la part des responsables politiques originaires de cette ville[584]. Thierry Sanjuan, parle d'un « lobby shanghaien » bien implanté à Beijing[585] au sein des institutions clefs du régime, comme le bureau politique et le comité central du Parti Communiste. Friedman indique que dans les années 1950, le Sichuan bénéficie de sa forte représentativité au sommet de l'Etat pour mettre en place des politiques expérimentales[586].

La province de Hainan, quant à elle, ne dispose pas de réseau comparable, et depuis 1992, nous pouvons constater qu'une très petite minorité de membres du Politburo est originaire de

---

[581] Philip HSU, « Balancing developmental needs with vertical and horizontal power competition in China, 1993-2004 », in Philips HSU *et al.* (eds.), *In search of China's development model: beyond the Beijing consensus*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2011, pp.128-146.

[582] Hans HENDRISCHKE, « Provinces in competition : region, identity, and cultural construction », in Hans HENDRISCHKE et FENG Chongyi (eds.), *The political economy of China's provinces: competitive and comparative advantage*, Londres, New York, Routledge, 1999, pp.1-30.

[583] LUO Rumin, *Becoming urban, state and migrations in contemporary China*, Kassel, Kassel University press, 2014.

[584] Peter T. Y. CHEUNG, « The political context of Shanghai's economic development », in Y. YEUNG et SUNG Yun-wing, *Shanghai: transformation and modernization under China's Open Policy*, Hong Kong, the Chinese University Press, 1996, pp.49-92.

[585] Thierry SANJUAN, *op. cit.*

[586] David S. G. GOODMAN, *Centre and province in the People's Republic of China: Sichuan and Guizhou, 1955-1965*, *op. cit.*

Hainan, ou a occupé des postes importants sur l'île[587]. Par conséquent, les politiques spéciales mises en place sont principalement le fruit de la volonté du pouvoir central.

2. Une décentralisation asymétrique

Malgré les différentes expériences qui ont accru l'autonomie de ses provinces, la Chine n'est pas un Etat fédéral. Le gouvernement central reste au cœur du processus de décision, et peut s'opposer à certaines réformes locales jugées contraires à l'intérêt du pays. Ainsi, pendant longtemps l'émission d'obligations par les gouvernements locaux est restée interdite par Beijing.

Tous les territoires chinois ne disposent pas de la même autonomie. On peut donc parler de décentralisation asymétrique[588]. Dans le cadre du principe « un pays, deux systèmes », les régions administratives spéciales de Hong Kong et Macao bénéficient d'une forte autonomie, et sont responsables d'une large partie de leurs affaires internes. Leur statut politique est garanti, dans chacun des cas, par une loi fondamentale qui régit les rapports entre « la région administrative spéciale » et le gouvernement central chinois[589]. Ces deux territoires ont conservé leur système juridique d'avant leur rétrocession. D'autre part, malgré leur appartenance à la Chine, Hong Kong et Macao conservent le contrôle de leurs frontières avec le reste du pays.

La Chine possède aussi cinq régions autonomes, le Guangxi, le Ningxia, la Mongolie intérieure, le Xinjiang et le Tibet. Leur statut de région autonome est justifié par le fait qu'une grande partie de leur population n'appartient pas à l'ethnie Han[590]. Ces régions disposent, officiellement, de plus d'autonomie que les provinces ; ainsi l'article 118 de la Constitution donne au gouvernement d'une région autonome le droit d'initiative des politiques de développement local, cependant celles-ci doivent respecter les directives du gouvernement

---

[587] Le « politburo » (ou bureau politique) chinois réunit entre 19 et 25 hauts dirigeants. Désignés par le comité central du parti communiste pour une période de cinq ans, ses membres supervisent la politique générale du pays. C'est l'une des institutions politiques les plus importantes en Chine.

Au sein 18e politburo (2012 à nos jours), seul Wang Qishan (王岐山) a exercé des fonctions à Hainan, en tant que secrétaire du Parti à Hainan de 2002 à 2003.

[588] CHIEN, S.-S., « Institutional innovations, asymmetric decentralization and local economic development- case study of Kunshan, in post-Mao China », *Environment and Planning C: Government and Policy*, Vol. 25, n°2, 2007, pp.269-290.

[589] Danny GITTINGS, *Introduction to the Hong Kong basic law*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2013.

[590] En effet, à chaque région autonome correspond une ethnie particulière, les Hui, chinois de confession musulmane pour le Ningxia, les Mongols pour la Mongolie intérieure, les Ouïghours pour le Xinjiang, les Tibétains pour le Tibet, et les Zhuang pour le Guangxi. Le gouverneur doit appartenir au groupe ethnique qui désigne la région.

central[591]. Mais, il s'agit principalement de mesures spécifiques au secteur de la culture[592], comme par exemple la reconnaissance de l'ouighour comme seconde langue officielle du Xinjiang, avec le chinois[593].

Ainsi que nous l'avons vu précédemment, le degré réel d'autonomie des territoires chinois dépend plus de leur capacité de négociation avec le pouvoir central que de leur statut.

3. Un statut insulaire pour Hainan ?

Comme nous avons pu le constater dans notre premier chapitre, un statut particulier était accordé aux régions ultra-périphériques européennes en raison de leurs particularismes. Nous avons aussi pu noter dans notre cinquième chapitre que dans de nombreuses régions du monde, les territoires insulaires bénéficiaient de politiques spéciales pour faciliter les échanges avec le continent. Il semblerait que l'on soit confronté à une tendance globale, et dans ce cas on peut s'interroger sur le cas de Hainan. Les politiques spéciales mises en place à Hainan témoignent-elles de la continuation des réformes par expérimentations ou doivent-elles être considérées comme un premier pas vers un statut spécial prenant en compte l'insularité de la province ?

B) Les boutiques hors taxes à Hainan

En 2011, à la suite de l'application du plan 2010-2020, Hainan ouvrait ses deux premières boutiques hors taxes aux touristes étrangers et nationaux. Cette mesure constituait alors une innovation importante, et l'île était la première province à l'expérimenter, ce qui lui conférait un statut spécial qui, comme nous le verrons, était envié par les autres provinces. Cette politique se révèle être un succès : un an seulement après leur ouverture, le volume des ventes de ces deux boutiques approchait les 1,8 milliards de RMB[594]. Mais on peut s'interroger sur

[591] Article 118 de la constitution de la République Populaire de Chine.

[592] Susan D. BLUM, et Lionel M. JENSEN, « Introduction: reconsidering the Middle Kingdom », in Susan D.BLUM, et, Lionel M. JENSEN (eds), *China off center: mapping the margins of the middle kingdom*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2002, pp.1-24.

[593] Cependant, dans la réalité, ces deux langues ne sont pas traitées de la même manière, et la langue chinoise supplante la langue ouigour dans l'administration. ZHOU Minglang, « Minority language policy in China: equality in theory and inequality in practice », in ZHOU Minglang, SUN Hongkai (eds ?), *Language policy in the People's Republic of China: theory and practice Since 1949*, Dordrecht, Kluwer Academic, Publishers, 2004, pp.71-96.

[594] HUANG Xiaohui et WU Shengjing, « Duty-free shopping booms in Hainan », *People's daily*, 24 avril 2012, disponible sur http://english.peopledaily.com.cn/90778/7797715.html, consulté le 30 mai 2014.

l'impact de cette politique à long terme. Dans un environnement concurrentiel, à la fois au niveau national et international, l'île de Hainan peut-elle émerger comme une destination majeure du *shopping* ? D'autre part, l'autorisation des boutiques hors taxes à Hainan ne ferait-elle pas qu'anticiper d'autres réformes visant notamment le secteur des produits de luxe en Chine ?

1. Boutiques hors taxes, détaxe et tourisme chinois

De nombreux Etats ou régions, notamment les îles périphériques, ont mis en place des programmes de réduction de taxe (boutiques hors taxes, détaxe) afin de développer le tourisme. Cependant, comme le note Frédéric Dimanche, l'impact économique des boutiques hors taxes et de la détaxe reste un sujet encore peu étudié dans la littérature du tourisme[595]. Les quelques études qui ont été réalisées sur le sujet montrent l'aspect positif des boutiques hors taxes sur l'essor touristique d'une destination, ainsi par exemple, les boutiques hors taxes permettent de réduire les coûts de transport, puisque que leur recettes participent au financement des professionnels du secteur (ports, aéroports, compagnies aériennes…)[596].

a) Les boutiques hors taxes

La première boutique hors taxes est inaugurée en Irlande, à l'aéroport de Shannon en 1947. Elle ciblait principalement les voyageurs en transit entre l'Europe et les Etats-Unis[597]. Depuis, il est possible d'en trouver dans pratiquement tous les aéroports internationaux, et certaines sont devenues des attractions à part entière.

Si les boutiques hors taxes aéroportuaires sont généralement situées dans la zone de départs,[598] depuis les années 1990, de plus en plus d'aéroports en offrent en zone d'arrivée afin d'augmenter leurs recettes[599], c'est par exemple le cas à l'aéroport de Genève depuis 2011[600].

---

[595] Frédéric DIMANCHE, « The Louisiana tax free shopping program for international visitors: a case study », *Journal of Travel Research*, Février 2003, Vol. 41, n°3, pp. 311-314.

[596] Caroline MURPHY, « The impacts which the Duty Free industry has had on tourism in Ireland, with particular interest in Rosslare Harbour », *Dissertation de licence*, Dublin, National College of Ireland, 1999, disponible sur http://trap.ncirl.ie/106/1/Caroline_Murphy.pdf, consulté le 30 mai 2014.

[597] Timothy DALLEN, *Shopping tourism, retailing and leisure*, 2005, Clevedon, Channel View, p.135.

[598] BIA, Y. « The international duty free market », *Travel and tourism analyst*, 1996, n°6, pp.37-63.

[599] Rigas DOGANIS, *The airport business*, Abingdon, UK, Routledge, 1992, p.62.

[600] « Genève Aéroport se dote d'une boutique hors taxes à l'arrivée », *Aéroport de Genève*, 31 mai 2011, disponible sur https://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-256/1142_read-8851/, consulté le 20 mai 2014.

b) *Les produits détaxés*

Plusieurs Etats ont choisi de ne pas faire payer ou de rembourser les taxes ou TVA sur certains produits achetés par des visiteurs étrangers. C'est par exemple le cas dans l'Union Européenne, où les touristes extra-communautaires peuvent se faire rembourser la TVA de leurs achats sous certaines conditions. Les touristes chinois en Europe sont d'ailleurs parmi les premiers à profiter de ce dispositif[601]. Aux Etats-Unis, les Etats du Texas[602] et de la Louisiane[603] offrent des dispositions similaires aux visiteurs étrangers.

c) *Hors taxes et détaxe dans les iles périphériques*

Les boutiques hors taxes sont généralement situées dans les zones internationales des aéroports ou ports, et donc n'y sont pas appliqués les taxes locales et droits de douane. Par conséquent, les boutiques hors taxes sont réservées aux voyageurs venant de l'étranger, et ne sont pas destinées aux touristes du pays, car il est nécessaire de quitter le territoire pour en bénéficier. C'est pour cette raison notamment, que dans l'Union Européenne, union douanière, les boutiques hors taxes ont disparu aux frontières internes des pays-membres depuis 1999. Il existe cependant des exceptions à cette règle, que l'on trouve principalement dans les îles périphériques.

Au sein même de l'Union Européenne, les règles concernant la TVA communautaire ne sont pas appliquées dans certaines îles ou micro-territoires comme Gibraltar, les îles Canaries, Ceuta, Melilla, ou encore les îles allemandes d'Helgoland[604], dont l'économie dépend largement du tourisme et du commerce hors taxes. C'est aussi le cas des îles Åland en Finlande, où les ferries reliant l'archipel à la Suède et à la Finlande continuent de proposer des produits hors taxes à leurs passagers, quelle que soit leur nationalité[605].

---

[601] En 2011, un quart du volume des achats détaxés en France provenaient des touristes chinois Mathilde DE VISSEYRIAS, « Les touristes chinois flambent en shopping », *Le Figaro*, 16 janvier 2012, disponible sur http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2012/01/16/04016-20120116ARTFIG00696-les-touristes-chinois-flambent-en-shopping.php, consulté le 30 mai 2014.

[602] John MOGAB *et al.*, « Manifesto: the Texas sales tax rebate and cross-border Mexican shoppers », *Texas Business Review*, octobre 2005, pp.1-6, disponible sur http://repositories.lib.utexas.edu/bitstream/handle/2152/14908/tbr-2005.10.pdf?sequence=2, consulté le 30 mai 2014.

[603] Frédéric DIMANCHE, *op. cit.*

[604] D'autres territoires ont leur propre système fiscal, car ne faisant pas partie de l'Union Européenne, c'est le cas par exemple des îles anglo-normandes ou des îles Féroé.

[605] « The significance of duty-free sales on board ferries to the transnational transport system in the Baltic Sea Region », *ÅSUB (institut de statistiques et de recherche des îles Åland*), n°8, 2011, disponible sur http://www.asub.ax/files/rapport_2011_8.pdf, consulté le 30mai 2014.

Plusieurs destinations hors taxes peuvent aussi être trouvées en Asie. Hong Kong, grâce à son statut de port franc, attire dans ses centres commerciaux les voyageurs de toute la région[606]. Cependant quelques produits (le tabac, l'alcool, les parfums…) y sont tout de même taxés, mais restent relativement moins chers que dans les pays voisins. Le succès de Hong Kong comme destination de *shopping* a incité la Corée du Sud[607] et le Japon à développer le commerce hors taxes dans leurs îles périphériques.

Ainsi, en 1998, l'archipel d'Okinawa voit son régime douanier modifié, et les boutiques hors taxes y sont alors autorisées[608] ; une première ouvre en 2002 à l'aéroport principal d'Okinawa, et en 2004, une autre boutique hors taxes est inaugurée dans le centre-ville de Naha, capitale de l'archipel[609]. Touristes étrangers et japonais peuvent s'y rendre, leurs achats hors taxes sont limités à 200 000 yen. L'île de Jeju en Corée du Sud bénéficie d'un programme comparable. La première boutique hors taxes a ouvert ses portes en 2002[610], et d'autres ont été inaugurées par la suite où étrangers et Coréens peuvent faire des achats. Enfin, un dernier exemple régional est celui des îles Kinmen (金门) et Matsu (马祖), à Taïwan, où devraient prochainement être construits plusieurs centres commerciaux hors taxes pour les visiteurs domestiques et étrangers (principalement chinois).

Dans le cas d'Okinawa et Jeju, le commerce hors taxes a été introduit pour rendre ces destinations plus attirantes pour les touristes du pays et diminuer ainsi la concurrence avec d'autres destinations régionales comme Hong Kong ou encore Guam.

Cependant, depuis quelques années, un changement de stratégie s'opère. Il ne s'agit plus d'attirer les touristes nationaux dans ces boutiques hors-taxes, mais plutôt les visiteurs chinois.

---

[606] Sunny Kai-sun KWONG, *Tourism and the Hong Kong economy*, Hong Kong, City University of Hong Kong Press, 1997.

[607] En 1997, le plan de développement de Jeju a pour objectif de rendre « *Jeju plus compétitive que Hong Kong*», dans les domaines du tourisme, de la finance, des industries de hautes technologies.
« Jeju free international development center », *JDC*, disponible sur http://english.jdcenter.com/doc/down/PR/content_jdc_en.pdf, consulté le 30 mai 2014.

[608] « Special system for Okinawa », *Okinawa regional customs*, disponible sur http://www.customs.go.jp/okinawa/english/04/index.htm, consulté le 30 mai 2014.

[609] « Naha boasts first duty-free shop not in an airport » *The Japan Times*, 16 décembre 2004, disponible sur http://www.japantimes.co.jp/news/2004/12/16/business/naha-boasts-first-duty-free-shop-not-in-an-airport/#.U5GQQHJ_vKg, consulté le 30 mai 2014.

[610] Sunwoo JUNG, « Jeju duty-free shops to open to domestic travelers», *Chosun media*, 3 juillet 2002, disponible sur http://english.chosun.com/site/data/html_dir/2002/07/03/2002070361022.html, consulté le 30 mai 2014.

d) Le marché chinois

Selon une étude réalisée par *Global Blue*, en 2013, les dépenses des touristes chinois représentaient près de 27% des achats détaxés dans le monde[611]. Cet engouement des touristes chinois pour les boutiques hors taxes peut s'expliquer par plusieurs raisons.

Premièrement, le tourisme en provenance de Chine a connu une progression très forte depuis le début des années 2000. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme, le nombre de voyages internationaux effectués par des touristes chinois a été multiplié par huit de 2000 à 2012. La Chine est depuis 2012, le premier marché émetteur de touristes au monde, et les Chinois dépensent plus de 100 milliards de dollars en voyages à l'étranger chaque année[612]. Les Chinois étant les plus grands voyageurs, il est normal de les retrouver en grand nombre dans les boutiques hors taxes des aéroports.

D'autre part, la Chine est devenue le premier marché des produits de luxe, malgré un ralentissement depuis les politiques anti-corruption mises en œuvre en 2012[613]. La nouvelle classe moyenne chinoise est très désireuse de produits haut de gamme, et profite de voyages à l'étranger pour s'en procurer à des coûts inférieurs à ceux pratiqués en Chine[614]. En effet, les produits de luxe d'origine étrangère sont soumis à de nombreuses taxes en Chine. S'ajoutent à la TVA (17%), des droits de douanes pour les produits importés et une taxe sur la consommation qui varie selon les produits[615]. Il est donc avantageux pour les touristes chinois d'acheter des produits de luxe dans les boutiques hors taxes plutôt que dans les magasins présents en Chine.

---

[611] « Alipay and Global Blue enter into a collaboration », *Global Blue*, 23 juin 2014, http://corporate.globalblue.com/press-centre/alipay-and-global-blue-enter-into-a-collaboration-to-enhance-tax-refund-services-to-chinese-globe-shoppers/, consulté le 30 juin 2014.

[612] « La Chine devient le premier marché émetteur de tourisme au monde », *Organisation Mondiale du Tourisme*, Communiqué de presse PR13020, Madrid, 4 avril 2013, disponible sur http://media.unwto.org/fr/press-release/2013-04-04/la-chine-devient-le-premier-marche-emetteur-de-tourisme-au-monde, consulté le 30 mai 2014.

[613] Farah MASTER, « China's corruption crackdown takes shine off luxury boom », 23 septembre 2012, Reuters, disponible sur http://www.reuters.com/article/2012/09/24/us-china-luxury-idUSBRE88N03R20120924, consulté le 30 mai 2014.

[614] Selon une enquête réalisée par le cabinet KPMG en 2012, plus de 70% des voyageurs chinois achètent des produits de luxe lors de leurs séjours à l'étranger. « Global reach of China luxury », *KPMG*, 2013, disponible sur https://www.kpmg.com/FR/fr/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/global-reach-china-luxury.pdf, consulté le 30 mai 2014.

[615] Ainsi, en 2012, les produits de beauté importés étaient soumis, en plus de la TVA, à des droits de douanes de 6,5 à 15% et à une taxe sur la consommation de 24%. ZHOU Qishen, et YANG Mingxing, « Research on the impacts of expensive food and luxury goods import tariff adjustment on Chinese economy and related measures », *Advance Journal of Food Science and Technology*, Vol. 5, n°.10, 2013, pp.1301-1308.

Les aéroports du monde entier tentent de s'adapter à cette nouvelle clientèle. On peut par exemple noter le cas de l'aéroport de Doha, au Qatar, un des principaux hubs aériens entre la Chine et l'Europe, où depuis 2013 plusieurs mesures ont été prises pour attirer les clients chinois. Ainsi, les boutiques hors taxes de cet aéroport célèbrent le Nouvel An chinois, un événement majeur intercalé entre le Nouvel An occidental et la Saint Valentin ; durant cette période des bons d'achats sont distribués. D'autre part, les boutiques de cet aéroport, qui emploient des vendeurs parlant chinois, acceptent désormais les cartes bancaires « Union Pay », le système le plus utilisé en Chine[616].

2. Les boutiques hors taxes à Hainan

Suivant le plan de développement 2010-2020, la province de Hainan ambitionne de devenir une destination de *shopping*. Pour cela, plusieurs mesures ont été mises en place pour concurrencer les autres destinations hors taxes. Cependant, on peut s'interroger sur l'impact de ces politiques sur le statut de l'île. S'agit-il d'accorder à Hainan un statut spécial, ou est-ce seulement la continuation des réformes par expérimentation ?

a) Une mise en place progressive

La mise en place de boutiques hors taxes s'est faite de manière très progressive. En 2010, le Conseil des affaires de l'Etat approuve la mise en place d'un régime *offshore* pour Hainan. Au début de l'année 2011, la province de Hainan expérimente un programme pilote de détaxe (environ 11%) sur certains produits pour les touristes étrangers[617]. En avril 2011, ouvre la première boutique hors taxes dans le centre de Sanya, pour les touristes chinois du continent. En décembre 2011, une autre boutique est inaugurée à l'aéroport de Haikou[618]. Un autre centre commercial hors taxes, l'un des plus grands au monde est en construction à Sanya.
D'autre part, la gamme de produits à la vente s'est élargie, et ne concerne pas que les cosmétiques, parfums, alcool mais aussi les jouets, l'art de la table… De même, alors

[616] « Qatar duty free celebrates Chinese New Year », *Marhaba*, 10 février 2013, disponible sur http://marhaba.com.qa/qfs-national-sports-day-celebrations/, consulté le 30 mai 2014.
[617] « Hainan trials consumption for development », *China daily*, 25 avril 2011, disponible sur http://www.china.org.cn/opinion/2011-04/25/content_22430994.htm, consulté le 30 mai 2014.
[618] CHENG Yingqi et HUANG Yilming, « Hainan expands duty-free shopping with second store », *China daily*, 22 décembre 2011, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2011-12/22/content_14307971.htm , consulté le 30 mai 2014.

qu'initialement, la franchise sur les produits hors taxes s'élevait à 5 000 RMB, elle a été relevée à 8 000 en 2012[619].

La spécificité de ce programme réside dans le fait que ce ne sont pas les touristes étrangers qui sont visés par cette politique, mais les visiteurs nationaux. Avec cette formule, Hainan continue de proposer l'image d'une destination étrangère, il s'agit d'offrir une alternative aux destinations internationales.

b) Les limites à cette ambition

Malgré les différentes mesures prises pour développer l'offre des magasins hors taxes à Hainan, on peut s'interroger sur leur impact à long terme

i- Une offre réduite

Premièrement, cette politique ne concerne pour l'instant que deux magasins à Hainan. L'île ne peut être considérée comme une zone franche : les touristes faisant leurs achats dans les autres centres commerciaux de la province continueront à payer des taxes.

Ce qui pose la question de la concurrence entre boutiques hors taxes et autres magasins sur l'île. De plus, les boutiques hors taxes à Hainan étant gérées soit par CDFG (*China duty free group*) entreprise d'Etat, soit par DFS, le leader du marché des boutiques hors taxes en coopération avec HNA (*Hainan Airlines*) entreprise provinciale[620], les magasins indépendants disposent de peu de moyens pour les concurrencer.

Ne va-t-on pas assister à une concentration du *shopping* sur ces deux sites ? Pour quelles raisons les touristes visiteraient alors les autres centres commerciaux de l'île ? Cette concurrence, qu'on peut qualifier de déloyale, était l'une des raisons qui a motivé la fin des boutiques hors taxes pour les voyages internes à l'Union Européenne en 1999[621].

---

[619] «Hainan to expand its duty-free shopping », *Shanghai daily*, 25 octobre 2012, disponible sur http://english.people.com.cn/90882/7990157.html, consulté le 30 mai 2014.

[620] « Haikou Meilan airport duty free shop », *HNA group*, disponible sur http://www.hnagroup.com/en/lifestyle/shopping/duty-free/index.html, consulté le 30 mai 2014.

[621] « Ventes hors taxes - Les faits », *Commission Européenne*, MEMO/97/82, 24 septembre 1997, disponible sur http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-97-82_fr.htm, consulté le 30 mai 2014.

Photographie 10 : boutique hors taxes en construction à Sanya

Photographie prise par l'auteur en 2009

ii- La fin d'une spécificité hainanaise

Le succès des boutiques hors taxes à Hainan tient principalement au fait qu'elles sont « quasiment » uniques en Chine. Quels avantages présenteraient ces boutiques si on pouvait en trouver de similaires dans les autres provinces chinoises ? Hainan ne serait plus alors une destination *shopping*, si tant est qu'elle l'ait été un jour, et l'île perdrait son avantage comparatif. C'est pourtant ce qui est en train de se produire. Ainsi, depuis 2013, un centre commercial hors taxes a ouvert ses portes dans le centre de Shanghai, sur l'ancien site de l'Exposition Universelle de 2010. Si cette mesure est présentée comme favorisant la transformation de Shanghai en centre de commerce international[622], ce sont bien les consommateurs chinois qui sont visés par ces boutiques hors taxes. Ainsi, les étrangers ne peuvent y faire des achats que s'ils résident plus de six mois à l'année à Shanghai, donc ces boutiques ne sont pas faites pour les touristes étrangers. Les Chinois qui ont voyagé à l'étranger depuis moins de six mois, ont le droit de faire des achats dans les boutiques hors taxes de Shanghai une fois par an, les Shanghaïens deux fois par an[623]. Le plafond des

[622] YU Ran, « Shanghai gives green light to duty-free store », *China daily*, 22 novembre 2012, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-11/22/content_15950455.htm, consulté le 30 mai 2014
[623] Selon la réglementation affichée sur le site internet de la boutique hors taxes de Shanghai.

dépenses autorisées y est aussi élevé qu'à Hainan avec 8 000 RMB. D'autres boutiques hors taxes sont prévues à Shanghai, notamment à la gare maritime internationale[624].

De nombreuses autres régions désirent aussi autoriser la création de zones commerciales hors taxes à l'extérieur de leur aéroport. Ainsi, depuis 2011, Tianjin a aussi son projet de centre commercial hors taxes situé entre son port et le centre-ville[625]. Un autre exemple est celui de la province de Fujian qui espère pouvoir ouvrir des boutiques hors taxes à Xiamen, et dans les îles de Dongshan (东山) et de Pingtan (平潭)[626].

Cette volonté d'ouvrir des boutiques hors taxes ne concerne pas que les riches provinces du littoral. Une autre province périphérique, le Tibet, souhaite à son tour bénéficier de cette politique. Comme pour Hainan, cette mesure aurait pour objectif de développer le secteur du tourisme international et domestique au Tibet ; ainsi selon ce plan, les voyageurs chinois seraient autorisés à acheter des produits hors taxes dans les boutiques de Lhassa et de Nyingchi[627].

Si l'ensemble de ces projets se réalisait, Hainan ne se distinguerait plus des autres provinces, et donc ne pourrait que difficilement être considérée comme une destination de *shopping*.

Toutefois, on peut se demander si l'ouverture de ces boutiques hors taxes à Hainan est une fin en soi, ou si elle préfigure de nouvelles réformes, qui accorderaient à Hainan un statut de zone franche où l'ensemble des commerces serait considéré comme des boutiques hors taxes.

C) Le (timide) essor des jeux de hasard à Hainan

Le plan de développement du tourisme 2010-2020 renforce aussi le développement des jeux de hasard sur l'île. Cependant, aucun casino n'est encore ouvert à Hainan. Beijing s'est montré inflexible sur ce point, malgré la forte demande du marché chinois. Toutefois, sont appliquées à Hainan des mesures progressives qui font que les professionnels du secteur

---

« Shopping policy », *Shanghai C.O.C. duty free*, disponible sur http://www.cocdfs.com/index.asp?page=category&categoryId=17, consulté le 30 mai 2014.

[624] « Shanghai's cruise industry to welcome opening of duty free stores », *China shipping service*, 22 janvier 2014, disponible sur http://www.cnss.com.cn/html/2014/DailyCNSS_0122/142619.html, consulté le 30 mai 2014.

[625] « Tax-free Tianjin zone touted », *China daily*, 7 juin 2011, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/china/2011-06/07/content_12647055.htm, consulté le 30 mai 2014.

[626] LAI Yanxiang, « Fujian authorities propose to set up duty-free shopping zones », *China Daily*, 14 janvier 2014, disponible sur http://fuzhou.chinadaily.com.cn/e/2014-01/14/content_17235347.htm, consulté le 30 mai 2014.

[627] WANG Huazhong, « Tibet proposes duty-free shops », *China Daily*, 5 mars 2014, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-03/05/content_17324861.htm, consulté le 30 mai 2014.

continuent d'espérer une future autorisation des casinos. On peut s'interroger sur l'impact de ces politiques en termes de tourisme alors que depuis environ quinze ans, plusieurs destinations de jeux ont émergé en Asie. Cette introduction partielle des jeux de hasard permet-elle réellement à Hainan d'accéder au rang de destination régionale ? En quoi les relations entre pouvoirs central et local fragilisent le développement de ce secteur ?

1. Le tourisme et les jeux d'argent

Las Vegas, Monaco, Macao sont des hauts lieux du tourisme mondial grâce à leurs casinos. L'essor du tourisme est l'objectif principal des destinations qui légalisent les casinos[628]. Ainsi pour Anthony Cabot, l'ouverture des établissements de jeux renforce l'attractivité d'une destination, et revitalise sa région à travers les recettes fiscales, les emplois créés, et le développement d'activité annexes (hôtels, restaurants…)[629]. Mais, pour les opposants aux jeux d'argent, les bénéfices créés par les casinos sont faibles, car ils sont à l'origine de problèmes sociaux et peuvent provoquer une hausse des crimes et délits[630].

Comme le notent Moufakkir et Holecek, l'impact régional des casinos dépend de son contexte[631], si les bénéficies se révèlent importants dans la communauté qui accueille les établissements de jeux, son voisinage doit face faire aux conséquences négatives sans pouvoir percevoir les taxes qui sont associées à ce secteur. De ce fait, les destinations qui légalisent les casinos cherchent à limiter leur impact sur les populations locales.

a) Attirer les joueurs étrangers et préserver la population locale

En raison des problèmes sociaux provoqués par les jeux de hasards, les destinations qui autorisent l'ouverture de casinos cherchent à attirer principalement les visiteurs de passage pour dynamiser leur secteur touristique[632], et non la population locale.

---

[628] Voir le cas de l'Australie. Kerry G. E. CHAMBERS, *Gaming for profit*, Toronto, University of Toronto press, 2011.

[629] Anthony CABOT, *Casino gaming: policy, economics and regulation*, Las Vegas, University of Nevada, 1996.

[630] J. FRIEDMAN, S. HAKIM, et J. WEINBLATT, « Casino gambling as a 'Growth Pole' strategy and its effect on crime », *Journal of Regional Science*, Vol. 29, 1989, pp.615-623.

[631] O. MOUFAKKIR et D. F. HOLECEK, « Gaming in the USA: historical development, controversies and current status, in O. MOUFFAKIR et Peter BURNS (eds.), *Controversies in tourism*, Wallingford, CABI, pp.125-143.

[632] William R. EADINGTON, « The spread of casinos and their role in tourism development », in Douglas PEARCE et Richard BUTLER, Contemporary issues in tourism development, Londres, Routledge, 1999, pp.125-140.

En Europe, historiquement, les principales destinations de l'industrie des jeux n'ont pas été construites pour satisfaire la demande de la population locale mais pour divertir une clientèle aisée et de passage. Ainsi, en France, en 1806, un décret autorise les casinos à Paris et dans les seules stations thermales et balnéaires et seulement durant « la saison des eaux »[633]. Les classes populaires et moyennes sont de fait exclues de ce secteur.

Ces destinations profitent de leur environnement immédiat, elles se trouvent généralement proche d'un centre économique où les jeux sont illégaux. Ainsi, dans le cas de Las Vegas, l'industrie des jeux a vu le jour au XIXe siècle avec l'arrivée de prospecteurs, mais ce secteur s'est développé au XXe siècle à mesure que les transports s'amélioraient entre Las Vegas et le riche Etat de Californie[634], où les casinos n'étaient pas encore autorisés[635].

Le succès des casinos de Macao est le résultat principalement de l'interdiction de cette activité à Hong Kong. En effet, en 1849, soit sept ans seulement après que l'île de Hong Kong soit passée sous contrôle britannique, Macao dont le rôle commercial diminue au profit de son voisin, accorde une première licence pour l'organisation d'un jeu de loterie[636]. Les casinos de Macao vont se moderniser dans les années 1960 alors que Hong Kong connaît une forte croissance[637].

Un autre exemple est celui de Cuba, qui était considéré comme le Monte Carlo des Caraïbes avant la chute de Batista en 1959[638], et dont la majeure partie de sa clientèle provenait des Etats-Unis[639].

Certains casinos sont exclusivement réservés aux étrangers comme dans la Yougoslavie de Tito[640], ou dans certains pays musulmans comme l'Egypte. Dans les Caraïbes, l'interdiction d'accès aux salles de casinos pour les nationaux reste en vigueur aux Bahamas.

---

[633] Ce décret est confirmé par une loi en 1907. Mais en 1920, une autre loi interdit tout établissement de jeux à moins de cent kilomètres de Paris, à l'exception d'Enghien. François TRUCY, « Les jeux de hasard et d'argent en France », *Sénat*, Commmission des finances, rapport d'information n°223, 2001-2002, disponible sur http://www.senat.fr/rap/r01-223/r01-223.html, consulté le 30 mai 2014.

[634] William N. THOMPSON, « Casinos in Las Vegas : where impacts are not the issue », in Cathy H. C. HSU (ed.), *Legalized casino gaming in the United States, the economic and social impact*, Binghamton, The Haworth press, 1999.

[635] L'Etat de Californie autorise de manière très stricte les « salle de cartes » (*card rooms*) depuis 1850, et les casinos indiens depuis 2000.

[636] João DE PINA-CABAL, *Between China and Europe : person, culture and emotion in Macao*, Oxford, Berg Publishers, 2002, p.94.

[637] Gleen McCARTNEY, « Casino Gambling in Macao, through legalization to liberalization, in HSU, Cathy H.C., *Casino Industry in Asia Pacific*, Haworth Press, 2006, pp.37-58.

[638] Rosalie SCHWARTZ, *Pleasure island : tourism and temptation in Cuba*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1997.

[639] Rémy HERRERA, « Tourisme et développement dans les Caraïbes. Le cas de Cuba », *Mondes en développement*, 2012, Vol.1, n°157, pp.47-66.

b) Casinos et statut politique et administratif

La légalisation ou non des casinos dans une région dépend en partie de son statut politique ou administratif. Soit cette légalisation résulte de la volonté du pouvoir central de développer un territoire, comme par exemple dans le cas déjà évoqué des stations balnéaires en France, soit cette décision est prise localement en raison de la grande autonomie ou indépendance dont jouit ce territoire. Par exemple, aux Etats-Unis, la décision d'autoriser les casinos au Nevada a été prise au niveau de l'Etat du Nevada et non à Washington. De même, toujours dans le cas des Etats-Unis, le développement des casinos dans les réserves indiennes résulte principalement de l'autonomie qui est accordée à ces territoires[641]. De la même manière, en Afrique du Sud, le complexe de jeux « Sun City » voit le jour dans un bantoustan, région relativement autonome réservée à la population noire sous l'*apartheid*, en 1979[642]. Macao, ancienne colonie portugaise jouissait d'une très forte autonomie[643] ; et Monaco, Etat souverain, qui autorise les casinos en 1856 n'avait de compte à rendre à personne, bien que la grande majorité de ses clients proviennent d'autres pays européens.

Enfin, si les territoires qui autorisent les jeux d'argent jouissent d'un statut spécial, ils sont très liés à leur environnement régional, et peuvent être qualifiés de périphéries intégrées. On peut prendre simplement pour exemple la question des devises : Monaco, Macao ou les Bahamas, où sont autorisés les casinos, acceptent la monnaie de leur voisin comme moyen de paiement[644].

2. L'essor des jeux de hasard en Asie

Les projets de développement les jeux de hasard à Hainan ne sont pas un phénomène isolé en Asie, mais correspondent une tendance régionale. On constate depuis le début des années 2000, l'essor de l'industrie des jeux en Asie orientale. Si certains jeux d'argent étaient déjà

---

[640] Matej MAKAROVIC, Mima MACUR et Borut RONCEVIC, « Policy challenges or problem gambling in Slovenia », *Ljetopis socijalnog rada*, 2011, Vol.18, n°1, pp.127-152.

[641] L'«*Indian gaming regulatory act* » de 1988 fixe le dispositif légal du développement des jeux d'argent dans les réserves indiennes. Voir Kenneth N. HANSEN et Tracy A. SKOPEK, *The new politics of Indian gaming: the rise of reservation interest groups*, Reno, University of Nevada Press, 2011.

[642] Bertil EGERO, « South Africa's Bantustans: from dumping grounds to battlefronts », *Nordic Africa Institute*, discussion paper 4, 1991.

[643] Paulo CARDINAL, « Macau: transformation of an historic autonomy », in Yash GHAI et Sophia WOODMAN (eds.), *Practising self-government : a comparative study of autonomous regions*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013, pp.383-411.

[644] A Monaco, le franc français était utilisé conjointement avec le franc monégasque à parité fixe jusqu'à l'arrivée de l'euro, même chose à Macao entre la *pataca* et le dollar de Hong Kong, et aux Bahamas entre le dollar bahamien et le dollar américain.

présents dans la région notamment sous les formes de paris mutuels ou de loteries comme au Japon[645], peu de casinos étaient en opération, ou leur accès restait très limité. Le succès de la réforme des établissements de jeux à Macao a bouleversé cette situation.

a) Le renouveau de Macao

Depuis 2007, Las Vegas n'est plus la première destination de jeux d'argent au monde, elle a été surpassée par Macao. L'ancienne colonie portugaise était renommée pour ses casinos depuis près de cent cinquante ans. Mais, Macao souffrait d'une très mauvaise réputation, Orson Welles la décrit comme la ville la plus malfaisante au monde (« *the wickedest city in the world* »)[646]. A la fin des années 1990, le crime organisé rend la ville si dangereuse que le gouvernement japonais demande à sa population de ne plus s'y rendre[647]. Depuis sa rétrocession à la Chine en 1999, le secteur des casinos de Macao a radicalement changé. Tout d'abord, Beijing a ramené l'ordre dans la nouvelle Région Administrative Spéciale avec par exemple la présence d'un contingent de l'armée chinoise. Mais le changement vient principalement du nouveau système d'attribution de licences de jeux. La nouvelle administration décida de briser le monopole des jeux détenu par la société STDM (*Sociedade de Turismo e Diversões de Macau*) qui gérait l'ensemble des casinos du territoire de 1962 à 2004[648]. Durant cette période, STDM, dirigée par le tycoon Stanley Ho, transforme profondément le secteur des jeux à Macao. On voit alors apparaître alors les premiers grands casinos de Macao, qui ne sont plus de simples maisons de jeux, mais offrent aussi des services hôteliers, comme le casino le plus emblématique de Macao, le Lisboa, ouvert en 1970. Mais au début des années 1990, se développe la pratique de sous-location de salles de jeux par des organisations criminelles. En 2002, l'administration locale décide de vendre de nouvelles licences, notamment à des groupes américains déjà présents à Las Vegas, comme *Sands*, *MGM* et *Wynn*. Ces entreprises ouvrent de nouveaux établissements, et transforment l'image de Macao en diversifiant les activités offertes au public sur le modèle de

[645] Depuis l'après-guerre, les loteries se sont développées au Japon, et servent à financer des mesures sociales ou éducatives par les administrations locales. Kurt STEINER, *Local government in Japan*, Stanford, Stanford Univresity press, 1965, p.279.
[646] Voir le film « La dame de Shanghai » (*The lady from Shanghai*) réalisé par Orson Welles en 1947.
[647] HAO Z., *Macau: history and society*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2011.
[648]Gleen McCARTNEY, *op. cit.*

Las Vegas. Le secteur va aussi bénéficier de l'afflux de touristes chinois qui représentent depuis 2011 plus de 60% des visiteurs se rendant à Macao[649].

b) *L'exemple de Singapour*

En 2005, en réponse au succès de Macao, la très puritaine Singapour, autorise sous certaines conditions les jeux d'argent, et les deux premiers casinos sont inaugurés en 2010. Singapour a adopté le modèle de Macao en mettant en place un système de licences, la première ayant été vendue à *Sands Corporation* qui gère plusieurs casinos à Las Vegas et à Macao, et la deuxième au groupe malaisien *Genting* qui possèdent de nombreux casinos, notamment aux Royaume-Uni[650]. Mais contrairement à Macao, Singapour a mis en place plusieurs restrictions à cette industrie. Son premier souci a été de limiter l'accès des casinos pour sa population locale, mettant en place un droit d'entrée pour les seuls Singapouriens et en leur interdisant les facilités de crédit. Comme pour Macao et Las Vegas, il s'agit aussi de présenter les casinos comme des lieux de divertissement, associés à des parcs à thèmes (comme *Universal Studios*). Dans le cas de Singapour, cette stratégie a fonctionné, en 2011 les revenus de l'industrie des jeux dans la cité-état égalaient presque ceux de Las Vegas avec 6 milliards de dollars. Ce succès est en partie dû aux touristes chinois.

c) *Les autres destinations de jeux en Asie*

Suivant Singapour, d'autres pays ont choisi de se lancer dans la course des jeux d'argent. Parmi eux, on peut citer le Cambodge où le secteur reste encore balbutiant[651] ou encore la Corée du Sud. Dans ce dernier, les casinos sont autorisés depuis longtemps, le premier a été ouvert en 1968, le pays compte aujourd'hui dix-sept établissements de jeux (dont huit dans l'île de Jeju), mais un seul d'entre eux est ouvert aux joueurs locaux, les autres sont réservés aux touristes étrangers[652]. La clientèle visée était tout d'abord américaine et japonaise (l'île de Jeju reste une des destinations préférées des jeunes mariés japonais), on assiste depuis le

[649] Jusqu'au milieu des années 1990, la très grande majorité des visiteurs à Macao provenait de Hong Kong. En 2011, 87% des visiteurs à Macao venaient de de Chine, de Hong Kong et de Taïwan. *Macau Government Tourist Office*

[650] HALL, M. C., &WILLIAMS, A. M., *Tourism and innovation*, Abingdon, UK, Routledge, 2008.

[651] D. FRAZIER, « China to gamblers: come to Cambodia », Forbes, 21 Mars 2012, disponible surhttp://www.forbes.com/sites/donaldfrazier/2012/03/21/china-to-gamblers-come-to-cambodia/, consulté le 30 mai 2014.

[652] LEE, C.K., et BACK K.J., « History, development and legalization of Korean casino gaming », in HSU, C. H. (ed.), *Casino Industry in Asia Pacific*. New York, The Haworth Press, 2006, pp.21-36.

début des années 2000 à l'arrivée de plus en plus forte de joueurs chinois[653]. En 2014, Séoul a autorisé la construction par un consortium étranger mené par le groupe américain *Caesars Entertainment* propriétaire d'établissements de jeux à Las Vegas d'un nouveau casino tout près de l'aéroport d'Incheon[654].

Taïwan compte aussi profiter de cette tendance. Son objectif est d'autoriser les casinos, non pas sur l'île principale, mais dans ses archipels situés près des côtes chinoises. Après des débats enflammés, en 2009, le parlement taiwanais avait décidé d'autoriser la création de casinos dans les îles Penghu, mais la population locale rejetait cette initiative par référendum. Cependant, Taipei n'abandonna pas complètement ce projet[655], en 2012, les résidents des îles Matsu approuvèrent la construction d'établissements de jeux sur leur territoire, mais faute de participation suffisante, ce projet n'a pas été confirmé par le gouvernement taiwanais[656].
Il semblerait que le Japon réfléchit à autoriser la construction de casinos avant les Jeux Olympiques de 2020 qui se dérouleront à Tokyo[657], et comme pour les boutiques hors taxes, les premiers casinos japonais pourraient voir le jour à Okinawa[658].

d) Les raisons de cette évolution

Plusieurs facteurs expliquent le développement des jeux en Asie, premièrement à Macao puis dans l'ensemble de la région. On constate tout d'abord une certaine libéralisation avec la participation de grandes entreprises dans cette industrie. D'autre part, le développement du tourisme en provenance de Chine a fortement bénéficié aux casinos en Asie

---

[653] KIM Woo Gon, CAI, Liping A. et JUNG Kwangsuk « A profile of the Chinese casino vacationer to South Korea », *Journal of Hospitality & Leisure Marketing*,Vol. 11, n°2/3, 2004, pp. 65-79.
[654] Simon MUNDY, « South Korea gives Caesars Entertainment go-ahead to open casino », *The Financial Times*, 18 mars 2014, disponible sur http://www.ft.com/intl/cms/s/0/09c34e54-ae8e-11e3-8e41-00144feab7de.html#axzz34ShBqIRB, consulté le 30 mai 2014.
[655] T. FERRY, « All eyes on Kinmen as potential casino center », *AmCham,Taiwan Business Topics*, Vol. 41, n°11, 2011, disponible surhttp://www.amcham.com.tw/content/view/3457/505, consulté le 30 mai 2014.
[656] SHIH Hsiu-chuan, « Matsu casino referendum invalid on turnout: critics », *Taipei Times*, 30 avril 2014, disponible surhttp://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2014/04/30/2003589242, consulté le 10 juin 2014.
[657] Bruce EINHORN, « Japan, Asia's next gambling hub? », *Businessweek*, 24 février 2014, disponible sur http://www.businessweek.com/articles/2014-02-24/japan-asias-next-gambling-hub, consulté le 30 mai 2014.
[658] La question de l'autorisation des casinos est évoquée dans les plans de développement du tourisme de la préfecture d'Okinawa. Jerome AGRUSA *et al.*, « Introduction of casino gaming in Okinawa, Japan: a case study of challenges and opportunities », *Journal of Asia Pacific Studies*, 2010, Vol.1, n°3, pp.570-590.

i- L'exemple des Etats-Unis

Le développement des casinos en Asie semble suivre une trajectoire similaire à celle qui s'est produite aux Etats-Unis depuis les vingt dernières années. Pour Eadington, deux facteurs expliquent cette évolution[659]. Tout d'abord, les casinos ont réussi à devenir de véritables lieux de divertissement, et ont amélioré leur image. Pour cela, ils ont diversifié leurs activités, et à l'instar de Las Vegas, ont pu devenir des destinations plus familiales grâce à l'organisation de spectacles (comme le Cirque du Soleil à Las Vegas), et l'implantation de grands restaurants (par exemple l'Atelier de Joël Robuchon à l'hôtel MGM de Las Vegas[660]). Ils ont aussi gagné en respectabilité grâce à la participation de grands groupes hôteliers ou de divertissement dans le secteur, ces entreprises reconnues ont la confiance du public et des investisseurs, et s'éloigne de l'ancien modèle plus criminogène[661]. D'autre part, toujours dans le cas des Etats-Unis, on a pu assister à un « effet domino » de la légalisation des jeux d'argent dans les différents Etats. En utilisant, la théorie de diffusion de l'innovation développée par Walker, Eadington note que lorsqu'un Etat américain légalisait les casinos, ses voisins étaient enclins à le suivre[662].

L'Asie a vécu un phénomène comparable depuis 2002 et la réforme du secteur des casinos à Macao. Les nouveaux établissements de jeux de l'ancienne colonie portugaise ont été confiés à de grands groupes hôteliers et de divertissement tels que *Wynn* ou *Sands* qui ont développé des projets offrant une grande offre touristique comme le « *Venetian* » présentant une reconstitution de Venise et disposant d'une immense salle couverte pour l'organisation d'évènements sportifs, pouvant accueillir 15 000 spectateurs.

Les autres casinos construits par la suite en Asie ont suivi ce modèle : des licences ont été achetées par des groupes multinationaux et les nouveaux complexes de jeux ne comportent pas seulement des casinos, mais offrent une très grande diversité de divertissement.

---

[659] W. R. EADINGTON,« The economics of casino gambling », *The Journal of Economic Perspectives*, 1999, Vol.13, n°3, pp.173-192.

[660] Jack L. WALKER, Walker, « The diffusion of innovations among the American states »,*American Political Science Review*, septembre 1969, n°63, pp.880-899.

[661] Avec l'adoption du « Corporate gaming act » en 1969, le crime organisé a perdu du terrain dans les casinos de Las Vegas. Voir EADINGTON, « The Economics of Casino Gambling », *op. cit.*

[662] *Ibid.*

ii- L'essor des casinos, et le marché chinois

Un troisième facteur explique le développement des casinos en Asie et leur succès, il s'agit de l'essor du tourisme en provenance de Chine. Les pays qui ont récemment changé leur législation concernant leur secteur des jeux de hasard espèrent profiter de l'interdiction des casinos en Chine pour attirer les touristes chinois.

Mais ce mouvement ne s'arrête pas à l'Asie, en effet les casinos du monde entier tentent d'attirer cette nouvelle clientèle. Ainsi en France, le groupe Partouche, leader du secteur, propose depuis 2014 des tables de « sic-bo » (*tou bao*, 骰寶), un jeu de dés traditionnel chinois[663]. Si cette entreprise n'a pas désiré nous dévoiler les chiffres liés à ses joueurs chinois, en raison de leur confidentialité, elle nous a confirmé que sa clientèle chinoise était en nette progression depuis les cinq dernières années, grâce en partie à ses efforts de communication sur le marché chinois : accords avec des agences de tourisme chinoises, présence active sur les réseaux sociaux chinois…

Enfin, à Las Vegas, les joueurs en provenance de Chine restent encore très minoritaires, ils ne représentaient que 5,1% des visiteurs internationaux en 2012, mais les casinos font de gros efforts pour les attirer en raison des sommes qu'ils y dépensent[664]. En effet, les touristes chinois sont plus intéressés par des jeux où les mises sont importantes, par exemple le baccara, plutôt que le « black jack » ou les machines à sous où les enjeux sont beaucoup plus faibles[665].

3. L'introduction des jeux d'argent à Hainan

Un point important du plan de développement du tourisme à Hainan est l'introduction des jeux de hasard sur l'île, pour répondre à la forte demande chinoise et suivre la tendance régionale. Cependant, cette politique est très progressive, et pour l'instant ne concerne que les loteries, et non les casinos.

---

[663] Entretien réalisé par l'auteur en juin 2014.

[664] Jane WEllS, « Sin City's secret weapong : China and Baccarat », CNBC, 12 février 2013, disponible sur http://www.cnbc.com/id/100453356, consulté le 30 mai 2014.

[665] Desmond LAM, « An observation study of Chinese baccarat players », *UNLV Gaming Research & Review Journal*, Vo.11, n°2, 2012.

a) *Les loteries et le pari mutuel à Hainan*

En 2010, avec le lancement du plan de développement du tourisme, la province de Hainan été choisie pour expérimenter de nouvelles formes de loteries et paris mutuels.

Malgré l'interdiction des jeux d'argent, le secteur des loteries est bien implanté en Chine. La première loterie voit le jour en 1984 de manière exceptionnelle, à l'occasion de l'organisation du premier marathon de Beijing[666]. Les premières loteries « sociales[667] » apparaissent en 1987, et depuis elles sont présentes dans toutes les provinces. En 1994, les loteries sportives sont autorisées[668]. Dans les années 2000, pour réguler ce secteur, le gouvernement encouragea l'informatisation de l'ensemble des loteries. En 2012, les joueurs chinois avaient dépensé près de 23 milliards de dollars dans les loteries[669].

Grâce aux mesures mises en place en 2010, à Hainan, les joueurs peuvent parier sur les résultats de compétitions internationales, mais aussi sur celles qui se déroulent sur l'île comme les courses cyclistes[670]. Mais son application reste incomplète, cette mesure devait aussi concerner à l'origine les courses de chevaux, mais aucun hippodrome n'a encore été autorisé à Hainan[671].

b) *Les casinos à Hainan*

La légalisation de l'industrie des jeux est une question récurrente à Hainan, et les l'introduction des loteries est perçue par certains professionnels comme un premier pas vers la légalisation des casinos sur l'île.

---

[666] HUANG Shixi, « Sport betting and its regulation in China », in Paul M. ANDERSON *et al.* (eds.), *Sports betting : law and policies*, La Haye, Asser Press, 2012, pp.325-332.

[667] Les loteries sociales (*welfare lotteries*) désignent les loteries dont les bénéfices sont reversés à des programmes sociaux ou éducatifs.

[668] HUANG Shixi, *op. cit.*

[669] Farah MASTER, « Lottery companies cash in as China raises bet on punters », *Reuters*, 5 janvier 2014, disponible sur http://www.reuters.com/article/2014/01/05/china-lottery-idUSL3N0K90XS20140105, consulté le 30 mai 2014.

[670] XIN Dingding, « Resorts, lotteries coming to Hainan », *China daily*, 7 janvier 2010, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2010-01/07/content_9277186.htm, consulté 30 mai 2014.

[671] SHI Xiangrong, « Reflect on Horserace in Hainan », *ICEE '12 Proceedings of the 2012 3rd International Conference on E-Business and E-Government*, Vol.2, Washington, Computer Society, pp.796-801.

i- Une première tentative avortée

Dans les années 1990, l'île s'imaginait déjà devenir une destination de jeux. Grâce à son statut spécial, Hainan bénéficiait d'un degré d'autonomie élevé. Bien que les jeux d'argent étaient officiellement interdits, cette règle n'était pas totalement appliquée à Hainan, et l'île était connue pour ses établissements de jeux clandestins. En 1993, le gouvernement local autorise l'ouverture d'un casino sur l'île, exploité par une entreprise étrangère, le Club Med[672]. Un an plus tard, c'est au tour de l'entreprise américaine MGM d'annoncer un projet de casino sur l'île où seuls les touristes étrangers pourraient jouer[673]. A ce moment-là, les investisseurs étrangers pensent que la Chine est sur le point d'assouplir sa politique en matière de jeux d'argent, et que Hainan, serait la première province à bénéficier de cette libéralisation. Cependant ces deux projets ne verront pas le jour, en raison du refus de Beijing d'autoriser les jeux d'argent.

Malgré la position du gouvernement central, l'administration locale n'abandonne pas complètement le projet de transformer l'île en nouveau Macao. En 2005, quatre délégués de la province avaient déjà proposé une résolution autorisant les jeux d'argent sur l'île, mais Beijing l'avait rejetée. En 2009, plusieurs représentants de la province défendaient la proposition d'expérimenter les jeux d'argent sur l'île[674].

ii- Des « cashless casinos» à Hainan

En janvier 2013, ouvrait dans un grand hôtel de Sanya, le premier « *cashless casino* » de Hainan, autorisé par l'administration locale. Dans cet établissement, les clients étaient invités à participer à de nombreux jeux de table, mais ne pouvaient empocher leurs gains que sous forme de bons d'achats de l'hôtel ou de produits de luxe, et non directement en espèces d'où le nom de « *cashless casino* »[675]. Cependant cette expérience ne dura qu'une semaine avant

---

[672]E. McDOWELL, « Club Med is developing luxury resort in China », *The New York Times*, 10 juin 1993, disponible sur http://www.nytimes.com/1993/06/10/business/company-news-club-med-is-developing-luxury-resort-in-china.html?src=pm, consulté le 30 mai 2014.

[673]K. KAPLAN, « International Business: China, Partners have a vision of paradise for Hainan province », *Los Angeles Times*., 11 août 1994, disponible sur http://articles.latimes.com/1994-08-11/business/fi-26121_1_international-business, consulté le 30 mai 2014.

[674] Isaac Stone FISH, « China's gambling addiction could prove tempting to Beijing », *The Sydney Morning Herald*, 10 septembre 2013, disponible sur http://www.smh.com.au/world/chinas-gambling-addiction-could-prove-tempting-to-beijing-20130910-2thh1.html, consulté le 30 mai 2014.

[675] « China pilots cashless casino in Hainan? », *Caixing*, 18 février 2013, disponible surhttp://english.caijing.com.cn/2013-02-18/112510845.html, consulté le 30 mai 2014.

que l'établissement ne soit fermé[676]. Mais, selon certains professionnels du secteur, ce casino était déjà ouvert depuis six mois, et ce n'est que parce qu'il attirait trop d'attention qu'il a dû fermer ses portes, et d'autres établissements de jeux pourraient voir le jour sous des formes similaires[677].

Néanmoins, en mars 2014, le maire de Sanya a dû déclarer publiquement qu'aucun casino ne sera jamais autorisé à Hainan[678]. Cette annonce met-elle définitivement un terme à l'expérience des casinos à Hainan ? Comment faut-il l'interpréter dans le cadre des relations entre Hainan et Beijing ?

On se dirige vraisemblablement de la part du gouvernement vers une autorisation très lente et progressive de cette industrie à Hainan. En attendant, on peut s'attendre comme le souligne Zeng Zhonglu, un professionnel du secteur basé à Macao à ce que la province autorise l'introduction de nouveaux jeux qui ne s'opposent pas frontalement à l'interdiction des jeux d'argent en Chine[679]. Ainsi, en 2012, puis en septembre 2013, des tournois de poker se sont tenus à Sanya, et d'autres devraient avoir lieu à partir d'août 2014[680]. Mais, il s'agit de « *charity poker* ». Comme pour les autres tournois, les gagnants recoivent des prix, mais les organisateurs du tournoi reversent leurs bénéfices à des programmes sociaux ou éducatifs[681].

iii- Les obstacles au développement des jeux à Hainan

Au début des réformes, certaines villes chinoises ont souhaité autoriser les jeux d'argent sur le modèle de Macao. Ainsi, par exemple, les autorités de la ZES de Zhuhai ville voisine de Macao, ont un temps désiré développer l'industrie des jeux. Mais, à chaque fois, Beijing s'y est opposé, et conserve cette position dans le cas de Hainan. Plusieurs obstacles se dressent sur la route qui ferait de l'île la prochaine destination de jeux en Asie

---

[676] « Gaming alert: More "cashless casino" licenses allegedly issued in Hainan», *Macau Daily Times*, disponible sur http://www.macaudailytimes.com.mo/macau/42069-gaming-alert%3A-more-%E2%80%9Ccashless-casino%E2%80%9D-licenses-allegedly-issued-in-hainan.html, consulté le 30 mai 2014.

[677] «Beware of Hainan's'cashless casino », *Macau Business Daily*, disponible surhttp://macaubusinessdaily.com/node/2577, consulté le 30 mai 2014.

[678] « Hainan officials say no to casinos », *SCMP*, 8 mars 2014, disponible surhttp://www.scmp.com/business/china-business/article/1443109/hainan-officials-say-no-casinos, consulté le 30 mai 2014.

[679] Kristine KWOK, « All bets off for Hainan as a gaming centre », *South China Morning Post*, 7 janvier 2010, disponible sur http://www.scmp.com/article/702962/all-bets-hainan-gaming-centre, consulté le 30 mai 2014.

[680] CAI Dongcheng,« le 2nd tournoi de poker *China poker* se tiendra à Sanya en août 2014» (*2014 Zhongguo hainan guoji puke dasai 8 yue jiang zai sanya juxíng*,2014中国海南国际扑克大赛8月将在三亚举行), Renmin wang hainan shìchuang, disponible sur http://www.898.travel/2014/0524/143449.html, consulté le 30 mai 2014.

[681] Ce genre de tournois de poker existe dans d'autres provinces chinoises, notamment le Hubei.
LI Ying, « Beijing puts on its poker face », *Global Times*, 6 janvier 2014, disponible surhttp://www.globaltimes.cn/content/836006.shtml, consulté le 30 mai 2014.

Le premier de ces obstacles est d'ordre idéologique. S'il existe une demande de la part d'une partie de la population chinoise pour les jeux d'argent comme en témoigne le succès des casinos en Asie, la légalisation des casinos remettrait en cause l'un des principes du régime communiste. L'actuelle interdiction est en vigueur depuis la proclamation de la République Populaire en 1949, et son autorisation pourrait être mal considérée par certaines catégories de la population qui la percevrait comme un reniement de l'héritage communiste.

Deuxièmement, l'ouverture de casinos à Hainan remettrait en cause le statut spécial de Macao. Le succès économique de l'ancienne colonie portugaise dépend entièrement de l'industrie des jeux, et l'autorisation des casinos à Hainan accenturait la concurrence que doit déjà affronter Macao avec les autres destinations régionales. Enfin, comme pour les boutiques hors taxes, en l'absence d'un véritable statut spécial pour Hainan, la légalisation des casinos sur l'île entraineraient des demandes similaires d'autres provinces qui sont plus peuplées et plus influentes. En effet, l'ensemble des provinces chinoises attend un assouplissement général de la législation sur les jeux d'argent. Il existe plusieurs projets d'hippodromes, certains ont même été construits comme à Wuhan ou à Tianjin[682], qui attendent le feu vert de Beijing.

Le développement de certains jeux de hasard ainsi que l'ouverture de boutiques hors taxes à Hainan sont présentés comme des mesures qui développeraient le tourisme sur l'île. Cependant, après les avoir analysées et replacées dans leur contexte régional, on constate que ces deux politiques n'ont qu'une faible portée. Si ces mesures sont innovantes en Chine, des politiques similaires et plus avancées ont déjà été appliquées dans d'autres destinations asiatiques qui désirent profiter de l'essor du tourisme chinois.

D'autre part, avec ces mesures, Hainan semble jouir d'un statut spécial en Chine. L'ouverture de boutiques hors taxes sur l'île renforce l'image d'un territoire « exotique ». Cependant, on peut noter que les autres provinces chinoises cherchent à obtenir les mêmes avantages, ce qui remet en questions le caractère spécifique de ces mesures. On peut donc affirmer que Hainan ne bénéficie pas réellement d'un statut spécial qui augmenterait l'autonomie de l'île, et que ces mesures peuvent être considérées comme la continuation des réformes par expérimentations. Ce qui fonctionne à Hainan, pourrait être appliqué ailleurs.

[682] Didi Kirsten TATLOW, « Horse racing fans in China betting on a longshot », *The New York Times*, 2 octobre 2013, disponible surhttp://www.nytimes.com/2013/10/03/world/asia/03iht-letter03.html?_r=0, consulté le 30 mai 2014.

Chapitre VII, le développement d'une province stratégique

Dans les deux précédents chapitres, nous nous sommes intéressés à l'impact des nouvelles infrastructures et des politiques spéciales mises en œuvre à Hainan sur les relations entre l'Etat central et le l'île. Dans ce chapitre, nous étudierons l'aspect stratégique de Hainan et comment cette caractéristique influence le développement de l'île. Le plan de développement du tourisme à Hainan ne mentionne qu'indirectement la dimension stratégique de l'île, mais celle-ci reste au centre des relations entre Beijing et sa province insulaire.

Les îles périphériques tiennent traditionnellement une place importante dans le dispositif géopolitique et militaire d'un Etat, en raison de leur position et de leurs ressources. En quoi la dimension stratégique de ces territoires influence leur développement ? Doit-elle être considérée comme un facteur de développement des régions périphériques, ou au contraire une limite à leur essor ?

Après avoir présenté brièvement le caractère stratégique des régions périphériques en général, nous nous pencherons sur le cas de Hainan.

Enfin, nous analyserons comment le « forum asiatique de Boao », un instrument du *soft power* chinois, influence sur le terrain les relations entre Beijing et Hainan.

A) Les îles périphériques, des territoires stratégiques

Les îles périphériques présentent certains avantages liées à leur position pour les Etats qui les contrôlent.

1. Des espaces relais

Les îles périphériques ont longtemps servi d'escale maritime, puis aérienne. Les Açores, Madère, les Canaries ont tenu une place stratégique dans la création et le maintien des empires coloniaux portugais et espagnols, en servant de point de ravitaillement entre l'Europe et l'Amérique latine.

Au XIXe siècle, les îles périphériques connaissent un nouvel essor grâce à la navigation à vapeur. Les bateaux à vapeur nécessitaient de fréquents ravitaillements en charbon. Comme le note Headrick, des îles périphériques comme Ste Hélène dans l'Atlantique, Socotra au sud du Yemen ou encore Papeete en Océanie vont alors servir de stations de ravitaillement en charbon (*coaling stations*)[683]. Ces îles jouent un rôle similaire dans la première partie du XXe siècle avec le début de l'aviation. Ainsi André Barbe évoque le cas du Cap Vert, alors possession portugaise, dans le développement de la mythique « Aéropostale » :

> « *Aussi bien dans la phase hydravion-bateau que dans celle de l'avion seul, le Cap-Vert constitua un jalon précieux non seulement comme escale des bateaux, hydravions et avions mais aussi comme relais radio indispensable aux avions de « La Ligne »* »[684].

Aujourd'hui, en raison des progrès de l'aviation, les îles périphériques ont perdu en partie leur rôle d'escale pour l'aviation civile, mais certaines restent utilisées dans ce sens par l'armée. C'est par exemple le cas des Açores qui accueillent la base aérienne de Lajes utilisée conjointement par le Portugal et les Etats-Unis[685].

D'autre part, ces territoires abritent toujours des stations radars pour le trafic maritime et aérien ou encore des bases d'écoutes comme à Guam et Puerto Rico pour les Etats-Unis[686], ou en Outre-mer pour la France[687].

2. Les îles périphériques et le domaine maritime

Les îles périphériques permettent aussi à un Etat d'accroitre parfois de manière très significative sa Zone Economique Exclusive (ZEE). Celle-ci désigne la zone maritime qui s'étend jusqu'à 200 milles marins de ses côtes (la ligne de base). Dans cette zone, l'Etat

---

[683] Daniel R. HEADRICK, *The tentacles of progess : technology tansfer in the age of Imperialism, 1850-1940*, New York, NY, Oxford University press, 1988.

[684] André BARBE, *Les îles du Cap-Vert : de la découverte à nos jours, une introduction*, Paris, L'Harmattan, 2003, p.217.

[685] Cette base a été utilisée à de nombreuses reprises par les forces américaines depuis la Seconde Guerre Mondiale notamment pour leurs opérations au Moyen-Orient. Norman HERTZ, *Operation Alacrity : the Azores and the war in the Atlantic*, Annapolis, Naval Institute Press, 2013.

[686] Gerhard SCHMID (rapporteur), « Rapport sur l'existence d'un système d'interception mondial des communications privées et économiques (système d'interception ECHELON) », *Parlement européen*, rapport n°2001/2098(INI), 11 juillet 2001, disponible sur http://www.europ.arl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A5-2001-0264+0+DOC+XML+V0//FR, consulté le 30 juillet 2014.

[687] Thierry COOSEMANS, « L'Union européenne et le renseignement : perspectives de coopération entre les Etats membres », *GRIP*, rapport 2004/3, 2004, Bruxelles, disponible sur http://archive.grip.org/fr/siteweb/images/RAPPORTS/2004/2004-03.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

dispose de droits souverains sur certaines ressources présentes[688]. Ainsi dans le cas de la France, qui possède la seconde plus grande zone économique exclusive après les Etats-Unis, la ZEE du territoire métropolitain ne représente qu'environ 3% de sa ZEE totale[689] : l'Outre-mer permet d'accroître de façon très significative la superficie de sa ZEE. Un constat similaire peut être dressé dans le cas du Portugal grâce à Madère et aux Açores.

3. L'armée dans les îles périphériques

a) Une forte présence militaire

Les Etats qui possèdent des îles périphériques continuent d'y maintenir une forte présence militaire. Cette présence a pour objectif de défendre leurs intérêts économiques, par exemple protéger leurs ZEE, mais elle permet aussi d'accroitre leur influence politique en intervenant dans plusieurs régions du monde. Ainsi, La France conserve des unités militaires dans les différentes régions de l'Outre-mer. Ces bases servent principalement « *à assurer les missions de souveraineté nationale, de lutte contre les trafics, et de rayonnement des forces armées dans ces zones* »[690]. Ce dernier point souligne l'importance de ces bases pour intervenir sur différents théâtres d'opération. D'autres bases militaires peuvent être localisées dans les régions ultrapériphériques européennes que nous avons déjà évoquées dans notre premier chapitre telles que les Canaries, Madères ou les Açores. C'est aussi le cas des Pays-Bas qui possèdent plusieurs bases navales dans les Antilles, dans les îles d'Aruba et de Curaçao ; les forces présentes ont principalement pour tâche de lutter contre le trafic de drogue en provenance d'Amérique latine[691]. Le Royaume-Uni est un autre Etat qui maintient une présence militaire dans certaines de ses îles périphériques comme les Malouines et les îles de l'Ascension[692]. On peut aussi noter que lors de l'indépendance de Chypre (1960) et de Malte

---

[688] Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, Bruxelles, Editions Larcier, 2008.

[689] La zone économique exclusive de la France métropolitaine s'élève à environ 334000 km², sur un total de 11 millions de km^2.

[690] « Un point sur les bases ultra-marines », *Ministère de la Défense*, 20 juillet 2012, disponible sur http://www.defense.gouv.fr/air/dossiers/histoire-des-bases-aeriennes/les-bases-aeriennes-ont-une-histoire/dissolution-des-bases-aeriennes2/un-point-sur-les-bases-ultramarines, consulté le 30 juillet 2014.

[691] « Dutch Naval Command Caribbean », *Ministère de la Défense des Pays-Bas*, disponible sur http://www.defensie.nl/english/organisation/navy/contents/navy-units/dutch-naval-command-caribbean, consulté le 30 juillet 2014.

[692] « Overseas Territories : the Ministry of Defence's contribution », *Ministry of Defence*, disponible sur https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/27626/overseas_territories.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

(1964), Londres a tenu à y conserver des bases militaires pour assurer ses intérêts en Méditerranée.

Les Etats-Unis, sans surprise, disposent du réseau de bases militaires le plus dense, ce qui leur permet d'intervenir rapidement sur tous les théâtres d'opération. Ces bases se trouvent sur tous les continents grâce à leurs dépendances (Haiwaii, Guam) et leurs alliances avec de nombreux pays étrangers (OTAN, Japon, ANZUS[693]…). Des îles comme Okinawa ou Diego Garcia jouent un rôle important dans ce dispositif militaire. On peut noter que dans le cas de l'atoll de Diego Garcia, un territoire d'outre-mer britannique de l'océan indien, le Royaume-Uni accorde l'usage d'une base militaire aux Etats-Unis depuis 1966, et que suite à cet accord l'ensemble de la population locale, soit moins de deux milles habitants, a été expropriée et déportée vers les Seychelles et l'île Maurice[694]. Cet exemple montre l'importance des questions militaires dans le choix des politiques des îles périphériques.

b) L'armée et le développement des îles périphériques

L'implantation de bases militaires présentes dans les îles périphériques a des conséquences sur l'économie de ces territoires.

i- Quels avantages pour les îles périphériques ?

Cette présence militaire qu'elle soit exercée par la métropole ou une grande puissance étrangère, assure des recettes régulières aux territoires insulaires et apporte une certaine stabilité à leur économie, comme le note Bernard Poirine qui parle de « rente militaire »[695].

Pour Poirine, cette rente que reçoit la région où est implantée la base militaire répond à la logique de l'avantage comparatif : l'île périphérique offre sa localisation à une grande puissance.

Dans certains cas, les forces armées contribuent directement au développement des infrastructures et à la formation de la population locale à travers des programmes spécifiques, comme par exemple le « service militaire adapté » en Outre-mer français. Suivant ce dispositif, des jeunes insulaires en difficulté sont recrutés par l'armée et bénéficient alors

[693] ANZUS : *Australia, New Zealand, United States Security Treaty*.

[694] Peter H. SAND, *United States and Britain in Diego Garcia: the future of a controversial base*, New York, NY, Palgrave Macmilla, 2009.

[695] Bernard POIRINE, «Le développement par la rente dans les petites économies insulaires », *Revue économique*, Vol.44, n°6, 1993, pp.1169-1199.

d'une formation professionnelle. Ils participent à l'amélioration d'infrastructures comme la création de pistes en Guyane, et viennent au secours de la population en cas de catastrophes naturelles[696].

La présence militaire dans les petites îles bénéficie aussi indirectement à de nombreux secteurs économiques tels que le bâtiment ou l'hôtellerie. Plusieurs études se sont intéressées à l'impact socio-économique des bases navales, notamment américaines, sur les territoires insulaires. Une étude de 2006 dresse la liste des secteurs touchés par une possible fermeture de la base américaine de Lajes aux Açores. Selon ses auteurs, il en résulterait une perte d'emploi pour les civils qui travaillent sur la base, une réduction de la demande pour les travaux de construction, une baisse de la consommation résultant du départ des militaires, et une baisse de la fréquentation hôtelière. Par conséquent, le niveau de vie des insulaires diminuerait[697]. Lorsqu'une réduction des effectifs de la base de Lajes est envisagée en 2013, le gouvernement local monte au créneau et affirme que cette mesure entrainerait une augmentation de 30 à 40% du taux de chômage sur l'île ainsi qu'une baisse de 6% de son PIB[698].

ii- Une gestion des ressources spatiales non-optimale ?

Mais la présence de base militaire peut aussi être considérée comme un obstacle au développement des petits territoires insulaires.

En plus de créer une forte dépendance entre ces régions et l'institution militaire, ces bases peuvent être à l'origine de problèmes socio-économiques. En 2011, le gouvernement de la préfecture d'Okinawa au Japon publiait un document qui s'opposait au maintien des bases américaines sur l'archipel. Ce rapport n'évoquait pas seulement les problèmes de criminalité et d'accidents liés à la présence des bases américaines, mais aussi les restrictions pour les

---

[696] Michel PELCHAT et Jean-Pierre MASSERET, « Rapport d'information n°380 (2002-2003) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, 3 juillet 2003, disponible surhttp://www.senat.fr/rap/r02-380/r02-3801.pdf, consulté le 20 juillet 2014.

[697] Mário FORTUNA *et al.*, « Impacts of closure of a military base on a small island open economy », *Centro de Estudos de Economia Aplicada do Atlântico*, Working paper series, CEEAplA WP No. 10/2006, juillet 2006, disponible sur https://repositorio.uac.pt/bitstream/10400.3/1146/1/WPaper%2010-2006%20%28Fortuna%20et%20al%29.pdf , consulté le 20 juillet 2014.

[698] « Vasco Cordeiro apela à comunidade emigrante açoriana nos EUA para se mobilizar em defesa dos interesses da Região », *Gabinete de apoio à communicação social*, Presidência do Governo regional dos Açores, 26 août 2013, disponible sur http://azores.gov.pt/GaCS/Noticias/2013/Agosto/Vasco+Cordeiro+apela+%C3%A0+comunidade+emigrante+a%C3%A7oriana+nos+EUA+para+se+mobilizar+em+defesa+dos+interes.htm, consulté le 20 juillet 2014.

activités de pêches dans les zones d'entrainement militaire, ou encore la trop grande place que tenaient ces bases dans l'aménagement territorial[699].

Ce dernier point apparait aussi dans le cas de la fermeture d'une base américaine à Porto Rico en 2004. La base aérienne de « Roosevelt Roads » assurait depuis 1943 la majorité des emplois des localités voisines[700] mais sa fermeture permet à la communauté de récupérer des terrains qui seront utilisés notamment pour le développement du tourisme[701]. Ainsi, on peut noter que les bases militaires consomment beaucoup d'espace (présence de pistes d'aviation, zones maritimes interdites, zones de tests balistiques) qui pourraient être affecté à d'autres secteurs plus rentables pour l'économie insulaire.

B) Hainan et la mer de Chine méridionale

La position méridionale de Hainan rend l'île particulièrement stratégique pour le gouvernement chinois. Feng, Goodman et Brødsgaard avaient déjà souligné cette caractéristique de la province de Hainan. Comme nous l'avons déjà évoqué dans notre premier chapitre, les territoires revendiqués par Beijing en mer de Chine, c'est-à-dire les archipels des Paracels (*Xīshā qúndǎo*, 西沙群岛), des Spratleys (*Nánshā qúndǎo,*南沙群岛), et le banc de Macclesfield (*Zhōng shā qúndǎo*, 中沙群岛) forment la nouvelle préfecture de Sansha (三沙) établie en 2012 et qui fait partie officiellement de la province de Hainan ; par conséquent Hainan est la province chinoise qui dispose du plus grand territoire maritime, soit environ deux millions de kilomètres carrés. Ce territoire maritime est l'enjeu de disputes entre la Chine et ses voisins en raison de sa localisation et de ses ressources.

---

[699] « US military base issues in Okinawa », *Okinawa prefectural government*, septembre 2011, disponible sur http://www.pref.okinawa.jp/site/chijiko/kichitai/documents/us%20military%20base%20issues%20in%20okinawa.pdf, consulté le 20 juillet 2014.

[700] Pour plus d'informations sur la création de cette base, voir Gerardo M. PINERO CADIZ, « La base areonaval, Roosevelt Roads : el Pearl Harbor del Caribe », in J. R. BERUFF, et José L. BOLIVAR FRESNEDA (eds.), *Puerto Rico en la Segunda Guerra Mundial: Baluarte del Caribe*, San Juan, Ediciones Callejón, pp.293-313.

[701] Larry LUXNER, « Puerto Rico braces for the base closing », *The Washington Times*, 1er avril 2004, disponible sur http://www.washingtontimes.com/news/2004/apr/1/20040401-123456-9250r/?page=all, consulté le 20 juillet 2014.

1. Les tensions en mer de Chine méridionale

La mer de Chine méridionale est le théâtre de nombreuses frictions entre les différents Etats riverains qui y ont chacun des revendications territoriales. Dès la fin de la guerre civile, la République Populaire de Chine revendique les archipels des Paracels et des Spratleys comme partie intégrante de son territoire national[702], mais ce n'est qu'à partir des années 1970, plus précisément après le retrait des forces américaines du Vietnam[703], que Beijing affirme ouvertement ses revendications sur cette zone. En 1974, éclate un premier conflit avec le Sud-Vietnam qui a pour conséquence l'occupation des Paracels par la Chine. Un second incident armé majeur a lieu en 1988 entre la Chine et le Vietnam réunifié qui avait pour enjeu l'archipel des Spratleys[704].

Dès lors, la Chine occupe entièrement l'archipel des Paracels, mais ne contrôle qu'une petite partie des Spratleys. Les Etats riverains de la mer de Chine méridionale accusent la Chine de ne pas respecter les principes de la Conventions des Nations Unies sur le Droit à la Mer (CNUDM) et notamment celui des zones économiques exclusives, mais d'avoir fixé arbitrairement les frontières de son espace maritime délimitées par une « ligne en neuf traits » (*Nánhǎi jiǔduàn xiàn*, 南海九段线) englobant les Spratleys et les Paracels[705].

Malgré plusieurs rencontres entre la Chine et les pays riverains de la zone, durant les années 1990 et 2000[706], ces disputes territoriales n'ont toujours pas été résolues. Au contraire, on constate depuis 2011[707], un regain de tension dans la région provoqué par la réaffirmation de la puissance chinoise. Les différents accrochages ont eu aussi comme conséquence une plus

---

[702] Daniel J. DZUREK, « The People's Republic of China straight baseline claim », *Boundary & security bulletin*, Vol.4, n°2, International Boundaries Research Unit, 1996, disponible sur https://www.dur.ac.uk/ibru/publications/search/?author=Daniel+J.+Dzurek, consulté le 30 juillet 2014.

[703] Bilveer SINGH, « China, the South China Sea and the Security of Post-Cold War Southeast Asia », in Frank H. COLUMBUS (ed.), *Asian economics and politics issues*, New York, NY, Nova Publishers, 2003, pp.1-36.

[704] LO Chi.-kin, *China's policy towards territorial disputes: the case of the South China seaislands*. Londres, Routledge, 1989.

[705] De nombreuses études retracent l'historique des revendications chinoises en mer de Chine méridionale et reviennent sur la mise en place de cette « ligne en neuf traits ». Voir J. Bruce JACOBS, « China's frail historical claims to the South China and East China seas », *American Enterprise Institute*, report, juin 2014, disponible sur http://www.aei.org/files/2014/06/24/-chinas-frail-historical-claims-to-the-south-china-and-east-china-seas_144030612659.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

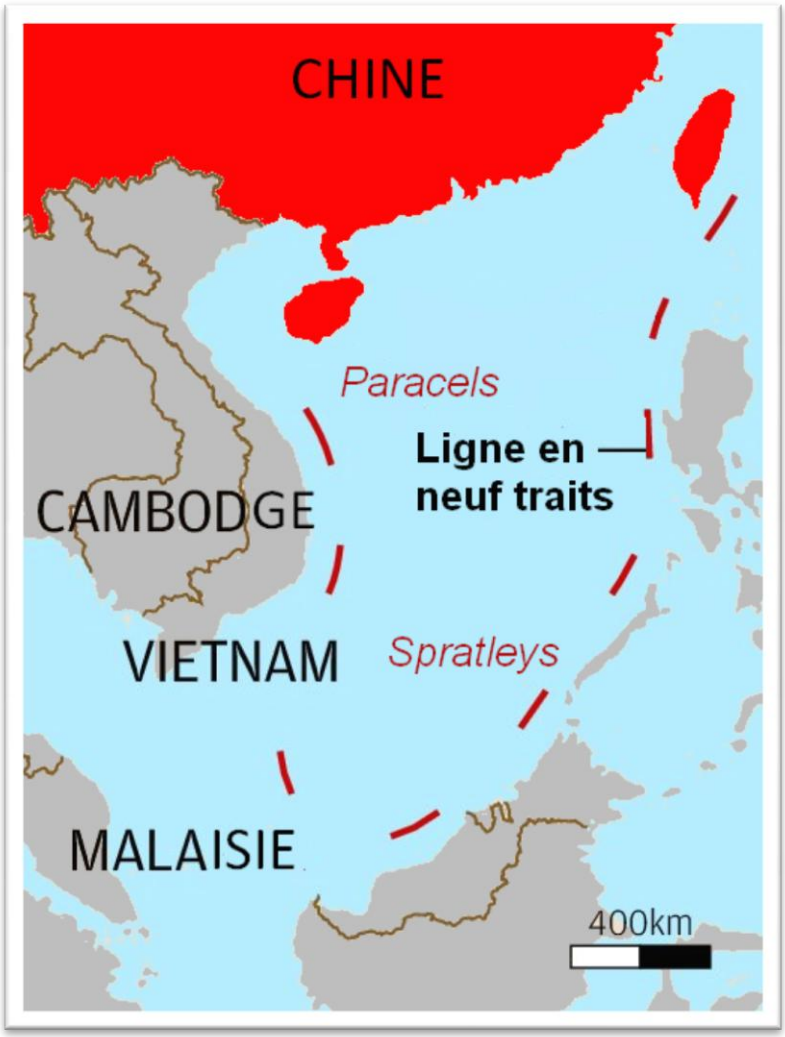
[706] Pour plus de détails concernant les négociations bilatérales entre la Chine et le Vietnam, voir Le Long HIEP, « South China sea disputes keep Vietnam-China relations cold », *ISEAS perspective*, n°22, 15 avril 2013.

[707] Le 9 juin 2011, un bâtiment de la marine chinoise coupait un câble d'exploration posé par Petrovietnam la compagnie nationale d'hydrocarbures vietnamienne dans la mer de Chine méridionale.
Austin RAMZY, «The drumbeats of war? Tensions rise in the South China sea », *Time magazine*, 10 juin 2011, disponible sur http://world.time.com/2011/06/10/tension-rise-over-south-china-sea-claims/, consulté le 30 juillet 2014.

forte implication des Etats-Unis dans la région. Ainsi, en octobre 2011, Hillary Clinton, alors secrétaire d'Etat déclarait au magazine *Foreign Policy* :

> « *Strategically, maintaining peace and security across the Asia-Pacific is increasingly crucial to global progress, whether through defending freedom of navigation in the South China Sea, countering the proliferation efforts of North Korea, or ensuring transparency in the military activities of the region's key players* »[708].

Carte 17: les revendications chinoises selon "la ligne en neuf traits"



En mai 2014, les relations entre la Chine et le Vietnam ont empiré à la suite de l'installation d'une plate-forme pétrolière dans une zone revendiquée par le Vietnam, et des émeutes anti-

[708] Hillary CLINTON, « America's Pacific century », *Foreign Policy*, 11 octobre 2011, disponible sur http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/10/11/americas_pacific_century, consulté le 30 juillet 2014.

chinoises ont éclaté dans plusieurs villes vietnamiennes[709]. Le renforcement de la présence chinoise dans cette zone inquiète les autres puissances régionales.
Plusieurs raisons expliquent l'intérêt de la Chine et de ses voisins pour ces îles inhabitées.

2. Les motifs de ces revendications

Les revendications chinoises en mer de Chine méridionale sont motivées par plusieurs facteurs que sont l'importance de cette zone dans les échanges mondiaux ainsi que ses ressources (potentielles) en hydrocarbures et en poissons.

a) Sansha et le commerce mondial

Comme le notent Rahman et Tsamenyi, les archipels des Spratleys et des Paracels ne sont pas situés directement sur la principale route maritime reliant l'Asie du Nord-Est à l'Europe, le trafic maritime emprunte une voie plus à l'Ouest des Spratleys, une zone dangereuse pour la navigation[710].
Cependant le contrôle de mer de Chine méridionale demeure une question importante pour la Chine. Son commerce avec l'Asie du Sud-Est, le Moyen-Orient et l'Europe transite par cette route méridionale, qui est l'une des plus empruntées au monde[711]. Les Spratleys et les Paracels formeraient les premiers éléments du « collier de perles » reliant la Chine aux terminaux pétroliers du Moyen-Orient. Selon cette théorie développée par un cabinet de consultants américain en 2005, la Chine chercherait à maintenir des bases ou des infrastructures portuaires dans des pays alliés tels que le Pakistan, tout le long de cette voie maritime, afin de sécuriser ses ressources énergétiques et son commerce[712]. Si plusieurs auteurs restent sceptiques devant cette théorie[713], il semble que le projet de création d'une île

[709] Eva DOU et Richard C. PADDOCK, « Behind Vietnam's anti-China riots, a tinderbox of wider grievances », *The Wall Street Journal*, 17 juin 2014, disponible sur http://online.wsj.com/articles/behind-vietnams-anti-china-riots-a-tinderbox-of-wider-grievances-1403058492, consulté le 30 juillet 2014.
[710] Chris RAHMAN et Martin TSAMENYI, « A strategic perspectives on security and naval issues in the South China sea », in Nien-Tsu Alfred HU et Ted L. McDORMAN, (eds), *Maritime Issues in the South China sea: troubled waters or a sea of opportunity*, Abingdon Uk, et New York, NY, Routledge, 2013, pp. 35-53.
[711] Andrew S. ERICKSON, « Maritime security cooperation in the South China sea region », in WU Shicun et Zou Keyuan (eds.), *Maritime security in the South China sea : regional implications and inernational cooperation*, Farnham, UK, et Burlington, VT, Ashgate, 2009, pp.51-80.
[712] Laurent AMELOT, « La stratégie chinoise du « collier de perles » », *Outre-Terre*, n°25-26, 2010, pp.187-198
[713]Chris RAHMAN et Martin TSAMENYI, *op. cit.*

artificielle dans les Spratleys, avec un port civil et militaire et un aéroport, confirme la volonté chinoise de mieux contrôler cette zone[714].

b) Un site riche en ressources halieutiques ?

La mer de Chine méridionale abrite de nombreux sites de pêche[715]. Cependant en raison de leur surexploitation, ces ressources halieutiques sont en déclin. Cet argument est d'ailleurs avancé par les différentes Etats impliqués dans cette dispute territoriale pour légitimer leurs revendications, chaque partie accusant l'autre de trop pêcher dans ces zones. Comme le notent Dupont et Baker :

> « *Fish has become a strategic commodity to be protected and defended, if necessary, by force* »[716].

La question de la pêche est donc instrumentalisée par les parties en conflit pour intervenir. Ainsi, depuis 1999, la Chine impose chaque année, entre mai et août, une interdiction de pêcher en mer de Chine méridionale (essentiellement dans les Paracels) à l'ensemble des navires chinois et étrangers, officiellement pour renouveler les stocks de poissons[717]. Cette politique a donné lieu à d'importants accrochages entre pêcheurs étrangers, notamment vietnamiens et la marine chinoise.

Depuis 2014, un nouveau règlement relatif à la pêche est entré en vigueur dans la province de Hainan et en mer de Chine méridionale (*Hǎinán shěng shíshī « zhōnghuá rénmín gònghéguó yúyè fǎ » bànfǎ*, 海南省实施《中华人民共和国渔业法》办法)[718], ce document stipule que les navires étrangers doivent demander une autorisation pour pêcher dans les zones

---

[714] Kristine KWOK et Minnie CHAN, «China plans artificial island in disputed Spratlys chain in South China sea », *South China Morning Post*, 7 juin 2014, disponible sur http://www.scmp.com/news/china/article/1527059/china-plans-artificial-island-disputed-spratlys-chain-south-china-sea?page=all, consulté le 30 juillet 2014.

[715] Monique CHEMILIER-GENDREAU, *op. cit.*

[716] Alan DUPONT, et Christopher G. BAKER, « East Asia's maritime disputes: fishing in troubled waters », *The Washington Quarterly*, Vol.37, n°1, printemps 2014, pp.79-98.

[717] Leszek BUSZYNSKI, « The South China sea: oil, maritime claims, and U.S.-China Strategic rivalry », *The Washington Quarterly*, printemps 2012, Vol.35, n°2, pp.139-156.

[718] Mesures prises par la province de Hainan relatives à la loi de la RPC sur la pêche (*Hainan sheng shishi « zhonghua renmin gongheguo yuye fa » banfa*,海南省实施《中华人民共和国渔业法》办法), *Gouvernement provincial de Hainan*, 29 novembre 2013, disponible sur http://www.hainan.gov.cn/data/law/2013/12/1900/, consulté le 30 juillet 2014.

revendiquées par la Chine[719], les navires étrangers n'ayant pas rempli cette démarche seront expulsés. Ce texte a été dénoncé par les pays voisins de la Chine[720].

Cette décision émane-t-elle de la province ou du gouvernement central ? Déjà en 2010, une étude montrait qu'en matière d'affaires maritimes, Hainan avait moins d'autonomie que son administration pouvait suggérer[721]. On peut même aller plus loin, et affirmer qu'en raison des enjeux liés à la mer de Chine méridionale, la liberté d'action du gouvernement local sur les questions de la pêche dans les Paracels et Spratleys est quasi nulle. Ces mesures concernent la souveraineté de la Chine et les relations entre les Etats voisins et donc, il semble certain que dans ce domaine seul Beijing peut décider des politiques à appliquer. Le gouvernement provincial s'il administre officiellement les territoires de la mer de Chine méridionale, n'est pas compétent pour décider des politiques à y appliquer.

c) Les hydrocarbures en mer de Chine méridionale

i- Des ressources convoitées

Les revendications chinoises en mer de Chine méridionale sont aussi motivées par la présence d'hydrocarbures dans la région. Pour Buszynski, la question de l'énergie est l'une des principales causes de cette dispute entre les Etats riverains de la mer de Chine méridionale.

C'est à la suite de premières études révélant la présence de gaz naturel et de pétrole dans la région en 1969 suivies du premier choc pétrolier en 1973, que les tensions ont augmenté[722].

Le sous-sol du nord de la zone recèle d'importantes sources de gaz naturel. En 1983, un gisement de gaz naturel est découvert à environ cent kilomètres au Sud-Est des côtes de Hainan. Le champ gazier Yacheng 13-1 (崖城13-1) est exploité en 1996, et approvisionne Hainan et surtout Hong Kong par pipeline. Mais aujourd'hui, ce champ est pratiquement

[719] Isaac KARDON, « Hainan revises fishing regulations in South China sea: new language, old ambiguities», *China brief volume*, Vol.12, n°2, 17 janvier 2014, The Jamestown Foundation, disponible sur http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41836&no_cache=1#.U9iyI-N_vKg, consulté le 30 juillet 2014.

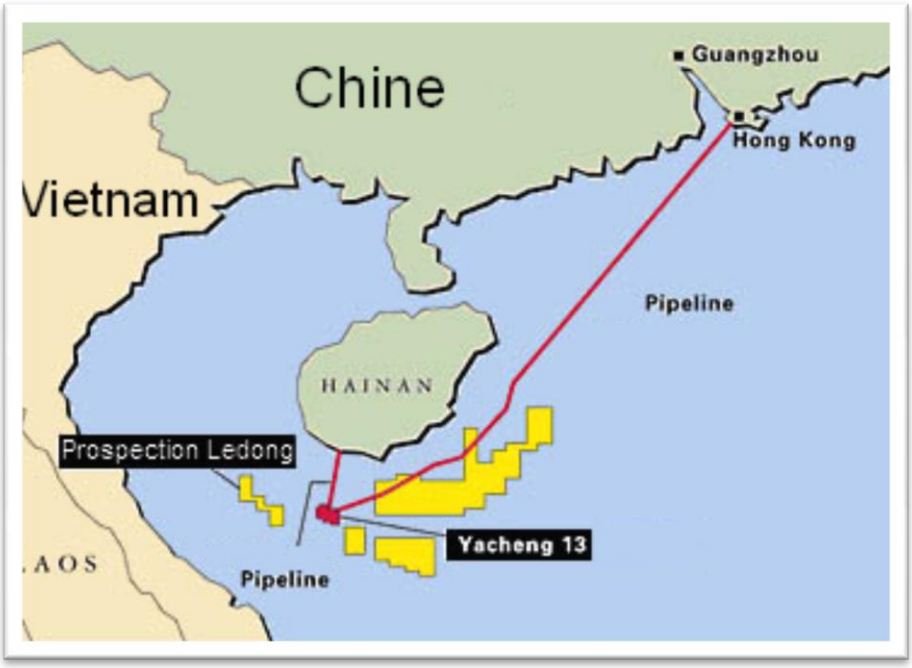
[720] Kristine KWOK, « Expulsions likely as Hainan requires permission to fish in South China Sea », *South China Morning Post*, 10 janvier 2014, disponible sur http://www.scmp.com/news/china/article/1401803/expulsions-likely-hainan-requires-permission-fish-south-china-sea, consulté le 30 juillet 2014.

[721] ZHA Daojiong, « China's exploitation of South China sea resources : the case of Hainan province », *Politics & International Relations Series*, working paper n°10, International University of Japan, mai 2010, disponible sur http://nirr.lib.niigata-u.ac.jp/bitstream/10623/31211/1/2011_2_iuj1_006.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

[722]Leszek BUSZYNSKI, « The development of the South China Sea maritime dispute », in Leszek BUSZYNSKI, et Christopher ROBERTS(eds.), *The South China sea : and Australia's regional security environment*, National Security College, occasional paper, n°5 septembre 2013, pp.3-7, disponible sur http://nsc.anu.edu.au/documents/occasional-5.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

épuisé[723]. D'autres champs gaziers tels que Ledong 20-1 sont explorés ou exploités dans le bassin de Yinggehai (dans le golfe du Tonkin), mais contrairement à Yacheng 13-1, ils se trouvent dans des zones revendiquées par le Vietnam. Cette compétition pour l'exploitation du gaz naturel a provoqué des tensions avec le Vietnam à plusieurs reprises. Chang note qu'en 1997, Hanoï avait vigoureusement protesté lorsqu'une plate-forme pétrolière chinoise avait été mise en place dans le champ gazier de Ledong[724]. En mai 2014, une autre plate-forme pétrolière avait été déployée dans cette zone créant de nouvelles tensions régionales ; en juillet, la Chine avait choisi de démonter cette plate-forme[725].

Carte 18: champs gaziers de Yacheng et Ledong



Carte adaptée d'un article de Phil Dickson[726]

[723] John CULLEN, « Second West-East gas pipeline set to start Hong Kong supplies this summer », *South China Morning Post*, 16 juin 2013, disponible sur http://www.scmp.com/lifestyle/technology/article/1261619/second-west-east-gas-pipeline-set-start-hong-kong-supplies, consulté le 30 juillet 2014.

[724] Felix K. CHANG, «Chinese energy and Asian security », *Orbis*, Vol.45, n°2, mars 2001, disponible sur https://www.fpri.org/docs/Chinese_Energy_and_Asian_Security.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

[725] Teddy NG et Kristine KWOK, « Oil rig stops exploration work near disputed Paracel Islands a month early », *South China Morning Post*, 16 juillet 2014, disponible sur http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:zrzAcPNdR7IJ:www.scmp.com/news/china/article/1555221/china-says-oil-rig-finishes-mission-waters-vietnam+&cd=14&hl=fr&ct=clnk&gl=fr, consulté le 30 juillet 2014.

[726] Phil DICKSON, « Modest advances in China's South China Sea », *Oil and gas online*, disponible sur http://www.oilandgasonline.com/doc/modest-advances-in-chinas-south-china-sea-0002, consulté le 30 juillet 2014.

Dans le sud de la mer de Chine méridionale et les Spratleys, la Chine et les Etats riverains espèrent exploiter des ressources pétrolières. Selon une étude de l'agence américaine de l'énergie publiée en 2013, les réserves de pétrole de cette région atteindraient près de onze milliards de barils[727]. Néanmoins, les auteurs de ce rapport notent que ces réserves ne sont pas situées que dans les Spratleys mais aussi sur les côtes des Philippines et de Bornéo. Pour Buszynski, les estimations faites par les Chinois concernant les réserves pétrolières de cet archipel semblent être exagérées[728].

Cependant, si l'on considère que la Chine revendique l'intégralité des ressources situées dans la zone délimitée par la « ligne des neuf traits », l'ensemble des champs pétroliers de la zone, y compris ceux de Brunei et de la Malaisie, lui reviendrait.

ii- Le secteur pétrochimique à Hainan

On peut se demander si Hainan bénéficie de l'exploitation des hydrocarbures en mer de Chine. Pendant longtemps, l'île n'abritait aucune infrastructure liée à ce secteur. Ce n'est qu'en 2006, qu'une première raffinerie est construite sur le site de Yangpu[729]. Cette raffinerie a depuis vu ses capacités augmentées[730]. Un terminal pétrolier destiné à stocker les hydrocarbures en provenance du Moyen-Orient et d'Afrique est en construction et devrait être inauguré en 2015.

La province de Hainan a aussi attiré de nombreuses entreprises de l'industrie pétrochimique, grâce à ses ressources en gaz naturel. Ainsi, DuPont et BASF sont parmi les premiers à ouvrir une usine à Hainan en joint-venture en 1998[731]. Depuis d'autres entreprises se sont implantées à Hainan, et cette industrie est devenue l'un des principaux secteurs de l'économie hainanaise. Ainsi, en 2012 les branches locales de SINOPEC et de CNPC (*China National Petrochemical Corporation*), ainsi que *China BlueChemical*[732] étaient respectivement la seconde, la septième et la huitième entreprises qui généraient le plus d'activités à Hainan[733]

---

[727] « South China Sea », *US Energy Information Administration*, 7 février 2013, disponible sur http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/South_China_Sea/south_china_sea.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

[728] Leszek BUSZYNSKI, « The development of the South China Sea maritime dispute », *op. cit.*

[729] Pour plus de détails sur la zone de développement économique de Yangpu, voir notre troisième chapitre.

[730] « SINOPEC Hainan refining & chemical co., Ltd », *SINOPEC*, Disponible sur http://english.sinopec.com/about_sinopec/subsidiaries/refineries_petrochemicals/20100325/8450.shtml, consulté le 30 juillet 2014.

[731] « BASF and DuPont pick Hainan for jv », *ICS Chemical business*, 6 avril 1998, disponible sur http://www.icis.com/resources/news/1998/04/06/57515/basf-and-dupont-pick-hainan-for-jv/, consulté le 30 juillet 2014.

[732] *China BlueChemical*, dont le siège est à Dongfang (Hainan) est une filiale de *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC).

3. Le tourisme en mer de Chine méridionale

Comme nous l'avons vu dans notre cinquième chapitre, le tourisme devrait aussi se développer dans cette zone maritime. Pour l'Institut National des Etudes de la Mer de Chine (*Zhōngguó nánhǎi yán jiù yuàn*, 中国南海研究院), cette mesure n'a pas d'objectif politique, il s'agit de mieux faire connaître l'environnement fragile de cette région, et uniquement de développer un tourisme d'aventure[734].

Cependant, plusieurs études réalisées notamment par Allcock, ont montré que les politiques de développement du tourisme dans des régions frontières avaient comme objectif principal de légitimer des revendications territoriales[735]. C'est par exemple le cas en Antarctique, où plusieurs pays dont l'Argentine et le Chili développent le tourisme afin de légitimer leurs revendications[736]. Cette stratégie est aussi adoptée par la majorité des Etats ayant des revendications en mer de Chine[737].

Mais cette politique peut se révéler contre-productive en termes de tourisme. La forte présence de l'armée à Hainan ainsi que les revendications territoriales en mer de Chine peuvent aussi être considérées comme un obstacle au développement du tourisme, et notamment du tourisme international. Ainsi, pour Timothy, les disputes territoriales empêchent le développement du tourisme à long terme[738]. Ce phénomène peut déjà être observé en Chine. En 2013, on a assisté à une baisse du nombre de touristes japonais en Chine, et notamment à Hainan[739]. Dans le cas de Beijing, certains journalistes chinois ont avancé la cause de la forte pollution de la ville qui effraierait les touristes étrangers[740]. Mais

---

[733] « In 2012, the top100 enterprises list in Hainan，Hainan Zhongtong Chemical Co.,Ltd ranks 64th », Petrohi, 19 juillet 2012, disponible sur http://www.petrohi.com/en/NewsShow.asp?NewsId=1649, consulté le 30 juillet 2014.

[734] Entretien réalisé en janvier 2014.

[735] J. B. ALLCOCK, G. ARNOLD, A. J. DAY, D. S. LEWIS, L. POULTNEY, R. RANCE, et D. J. SAGAR, *Border and territorial disputes*, Londres, Longman, 3e édition, 1992.

[736] D. J. TIMOTHY, « Contested place and the legitimization of sovereignity claims through tourism in Polar regions », in C. M. HALL et J. SAARINEN (eds.), *Tourism and change in Polar regions : climate, environment and experience*, Londres et, New York, Routledge, 2010, pp.288-300.

[737] JIE Chen, « China's Spratly policy, with special reference to the Philippines and Malaysia », *Asian Survey*, Vol. 34, n°10, 1994, pp. 893-903.

[738] D. J. TIMOTHY, *Tourism and political boundaries*, Londres, New York, Routledge, 2001.

[739] De 2012 à 2013, Hainan a enregistré une baisse de près de 20% de visiteurs japonais.
WANG Qian et HUANG Yiming, « Hainan facing tough battle for foreign visitors », *China Daily*, 18 février 2014, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-02/18/content_17288253_2.htm, consulté le 20 juillet 2014.

[740] ZHANG Yuchen, « The city that's not forbidden, just avoided ». *China Daily*, 13 Mai 2014, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-05/13/content_17502797.htm, consulté le 20 juillet 2014.

pour Timmons, la crispation autours des disputes territoriales entre la Chine et le Japon pourrait aussi expliquer ce déclin[741].

Selon Hall[742], le contexte politique, les tensions internationales influencent le choix des touristes. Les annonces musclées faites par la Chine ou les autres Etats impliqués en mer de Chine, et relayées par les médias peuvent avoir un impact négatif sur le tourisme. D'autre part, le fait d'associer explicitement Hainan aux îlots disputés des Paracels et des Spratleys ne peut que nuire à l'image de l'île à l'étranger. Ainsi les différents exercices militaires pratiqués à partir de Hainan peuvent prêter à confusion, et faire penser aux touristes potentiels que l'île de Hainan est elle-aussi au centre d'une dispute internationale[743].

Les mesures visant à transformer Hainan en destination internationale ont rendu l'île plus dépendante du contexte politique régional et de l'image que la Chine offre au monde. La présence militaire de la Chine en mer de Chine méridionale et l'absence de solution concertée pour le règlement de cette dispute s'opposent à la stratégie de développement du tourisme international à Hainan.

C) La présence militaire à Hainan

La Chine a accentué sa présence militaire à Hainan, et y maintient plusieurs bases, elle dispose aussi d'un centre de lancement spatial près de Wenchang.

1. Les bases militaires à Hainan

En raison de la position stratégique de l'île et des revendications maritimes en mer de Chine méridionale, Hainan abrite de nombreuses infrastructures militaires. Il faut attendre le retrait des troupes américaines et la fin de la guerre du Vietnam pour que la Chine implante des bases militaires majeures à Hainan. La province fait partie de la région militaire de Guangzhou[744]. Les unités militaires, marines et aériennes, présentes à Hainan dépendent

[741] Heather TIMMONS « Pollution isn't the only thing killing tourism in Beijing », *Quartz*, 14 Janvier 2014, disponible sur http://qz.com/166554/pollution-isnt-the-only-thing-killing-tourism-in-beijing/, consulté le 20 juillet 2014.

[742] Colin Michael HALL, *Tourism, rethinking the social science of mobility*, *op. cit.*

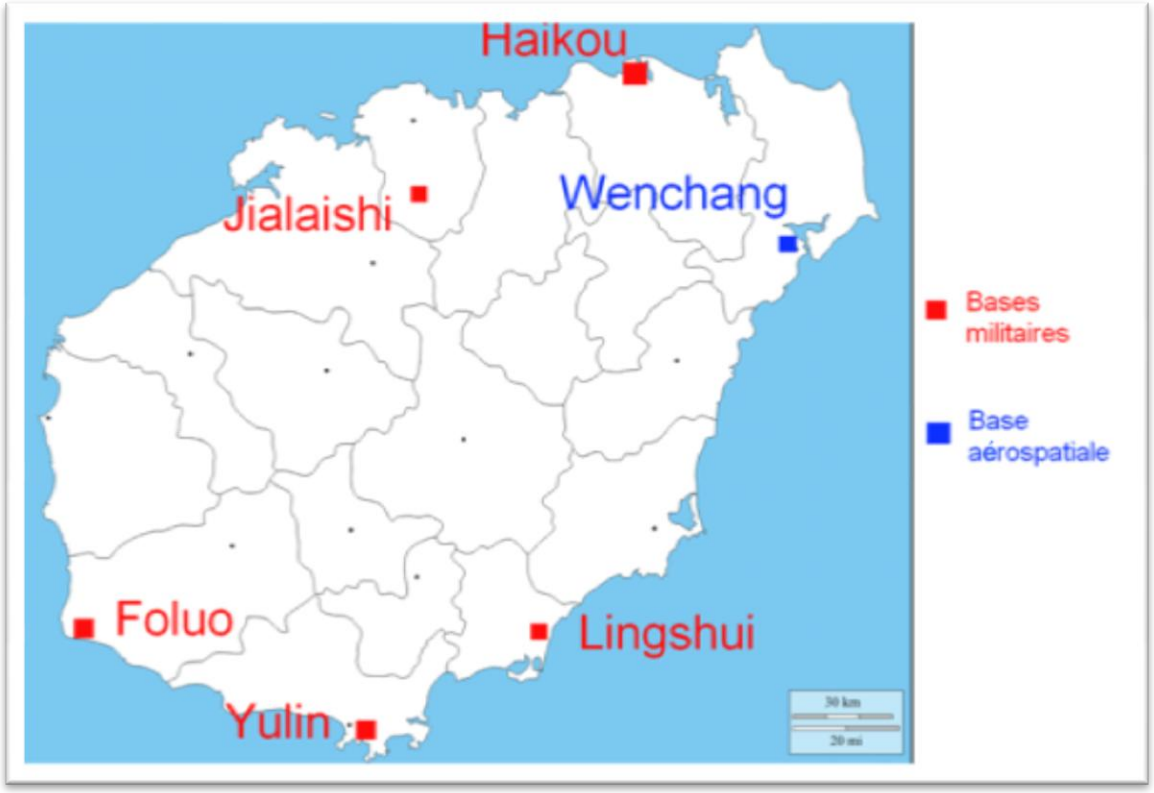
[743] ZHAO Lei, «PLA Navy group begins long-distance exercise », *China daily*, 20 janvier 2014, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-01/20/content_17246578.htm, consulté le 20 juillet 2014.

[744] Selon le système militaire chinois, le pays est divisé en sept régions militaires qui ont pour capitales Beijing, Shenyang, Jinan, Nanjing, Guangzhou, Chengdu et Lanzhou.

principalement de la flotte méridionale, dont le siège principal est à Zhangjiang au Guangdong.

Les forces militaires à Hainan sont présentes principalement à Haikou, et dans les bases de Jialaishi (加来农), Foluo (佛罗), Lingshui (陵水)[745], et Yulin (榆林)[746].

Carte 19: les principales installations militaires et spatiales à Hainan



Il faut aussi ajouter à cette liste la base militaire de Yongxing (永兴) ou « Woody island » dans l'archipel des Paracels.

[745] C'est sur cette base de Lingshui (陵水) qu'en 2001 un avion américain avait dû atterrir en urgence, suite à une collision avec un chasseur chinois. Cet incident provoqua alors de fortes tensions entre la Chine et les Etats-Unis.

[746] Bernard D. COLE, *The Great Wall at sea: China's Navy in the twenty-first century*, 2de édition, Annapolis, MD, The Naval Institute Press, 2010.

a) *La base navale de Yulin*

Tout près des plages de Sanya se trouve la base navale de Yulin (榆林), au centre du dispositif militaire chinois à Hainan. Comme le rappellent Bussert et Elleman, cette base de sous-marins voit le jour sous l'occupation japonaise[747]. Par la suite elle abritera quelques patrouilleurs, puis des sous-marins chinois à partir des années 1970.

Si le premier porte-avions chinois est basé à Qingdao[748], il a déjà effectué une mission d'entraînement en mer de Chine et s'est arrêté à la base de Yulin[749]. La Chine a pour projet de construire d'autres porte-avions, Yulin pourrait alors devenir un port d'attache pour certains d'entre eux.

Cette base a attiré l'attention des médias et diplomates étrangers depuis 2002, lorsqu'est révélé qu'elle abriterait des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. En 2008, ceci est confirmé par des images satellites américaines[750]. La base de Yulin et ses cavernes permettraient de dissimuler une partie des sous-marins qui pourraient intervenir rapidement en mer de Chine méridionale[751].

2. Le site de lancement spatial de Wenchang

Hainan tient aussi une place particulière dans la stratégie spatiale de la Chine. En effet, l'île abrite depuis 1988 un site de lancement[752], et un nouveau centre spatial devrait être inauguré en 2015. Celui devrait à terme devenir le principal site de lancement du programme spatial chinois.

---

[747] James BUSSERT, Bruce ELLEMAN, *People's Liberation Army Navy: combat system technology, 1949-2010*, Annapolis, Maryland, The Naval Institute Press, 2011.

[748] Ce porte-avions est en fait un bâtiment soviétique qui a été entièrement modernisé. Il ne sera complètement opérationnel que dans quelques années.

[749] Minnie CHAN, « Chinese aircraft carrier Liaoning takes up role in South China Sea », *South China Morning Post*, 29 novembre 2013, disponible sur http://www.scmp.com/news/china/article/1368597/chinese-aircraft-carrier-liaoning-takes-role-south-china-sea, consulté le 20 juillet 2014.

[750] Richard D. FISHER Jr, « The impact of foreign technology on China's submarine force and operations » in Andrew ERICKSON *et al.* (eds.), *China's future nuclear submarine force*, Annapolis, Naval Institute Press, 2007, pp.135-161.

[751] Hans M. KRISTENSEN, « China SSBN fleet getting ready – But for what? », *Federation of American Scientists blog*, 25 avril 2014, disponible sur http://fas.org/blogs/security/2014/04/chinassbnfleet/, consulté le 30 juillet 2014.

[752] Brian HARVEY, *China in space: the Great Leap Forward*, Berlin, Heidelberg, New York, Springer, 2013.

Beijing dispose d'autres sites de lancement plus anciens tels que celui de Jiuquan (酒泉) dans le désert de Gobi, celui de Xichang (西昌) dans le Sichuan, et un dernier près de Taiyuan (太原) dans le Shanxi, mais ils ne disposent pas des atouts qu'offre Hainan.

La base spatiale de Wenchang partage des similitudes avec celle de Kourou en Guyane française. Dans son étude sur le centre spatial de Kourou, Redfield note que plusieurs éléments ont été pris en considération lors du choix de la Guyane française pour le site spatial français tels que la proximité avec l'Equateur, la possibilité de construire des infrastructures portuaires et aéroportuaires et donc d'acheminer en toute sécurité les équipements spatiaux, ou encore la stabilité politique[753]. On trouve ces mêmes spécificités à Wenchang. Ce site est plus proche de l'Equateur que les autres sites de lancement chinois (Wenchang est situé à 19 degrés de latitude nord de l'Equateur), et donc les tirs effectués depuis cette base devraient être plus performants. Il est aussi proche de la mer et par conséquent la population locale sera moins exposée. Le fait que Hainan soit une île a aussi été pris en compte: les éléments spatiaux seront acheminés par voie de mer depuis Tianjin –Harvey note qu'en raison de leur large diamètre, les prochaines fusées chinoises de génération « longue marche 5 » ne peuvent être transportées par le train –[754].

Ce programme comporte aussi une dimension touristique. Cette tendance peut être observée dans d'autres sites de lancement chinois tels que celui de Jiuquan[755], si l'industrie spatiale est un secteur stratégique, on constate qu'elle s'ouvre aux visiteurs. La base spatiale de Wenchang inclura un parc à thème aérospatial[756]. Selon les autorités de Wenchang, près de 300 000 touristes pourraient visiter le site lors du premier lancement[757]. Ce parc à thème

[753] Suite aux accords d'Evian et l'indépendance de l'Algérie en 1962, la France ne pouvait plus utiliser son site de lancement d'Hammaguir dans le Sahara, et cherche alors d'autres sites. Plusieurs alternatives sont évaluées en France métropolitaine mais aussi des sites près de l'Equateur dont les Seychelles, les îles de Trinidad, Marie-Galante et la Désirade dans la Caraïbe, l'île de Nuku-Hiva dans les Marquises, l'archipel des Tuamotu, Darwin et Broome en Australie, Trincomalee au Sri Lanka, Fort-Dauphin à Madagascar, Port-Etienne en Mauritanie, Mogadiscio en Somalie et Belem au Brésil. Il est affirmé alors que la Guyane française offre les meilleures conditions. Voir Peter REDFIELD, *Space in the tropics: from convicts to rockets in French Guiana*, Berkeley, Londres, University of California Press, 2000.

[754] Brian HARVEY, *op. cit.*

[755] « Shenzhou-9 spacecraft boosts tourism in China's space city », *CNN*, 25 juin 2012, disponible sur http://travel.cnn.com/shanghai/life/shenzhou-9-spacecraft-boosts-chinas-space-town-tourism-559270, consulté le 30 juillet 2014 .

[756] DUAN Xuelian, « Space theme park to lure tourists to inland Hainan », *China Radio International*, 5 avril 2011, disponible sur http://english.cri.cn/6566/2011/05/05/902s635731.htm, consulté le 30 juillet 2014.

[757] WANG Qian et HUANG Yiming, «Wenchang launch center construction to be completed by June », *China daily*, 14 février 2014, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-02/14/content_17283587.htm, consulté le 30 juillet 2014.

permettra à Hainan de diversifier son offre touristique et d'attirer les visiteurs dans le nord-est de l'ile, une région encore délaissée par les touristes. Le modèle suivi par Wenchang est celui du *Kennedy space center* au Cap Canaveral et du parc d'attraction *Epcot* à Disneyworld[758], la province a pour ambition de dépasser ces sites américains et de faire de Wenchang le premier parc d'attraction aérospatial au monde[759].

3. L'armée dans l'économie de Hainan

Nous avons déjà pu constater dans notre troisième chapitre que depuis les années 1950, Hainan revêtait une importance stratégique pour la Chine en raison de ses plantations d'hévéa, et que cette production était confiée à l'armée très présente sur l'île à travers ses fermes d'Etat. On a pu aussi observer que durant les premières années des réformes, l'armée chinoise à Hainan s'est engagée dans d'autres secteurs d'activités. Certains membres étaient même impliqués dans divers trafics de marchandises dans les années 1980. Enfin des entreprises liées à l'armée étaient présentes dans le secteur de l'immobilier, par exemple dans le développement de la zone franche de Yangpu.

L'armée reste aujourd'hui un acteur important dans les activités économiques de la province, mais son rôle a évolué. Il existe toujours des fermes d'Etat. Ainsi selon son site internet, le groupe des fermes d'Etat de Hainan *(Hǎinán shěng nóngkěn*, 海南省农垦), à travers ses trente-deux filiales, emploie près de 90 000 personnes sur l'île[760]. Cependant, les fermes d'Etat à Hainan sont depuis 2008 gérées directement par la province et non plus par l'armée[761].

---

[758]En 2010, Luo Baomin, gouverneur de la province de Hainan fait une visite officielle en Floride et se rend sur ces deux sites. Voir « Luo Baoming Meets with John Ellis Bush, former Governor of Florida », *Hainan government*, janvier 2011, disponible sur http://en.hainan.gov.cn/englishgov/Government/governor/Leadersactivities/201101/t20110120_80307.html, consulté le 30 juillet 2014.

[759] James R. HANSEN, « The Great Leap Upward : China's human spaceflight program and Chinese national identity », in Steven J. DICK (ed.), *Remembering the Space Age: Proceedings of the 50th Anniversary Conference*, Washington, D.C., NASA, 2008.

[760]« Profile du groupe agroalimentaire (*Nóngkěn jítuán gōngsī gàikuàng*, 农垦集团公司概况) », *groupe des fermes d'Etat de Hainan* (*Hǎinán shěng nóngkěn*, 海南省农垦), disponible sur http://www.hifarms.com.cn/hnfarm/se/subNav_zg.jsp, consulté le 20 juillet 2014

[761] ZHANG Desheng, FU Guohua et LIU Zhiyong, « Issues on natural rubber's "Going global" strategy of three state farms in China and cooperation with ASEAN countries », *International Conference China-ASEAN Regional Integration: Political Economy of Trade, Growth and Investment*, 14-15 October 2008, University of Malaya, disponible sur http://ics.um.edu.my/images/ics/oct2008/paper/zhangds.pdf, consulté le 20 juillet 2014.

L'armée est tout de même présente dans l'industrie du tourisme et a ouvert les portes d'un hôpital militaire à Sanya à des patients fortunés pour développer le tourisme médical sur l'île[762].

La présence des militaires dans l'économie de Hainan se fait principalement de manière indirecte à travers des entreprises détenues par l'armée comme le groupe « Poly ». Cette dernière est très active dans l'immobilier et possède des filiales à Haikou et Sanya où elle a construit le site du forum de Sanya, qui réunit chaque année depuis 2012 des chefs d'entreprises[763]. Mais il s'agit plus pour les entreprises liées à l'armée de saisir des opportunités commerciales que de défendre des ressources stratégiques.

D) Le forum de Boao, un instrument du soft power chinois

La puissance chinoise n'est pas que militaire, Beijing exerce son influence avec d'autres instruments dont le forum de Boao organisé à Hainan.

1. Le *soft power* chinois

Comme le note Kurlantzick[764], la Chine, puissance mondiale, a mis en place depuis la fin des années 1990 des politiques qui ont accru son *« soft power*». Ce principe, développé initialement par Nye en 1990[765], désigne la capacité d'un Etat (ou d'une entreprise ou d'une association) à influencer le monde notamment grâce à des ressources intangibles comme sa culture, son système de valeurs, ses technologies, et à rendre son image attirante.

Depuis les vingt dernières années, l'image de la Chine a changé grâce notamment à son développement économique[766]. D'autre part, Hayden remarque que Beijing a fait des efforts de communication pour rendre la Chine plus attirante en investissant dans les médias à

[762] Matt HO, ZHUANG Pinghui et Fiona TAM, « Hainan aims to be a medical tourism hub », *South China Morning Post*, 6 décembre 2011, disponible sur http://www.scmp.com/article/986923/hainan-aims-be-medical-tourism-hub, consulté le 20 juillet 2014.

[763] « Auditor's report », *Poly real estate group co.*, 2014, no.710386, disponible sur http://www.gzpoly.com/investor/gsgg2/doc/2013_nb_05061157.pdf, consulté le 20 juillet 2014.

[764] Joshua KURLANTZICK, *Charm offensive: how China's soft power is transforming the world*, New Haven, CT, Yale University Press, 2007.

[765] Joseph NYE Jr, *Bound to lead : the changing nature of American power*, New York, NY, Basic Books 1990.

[766] On parle de « consensus de Pékin » pour désigner le modèle de développement proposé par la Chine, alliant développement économique et régime autoritaire. Joshua Cooper RAMO, « The Beijing consensus: notes on the new physics of Chinese power », *The Foreign Policy Centre*, mars 2004, disponible sur http://fpc.org.uk/fsblob/244.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

destination de l'étranger (version multilingue de Xinhua, chaines de télévision en anglais), et aussi en organisant des évènements mondiaux comme les jeux Olympiques en 2008 ou l'Exposition Universelle de Shanghai en 2010[767]. La promotion de la culture chinoise à l'étranger par exemple à travers la création du réseau d'instituts Confucius, fait partie de cette nouvelle diplomatie culturelle[768]. Le Forum pour l'Asie de Boao est lui aussi une manifestation du *soft power* chinois.

2. Le Forum pour l'Asie de Boao

a) Présentation du forum

Depuis 2002, se tient chaque année un forum économique dans le village de Boao (博鳌), près de Qionghai (琼海) sur la côte orientale de l'île.

A l'origine, le forum de Boao est une initiative lancée par les Philippines, le Japon et l'Australie en 1998 pour développer la coopération régionale. Rapidement la Chine réussit à imposer son leadership. Ce rendez-vous annuel est formellement établi en 2001 et réunit 26 pays d'Asie et d'Océanie. La première rencontre s'est déroulée à Boao du 11 au 14 avril 2002
De nombreuses personnalités du monde politique et économique telles que Bill Gates (Microsoft), Christine Lagarde (FMI) ont participé à ce rendez-vous dont l'ambition est de devenir le pendant asiatique du forum de Davos[769].

b) Le Davos chinois ?

La première édition du forum de Boao en 2002 était un échec, non pas en raison de son contenu, mais du manque d'infrastructures et de sa mauvaise organisation. Après avoir présenté ses excuses aux participants, Beijing reprend le contrôle de la situation. L'administration provinciale est écartée, et des personnes proches du pouvoir centrale sont

[767] Craig HAYDEN, *The rhetoric of soft power: public diplomacy in global contexts*, Lanham, MD, Lexington books, 2012.
[768] LAI Hongyi, « China's cultural diplomacy : going for soft power », in LAI Hongyi et LU Yiyi (eds.), *China's soft power and international relations*, Abingdon, UK et New York, NY, Routlegde,pp.83-103.
[769] Kent CALDER et YE Min, *The making of Northeast Asia*, Stanford, CA., Stanford University Press, 2010.

chargées de préparer les éditions suivantes. Les infrastructures sont améliorées grâce à des investissements massifs (création de routes, construction de centres de conférences…)[770]. Cependant malgré son succès, cette conférence souffre de la comparaison avec le forum de Davos. Dans son journal de bord publié en 2014, le très sarcastique Bob Carr, ministre australien des affaires étrangères (en fonction de mars 2012 à septembre 2013) donne un aperçu très critique de son séjour à Boao en 2013.

> « *Australia occupies a floor in the hotel, a slightly dank four-star tourist hotel, bristling – we can assume – with hidden listening devices even on the balconies…The food in the hotel is inedible, laced with the curdling poison of MSG. Fibre and protein are impossible to locate; the musty fitness room – a single cross-trainer – is the least salubrious in any hotel I've ever stayed in.* »[771]

Carte 20: localisation de Boao sur l'île de Hainan

[770] De 2001 à 2004, ces investissements représentent un montant de près de huit milliards de RMB. Voir « Heavy spending for Boao Asia Forum venue expansion », *People's daily*, 11 juin 2001, disponible sur http://english.people.com.cn/english/200106/11/eng20010611_72312.html, consulté le 30 juillet 2014.
[771] Bob CARR, *Diary of a foreign minister*, Sydney, NewSouth Publishing, 2014, p.77.

c) *Une enclave du Centre*

Le contrôle de Beijing sur ce forum se constate sur le terrain à travers ses infrastructures. Le site du forum de Boao peut être considéré comme une enclave du Centre en périphérie, séparée du reste de l'île. Il est situé à l'extérieur du village de Boao, sur une petite île qui n'est accessible que par un pont où se trouve un poste de contrôle. Seuls les clients de l'hôtel et les personnes qui ont annoncé leur visite peuvent franchir ce pont. Sur l'île, les infrastructures sont peu nombreuses, on y trouve un parc d'exposition où plusieurs salles consacrées aux précédentes éditions du forum sont ouvertes au public, un hôtel et un parcours de golf.

Lorsque nous nous sommes rendus sur place[772], nous avons pu tout d'abord constater que la majorité des personnes employées ne provenaient pas de Boao ou de Qionghai, les villes les plus proches, ni même de Hainan, mais d'autres provinces. Ainsi, les guides du mini-musée du forum provenaient tous du Hunan.

Plusieurs hôtels sont installés au village de Boao, mais celui qui est situé sur l'île affiche le standing le plus élevé, et accueille les visiteurs de marque lors du forum.

Carte 21: le site de Boao

Carte réalisée par l'auteur à partir de Google Map

[772] Visites réalisées en 2009 et 2011

D'autre part, tout l'aspect administratif de la tenue de ce forum est géré en dehors de Hainan, dans des bureaux à Beijing, où se trouve le secrétariat général du forum de Boao.

On peut noter que la construction et la gestion du site n'a pas été confiée à l'entreprise locale HNA (*Hainan Airlines*) mais à COSCO (*China Ocean Shipping Company*), une entreprise d'Etat[773]. COSCO est aussi propriétaire de plusieurs hôtels à Boao, dont notamment celui qui est situé sur l'île[774].

Enfin, le futur aéroport qui doit être inauguré en 2015 reflète le caractère enclavé de Boao. Il sera principalement destiné à accueillir des jets privés et non des lignes commerciales[775], les interactions entre la population locale et les visiteurs seront donc minimes.

3. L'essor de la marque « Boao »

Enfin, on assiste au développement de la marque Boao. Si le site de Boao à Hainan continue d'accueillir chaque année la principale conférence du « Forum pour l'Asie ». D'autres rencontres secondaires sont organisées en dehors de l'île. Ainsi, en 2013, une conférence du « Boao Forum » s'est tenue à Qingdao, une autre à Hong Kong, et une dernière à Bali[776].

Cette tendance va en s'amplifiant avec une conférence du forum de Boao dédiée à l'environnement qui s'est tenue à Seattle en septembre 2014[777], et une autre conférence sur la coopération financière à Dubaï en octobre 2014[778].

Cette diffusion du « forum pour l'Asie de Boao » témoigne du dynamisme de la diplomatie économique chinoise, et montre la nouvelle capacité de la Chine à influencer le reste du monde. Cependant, ces multiples implantations de ce forum à l'étranger risquent de menacer l'importance de Boao, qui ne serait plus qu'un site parmi d'autres. Quel site sera choisi pour annoncer les décisions les plus importantes ? Boao ou des villes plus globales, mieux couvertes par les médias ?

---

[773] *COSCO Stability report 2012*, COSCO, 2012, disponible sur http://www.unglobalcompact.org/system/attachments/40341/original/COSCO%20Sustainability%20Report%202012.pdf?1381986715, consulté le 30 juillet 2014.

[774] Jusqu'en 2011, cet hôtel était exploité sous l'enseigne Sofitel. Il a maintenant pour nom « Boao Forum for Asia Hotel ».

[775] « Hainan travel & tourism development Ppotential 2011-2021 », *World Travel and Tourism Council*, disponible sur http://www.wttc.org/site_media/uploads/downloads/WTTC_Hainan_2_7_2012.pdf, consulté le 30 juillet 2014.

[776] « Past events 2013 », *Boao Forum for Asia*, disponible sur http://english.boaoforum.org/hyhdhdzl2013en/index.jhtml, consulté le 30 juillet 2014.

[777] « Boao Forum for Asia annual conference 2014 concludes », *Hainan government*, 15 avril 2014, disponible sur http://en.hainan.gov.cn/englishgov/News/201404/t20140415_1189083.html, consulté le 30 juillet 2014.

[778] « BFA financial cooperation conference to be held in Dubai », *Boao Forum for Asia*, 23 avril 2014, disponible sur http://english.boaoforum.org/mtzxxwzxen/13875.jhtml, consulté le 30 juillet 2014.

Dans ce chapitre nous avons pu observer que l'île de Hainan est l'une des provinces chinoises les plus stratégiques en raison de sa situation géographique et de la tenue du forum de Boao. Hainan est au centre du *hard power* et *soft power* chinois. Mais on peut s'interroger sur les conséquences de cette situation sur le développement du tourisme sur l'île. Dans le cas du site spatial de Wenchang, ce programme participe à l'essor du tourisme dans cette région. Mais cela n'est pas le cas pour les bases militaires. Quant au forum de Boao, il reste un instrument de la politique du gouvernement central.

Pour conclure cette seconde partie, après avoir étudié le développement des infrastructures sur l'île, les politiques spéciales appliquées à Hainan, et l'aspect stratégique de la province, nous pouvons constater que le développement du tourisme n'a pas permis à Hainan de s'affranchir du pouvoir central. La province reste très fortement dépendante des projets de Beijing. Quelle est alors la place des acteurs locaux dans le développement de l'île ? Quel rôle, et quelle influence ont les entreprises et les habitants de l'île sur les politiques mises en œuvre à Hainan ?

TROISIEME PARTIE, DEVELOPPEMENT ET ACTEURS LOCAUX A HAINAN

Chapitre VIII, *Hainan Airlines* et l'économie provinciale

Quels sont les acteurs locaux du développement à Hainan ? Comment les entreprises et la population locale sont-elles associées au plan de développement de l'île. La partie précédente traitait des relations entre les autorités centrales et locales dans le développement de la province ; nous nous proposons dans cette dernière partie d'étudier le développement local à Hainan premièrement à travers ses entreprises, puis, dans un second chapitre en nous nous intéressant à sa population.

Dans notre cinquième chapitre, nous avons pu constater qu'à l'échelle mondiale, les tendances actuelles des plans de développement régional demandaient une plus grande interaction entre les secteurs privé et public, et que le rôle de l'Etat allait décroissant. Observe-t-on un phénomène similaire en Chine, pays en transition économique, et plus particulièrement à Hainan?

Pour répondre à cette question, nous avons choisi d'étudier le cas de *Hainan Airlines*. Cette compagnie aérienne a enregistré une croissance rapide depuis ses débuts dans les années 1990, et son groupe est maintenant au cœur des politiques touristiques de l'île. Mais cette réussite est-elle une conséquence « naturelle » du marché du tourisme à Hainan, ou résulte-t-elle de ses relations avec le gouvernement provincial ? Après avoir présenté brièvement les relations entre les entreprises d'Etat et les gouvernements locaux en Chine, nous analyserons « l'empire » du groupe *Hainan Airlines* dans la province et nous interrogerons sur la stratégie du groupe. Enfin, nous nous pencherons sur les conséquences des liens entre *Hainan Airlines* et la province sur le secteur privé à Hainan

A) *Entreprises d'Etat et gouvernements locaux*

En raison du caractère inachevé de sa transition vers une économie de marché, la Chine n'a pas privatisé l'ensemble de ses entreprises d'Etat. Malgré de nombreuses réformes, ces entreprises d'Etat conservent toujours une place importante dans l'économie. Si les plus stratégiques d'entre-elles appartiennent à l'Etat central, les gouvernements locaux (provinces et villes) possèdent de nombreuses participations dans des entreprises d'Etat locales, notamment dans le secteur de l'immobilier[779], et conservent une forte influence sur les entrerprises privées locales[780]. Quelles sont alors les relations qu'entretiennent ces deux agents économiques ? Les entreprises d'Etat locales agissent-elles suivant leurs propres intérêts économiques, comme une entreprise privée, ou sont-elles influencées par les gouvernements locaux ?

1. Une transition graduelle

La transition opérée en Chine depuis la fin des années 1970 diffère de celles qu'ont connues la Russie et les pays de l'Europe centrale et orientale. La transition chinoise n'a été qu'économique et non politique. Dans l'ancien bloc soviétique, plusieurs réformes économiques et politiques sont appliquées dans les années 1980, comme en URSS avec la politique de *Perestroika* et de *Glastnost*[781], mais il faut attendre la chute des gouvernements communistes à partir de 1989, pour assister à libéralisation de l'économie. Dans plusieurs Etats d'Europe centrale, cette transition vers l'économie de marché s'est faite brutalement ; dans le cas de la Pologne, puis de la République tchèque, s'opère alors une « thérapie de

[779] Voir WU Fulong, XU Jiang, et YEH Anthony Gar-On, *op. cit.*

[780] BIAN Yanjie et ZHANG Zhanxin, « Explaining China's emerging private economy : social perspectives » in Anne S. TSUI *et al.*(eds.),*China's Domestic Private Firms: Multidisciplinary Perspectives on Management and performance*, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 2006.

[781] La *Perestroika* désigne les mesures appliquées à partir de 1985 pour restructurer l'économie soviétique, plusieurs éléments d'une économie de marché sont alors introduits, comme le retour vers la propriété privée, et l'autorisation d'un entreprenariat privé. La Glasnost est le pendant politique de la Perestroika, et permet une certaine liberté d'expression et liberté des médias. Tassilio HERRSCHEL, *Global geographies of post-socialist transitions: geographies, societies, policies*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2007.

choc » visant à la libéralisation, la stabilisation et la privatisation de l'économie[782]. Ces transitions rapides sont qualifiées de « *big bang* »[783].

La Chine, au contraire a adopté une transition très graduelle qui ne concerne que l'économie, et non la politique. Ces réformes ne sont introduites que très progressivement. Comme nous avons déjà pu l'observer dans notre sixième chapitre, Beijing préfère expérimenter ces nouvelles mesures dans certaines villes, régions, ou entreprises pilotes, avant de les généraliser à l'ensemble de son territoire. D'autre part, le Parti Communiste Chinois ne souhaite pas atteindre le même objectif que les nouveaux régimes d'Europe centrale et orientale en 1990, mais désire conserver son influence sur l'économie du pays. De ce fait, depuis 1992, le pays se définit comme une économie socialiste de marché (*Shèhuì zhǔyì shìchǎng jīngjì*, 社会主义市场经济)[784].

2. Les entreprises d'Etat en Chine

Les entreprises d'Etat résultent des nationalisations pratiquées à partir de 1949 et l'arrivée du Parti Communiste au pouvoir. Depuis 1978, ces entreprises ont subi plusieurs réformes, mais restent un élément important de l'économie chinoise.

a) Le poids des entreprises d'Etat

Dans cette Chine en transition, le poids des entreprises d'Etat n'est pas négligeable. Ainsi, parmi les sociétés chinoises présentes dans le classement des deux mille entreprises mondiales les plus puissantes réalisé par *Forbes* en 2014, apparaissent une très grande majorité d'entreprises d'Etat : cinq des dix premières entreprises mondiales sont des entreprises d'Etat chinoises[785], mais on trouve dans ce même classement plusieurs entreprises détenues par des

[782] En Pologne cette « thérapie de choc » prend la forme du plan de Balcerowicz appliqué en 1990 qui vise à sortir le plus rapidement possible de l'économie socialiste. Cette stratégie est formulée par l'économiste américain Jeffrey Sachs. Voir J. Barkley ROSSER, Jr. et Marina V. ROSSER, *Comparative economics in a transforming world economy*, Chicago, Irwin, 1996.

[783] Gérard ROLAND, *Transition and economics: politics, markets, and firms*, Cambridge, MA, MIT, 2000.

[784] Voir Robert ASH, Christopher HOWE, et Y. Y. KUEH, *China's economic reform: a study with documents*, Abingdon, UK et New York, NY, Routledge Curzon, 2002.

[785] Ces cinq entreprises sont *Industrial and Commercial Bank of China* (première entreprise mondiale), *China Construction Bank* (2e), *Agricultural Bank of China* (3e), *Bank of China* (9e) et *PetroChina* (10e).
Ce classement est fondé sur quatre critères qui sont les revenus, le résultat d'exploitation, l'actif comptable et la valeur boursière. « Global 2000 leading companies », *Forbes*, disponible sur http://www.forbes.com/global2000/list/#page:1_sort:0_direction:asc_search:_filter:All%20industries_filter:China_filter:All%20states, consulté le 30 août 2014.

gouvernements locaux telles que *Anhui Conch cement company* (*Ānhuī hǎiluó shuǐní gǔfèn*, 安徽海螺水泥股份) (603e du classement) ou le groupe de l'agroalimentaire Shuanghui (*Shuānghuì shíyè jítuán*, 双汇实业集团) (1054e). En effet, si les plus grandes entreprises sont sous la responsabilité de l'Etat central à travers la Commission de Supervision et d'Administration des Actifs de l'Etat (*Guówùyuàn guóyǒu zīchǎn jiāndū guǎnlǐ wěiyuánhuì*, 国务院国有资产监督管理委员会)[786], les gouvernements provinciaux ou municipaux possèdent des participations dans de nombreuses entreprises locales. Ceci est le résultat de l'absence de privatisation à grande échelle. Comme le note Gilles Guiheux, dans le cas de la transition économique chinoise, il n'est pas question de privatisation, mais plutôt de « *déconcentration au profit des autorités provinciales, municipales et villageoises*[787] ». Bien que la Chine ait connu un essor important de son secteur privé à partir de la fin des années 1990, les entreprises contrôlées par des gouvernements locaux n'ont pas disparu. De plus, ces entreprises d'Etat forment des conglomérats aux multiples activités, grâce à de nombreuses filiales. Celles-ci sont souvent présentées comme des entreprises privées et peuvent être cotées en bourse.

b) Les réformes des entreprises d'Etat

Les entreprises d'Etat ont subi de nombreuses réformes depuis la fin des années 1970. En raison de leur double tâche de générer des profits et donc des recettes fiscales, tout en assurant la prise en charge complète de leurs employés (santé, retraite, emplois à vie) – ce qu'on a qualifié de *bol de riz en fer* (*tiě fàn wǎn*, 铁饭碗) –, beaucoup de ces entreprises se révélèrent peu adaptées à une économie de marché. La Chine va alors mettre en place des réformes pour faire évoluer et rendre plus performantes ces entreprises d'Etat. Dans les années 1980, les entreprises d'Etat se voient données plus d'autonomie. A partir de 1993, leurs structures sont revues[788] et la privatisation des entreprises les moins rentables, les moins

[786] Cet organe contrôle directement 117 entreprises d'Etat. Pour la liste complète voir « Central SOEs », *State-owned Assets Supervision and Administration Commission*, disponible sur http://www.sasac.gov.cn/n2963340/n2971121/n4956567/4956583.html, consulté le 30 août 2014.

[787] Gilles GUIHEUX, « Sociologie des acteurs économiques dans une Chine en transition », *Revue internationale et stratégique*, 2003, Vol. 2, n° 50, p. 35-42, disponible sur http://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2003-2-page-35.htm#anchor_citation, consulté le 30 août 2014.

[788] Juan Antonio FERNANDEZ et Leila FERNANDEZ-STEMBRIDGE, *China's state owned enterprise reforms: an industrial and CEO approach*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2007.

stratégiques est autorisées[789]. Comme le notent Dong Zhang et Owen Freestone, ces réformes vont ralentir au début des années 2000, à mesure que les entreprises les moins profitables sont restructurées. Ils remarquent aussi que l'augmentation du chômage, et plusieurs scandales touchant aux privatisations vont inciter le gouvernement à freiner les réformes, et à créer en 2003, un organisme chargé de leur contrôle : la Commission de Supervision et d'Administration des Actifs de l'Etat[790]. Le but dès lors est d'appliquer aux entreprises d'Etat le modèle de gestion des entreprises privées. Aujourd'hui, la réforme des entreprises d'Etat reste encore inachevée. Ainsi, en juillet 2014, le gouvernement chinois a annoncé qu'il allait expérimenter de nouvelles réformes de ses entreprises d'Etat, suivant les décisions prises durant le troisième plenum du 18e congrès du Parti Communiste[791]. Mais cette nouvelle réforme devrait être très graduelle car elle ne concernera initialement que six entreprises d'Etat, de plus il ne s'agira pas de les vendre entièrement à des entreprises privées mais d'ouvrir leurs capitaux à des investisseurs privés[792].

c) Quel lien avec les gouvernements locaux ?

Malgré les réformes opérées, on peut s'interroger sur les relations qu'entretiennent les entreprises d'Etat avec l'administration centrale ou locale. En 2008, un rapport de l'OCDE notait que les décisions des entreprises d'Etat en matière d'investissements étaient, sans suprise, influencées par les objectifs politiques du gouvernement[793].

D'autre part, Sheng Hong et Zhao Nong notent que les entreprises d'Etat chinoises jouissent de nombreux avantages en comparaison avec les entreprises privées. Par exemple, la location de terrains à l'administration se fait à des prix inférieurs à ceux du marché. De plus, ces entreprises d'Etat, grâce à leurs relations avec les autorités centrales ou locales bénéficient

---

[789] Son Ngoc CHU et Ligang SONG, « State control, entrepreneurship and resource allocation », in Ligang SONG, Ross GARNAUT et CAI Fang (eds.), *Deepening reform for China's long-term growth and development, Canberra*, ANU Press, pp.73-106.

[790] Owen FREESTONE et ZHANG Dong, « China's unfinished state-owned enterprise reforms », *Australian government, the treasury*, Economic Roundup Issue 2, 2013, disponible sur http://www.treasury.gov.au/PublicationsAndMedia/Publications/2013/Economic-Roundup-Issue-2/Economic-Roundup/Chinas-unfinished-SOE-reforms#P8_131, consulté le 30 août 2014.

[791] « China Focus: step-up predicted in China's SOE reforms », *Xinhua*, 19 novembre 2013, disponible sur http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/19/c_132901169.htm, consulté le 30 août 2014.

[792] Gabriel WILDAU, « China announces plan for reform of state-owned enterprises », *The Financial Times*, 15 juillet 2014, disponible sur http://www.ft.com/intl/cms/s/0/07928638-0c24-11e4-a096-00144feabdc0.html#axzz3BXYclfff, consulté le 30 août 2014.

[793] « China : encouraging responsible business conduct », *OECD Investment Policy Reviews*, Paris, OCDE, 2008.

d'un meilleur accès au crédit. Elles peuvent aussi bénéficier de subventions indirectes du gouvernement (par exemple à travers une augmentation du capital)[794].

3. Le tourisme à Hainan, l'argument de l'industrie naissante ?

Dans le cas du développement du tourisme à Hainan, la proximité entre les entreprises d'Etat, ou entreprises publiques provinciales et les autorités de la province peut-elle être justifiée par l'argument de l'industrie naissante ? Selon la théorie des industries naissantes développée par Alexander Hamilton (1757-1804), Friedrich List (1789-1846), puis par John Stuart Mill (1806-1873), un pays ou une région peut mettre en place des mesures protectionnistes, ou encore intervenir directement dans un secteur économique « naissant » afin d'en assurer son développement. Cette politique a été adoptée avec succès par plusieurs pays notamment en Asie (notamment à Taïwan, en Corée du Sud et à Singapour)[795].
Comme le note Veal, bien que critiquée, la théorie des industries naissantes a aussi été utilisée dans le domaine du tourisme, notamment dans les pays ou régions les moins développés[796]. Par exemple, elle a servi à justifier la création de compagnies aériennes locales[797].

Dans le cas de Hainan, nous avons pu constater dans notre cinquième chapitre que les autorités provinciales avaient beaucoup investi dans les infrastructures nécessaires au développement du tourisme ; le lancement de la compagnie aérienne provinciale *Hainan Airlines* avait permis de rapprocher cette destination des consommateurs chinois. D'autre part, les efforts menés par la province ont convaincu les *majors* de l'hôtellerie de s'installer sur l'île. Malgré ces réalisations, le tourisme à Hainan peut-il encore être considéré comme une industrie naissante ? Dans ce cas, la proximité entre *Hainan Airlines* et la province se justifie-t-elle? Ou au contraire, est-elle contreproductive ?

[794] SHENG Hong et ZHAO Nong, *China's state-owned enterprises: nature, performance and reform*, Singapour, World Scientific publishing, 2013.
[795] Kai-Sun KWONG, *Industrial development in Singapore, Taiwan, and South Korea*, Singapour, World Scientific publishing, 2001.
[796] Anthony James VEAL, *Leisure, sport and tourism, politics, policy and planning*, 3e édition, Wallingford, UK et Cambridge MA, CABI, 2010.
[797] Andreas PAPATHEODOROU, « The impact of civil aviation regimes on leisure travel » in Anne GRAHAM *et al.* (eds), *Aviation and tourism : Implications for leisure travel*, *op. cit*., pp. 49-58.

B) *Hainan Airlnes, un géant économique*

1. Un groupe à l'origine du tourisme à Hainan

« *It's impossible to visit Hainan and not put a yuan in Chen's* (président du groupe HNA) *pocket* »[798].

Le groupe *Hainan Airlines* (HNA) peut être considéré comme le principal instrument du développement du tourisme à Hainan. Ce groupe créé à partir de la compagnie aérienne *Hainan Airlines* domine le secteur du tourisme sur l'île.

a) La compagnie Hainan Airlines

Le succès de la compagnie aérienne *Hainan Airlines* est à l'origine du développement du tourisme sur l'île. Chung, dans un article consacré au secteur aérien en Chine revient sur l'essor de cette compagnie[799]. Pour cet auteur, *Hainan Airlines* se distingue des autres principales compagnies aériennes chinoises du fait qu'elle n'est pas issue de la scission de l'ancienne compagnie nationale CAAC (*Civil Aviation Administration of China*).

La compagnie aérienne de Hainan voit le jour en 1989 sous l'impulsion du gouvernement provincial, et est cotée en bourse dès 1992, ce qui lui permet de lever des fonds. En 1993, *Hainan Provincial Airlines* (*Hǎinán shěng hángkōng gōngsī*, 海南省航空公司) devient *Hainan Airlines* (*Hǎinán hángkōng gōngsī*, 海南航空公司). En 1995, ses dirigeants convainquent le financier Georges Soros d'investir dans la compagnie, ce qui permet à *Hainan Airlines* de gagner en stature. Grâce à ces investissements, la compagnie va acheter de nouveaux avions et faire l'acquisition de petites compagnies aériennes locales telles que *Chang'an Airlines* (2000), *Shanxi Airlines* (2001). Neuvième en 1998[800], Hainan Airlines est aujourd'hui la quatrième compagnie aérienne chinoise après *China Eastern*, *China Southern* et *Air China*. Elle possède plusieurs hubs notamment à Haikou, Beijing mais aussi à Xi'an,

[798] William MELLOR and Jasmine WANG, « Chinese tycoon rides resort's rise to empire in the sky », *Bloomberg*, 10 avril 2014, disponible sur http://www.bloomberg.com/news/2014-04-10/chinese-tycoon-rides-resort-s-rise-to-empire-in-the-sky.html, consulté le 30 août 2014.
[799] CHUNG Jae Ho, *op. cit.*
[800] *Ibid.*

Taiyuan, Urumqi, Guangzhou, Dalian et Shenzhen. C'est une compagnie aérienne reconnue et apprécié mondialement[801].

b) Les autres activités de HNA dans le tourisme à Hainan

A Hainan, le groupe HNA, propriétaire de *Hainan Airlines* va progressivement consolider sa position dans le secteur aérien. La compagnie gère les deux aéroports de l'île (Haikou et Sanya) ; et en 2005, HNA inaugure un institut de l'aviation à Sanya.
HNA développe aussi d'autres activités liées au tourisme à Hainan, et se lance par exemple dans la gestion d'établissements hôteliers. L'entreprise a notamment un rôle d'éclaireur ou de précurseur. Ce n'est qu'après l'ouverture d'un hôtel par HNA à Xinglong dans l'intérieur de l'île que d'autres entreprises, notamment des groupes étrangers, investissent dans cette région.

Comme nous avons pu le noter dans notre sixième chapitre, le groupe HNA est aussi chargé par le gouvernement provincial de la gestion des loteries à Hainan, ainsi que d'une boutique hors-taxe à l'aéroport de Haikou. On peut ainsi affirmer que HNA tient un rôle majeur dans le secteur du tourisme à Hainan.

2. Un acteur global

Cependant les activités de HNA ne se limitent pas à Hainan, ni même au tourisme, le groupe est présent dans des secteurs très divers en Chine et dans le reste du monde[802].

a) HNA, un leader du tourisme

Dans le domaine de l'aviation, son cœur de métier, le groupe HNA s'est développé de manière horizontale et verticale. Le groupe a multiplié ses activités en Chine, et lancé de nouvelles filiales comme *Lucky Air* (basée au Yunnan) en 2004 ou *Hong Kong Airlines* en

[801] Depuis 2012, *Hainan Airlines* est classée parmi les meilleures compagnies aériennes du monde selon les critères de *Skytrax*. « Hainan Airlines wins Skytrax 5-star certification », *Xinhua*, 29 mars 2012, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-03/29/content_14939526.htm, consulté le 30 août 2014.
[802] Le site internet du groupe HNA nous donne un aperçu de l'ensemble des activités du conglomérat. Voir « Business », *HNA group*, disponible sur http://www.hnagroup.com/en/business/index.html, consulté le 30 août 2014.

2006 ; il devrait en 2014 inaugurer plusieurs autres compagnies régionales comme *Fuzhou Airlines* et *Urumqi Airlines*[803].

Hainan Airlines est l'une des seules grandes compagnies chinoises qui ne soit pas entrée dans une alliance globale telle que *Skyteam* ou *Star Alliance*[804], mais le groupe a investi dans plusieurs compagnies étrangères. En 2013, HNA, en partenariat avec le fond de développement Chine-Afrique (*Zhōng fēi fāzhǎn jījīn,* 中非发展基金) prend une participation dans une compagnie ghanéenne *Africa World Airlines*[805]. HNA est aussi entré à hauteur de 48% dans le capital d'*Aigle Azur*, une compagnie aérienne française[806]. En 2011, HNA avait aussi pris le contrôle d'un transporteur aérien turc *ACT Airlines*, rebaptisé par la suite *myCARGO*, qui opère notamment à partir de l'aéroport belge de Liège[807]. Dans un entretien donné en 2013 au journal de l'université américaine de Wharton, Chen Feng, le président de HNA, affirme que ces acquisitions permettent, entre autres, à *Hainan Airlines* et ses filiales d'opérer sous différentes juridictions aériennes et donc de bénéficier de plus de droits de vols. Chen assure que son groupe va continuer à investir à l'étranger. L'objectif de HNA est que 30 à 40% de son chiffre d'affaires soit réalisé hors de Chine dans les dix prochaines années (au lieu de 10% actuellement)[808].

Le groupe HNA est actif à tous les niveaux du secteur aérien. Ainsi, à travers « *HNA Airport Group Company* », HNA ne gère pas seulement les aéroports de Haikou et Sanya mais aussi une dizaine d'autres aéroports chinois plus modestes[809] et a tenté en 2011 de s'implanter dans

---

[803] « HNA Group launches Urumqi Airlines with local govt », *China Daily*, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/china/2013-02/27/content_16262258.htm, consulté le 30 août 2014.

[804] *Air China* est membre de *Star Alliance*, *China Eastern* et *China Southern* appartiennent toutes deux à l'alliance *Skyteam*.

[805] WANG Wen, « HNA's first steps in Africa », *China Daily*, 15 mars 2013, disponible sur http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2013-03/15/content_16311232.htm, consulté le 30 août 2014.

[806] Guy DUTHEIL, « Le chinois HNA entre au capital d'Aigle Azur et met un pied en Europe », *Le Monde*, 23 octobre 2012, disponible sur http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/10/23/le-chinois-hna-entre-au-capital-d-aigle-azur-et-met-un-pied-en-europe_1779616_3234.html, consulté le 30 août 2014.

[807] « Bientôt des avions MyCargo à Liège Airport », *RTBF*, 9 juillet 2012, disponible sur http://www.rtbf.be/info/regions/detail_bientot-des-avions-mycargo-a-liege-airport?id=7801723, consulté le 30 août 2014.

[808] « HNA Chairman Chen Feng's growth strategy: go global in the downturn », *Knowledge@Wharton*, 27 février 2013, disponible sur http://knowledge.wharton.upenn.edu/article/hna-chairman-chen-fengs-growth-strategy-go-global-in-the-downturn/, consulté le 30 août 2014.

[809] Les aéroports chinois du groupe HNA sont les suivants: Haikou et Sanya à Hainan, Lanzhou (兰州),Dunhuang (敦煌), Jiayuguan (嘉峪) et Qingyang (庆阳) dans la province du Gansu, Weifang (潍坊) et Dongying (东营) dans le Shandong, Yichang (宜昌) dans le Hubei, Manzhouli (满洲里) en Mongolie intérieure, Anqing (安庆) dans l'Anhui, Tangshan (唐山) dans le Hebei, Yingkou (营口) et Jinzhou (锦州) dans le Liaoning. Voir « Who owns and manages privatized airports?», *Momberger Airport Information*,mars 2012, disponible sur http://www.air-trans-source.com/linked/manage-bk.pdf, consulté le 30 août 2014.

plusieurs aéroports en Europe[810]. HNA offre aussi un service de restauration en vol à plusieurs compagnies aériennes chinoises et étrangères grâce à deux filiales : *E-food group*, une entreprise cotée en bourse, et *Beijing Xinhua Air Catering*[811].
Le groupe est aussi engagé dans le transport de marchandises, et la gestion d'entrepôts avec plusieurs filiales comme *HNA Express*, *HNA Cargo* et *HNA Logistics*. HNA s'intéresse aussi à l'aviation d'affaire avec *Deer Jet* et *Hong Kong Jet*[812], ou encore au secteur très spécialisé des interventions et de la formation en hélicoptère avec *Capital Helicopter*.

De plus, *Hainan Airlines* suit l'exemple d'autres compagnies aériennes qui ont lancé leur propre chaine d'hôtels[813]. En plus de la dizaine d'hôtels qu'il gère à Hainan, le groupe HNA développe plusieurs enseignes présentes en Chine, mais aussi dans le reste du monde. En 2013, HNA était classé à la soixante-neuvième place des groupes hôteliers mondiaux, et dans les dix premières entreprises chinoises[814]. On peut par exemple citer l'ouverture de l'hôtel *Sodehotel La Woluwe* à Bruxelles en 2013[815]. HNA est aussi devenu en 2014 l'un des actionnaires principaux de la chaîne hôtelière espagnole *NH hoteles*, dont il détient près de 30% du capital[816]. Enfin, on trouve aussi des filiales du groupe HNA dans le secteur des agences de voyages à Hong Kong (*Hong Thai*) ou encore aux Etats-Unis (*Aberdeen Tours*), ou dans celui des bureaux de change (*Transforex*).

---

[810] En 2011 et 2013, HNA avait fait une offre pour reprendre les activités aéroportuaires (aéroports de Budapest, Hambourg, Düsseldorf, Tirana, Athènes…) du groupe Hochtief. Aaron KIRCHFELD *et al.*, « Hochtief said to revive airports sale with Deutsche help », *Bloomberg* 21 février 2013, disponible sur http://www.bloomberg.com/news/2013-02-21/hochtief-said-to-revive-airports-sale-with-deutsche-help.html, consulté le 30 août 2014.

[811] WANG Wen, « Sky-high ambition on a plate », *China Daily*, 1er octobre 2013, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2013-10/01/content_17006699.htm, consulté le 30 août 2014.

[812] Bradley PERRETT, « HNA's Hongkong Jet eyes foreign acquisitions », *Aviation Week & Space Technology*, 21 janvier 2013, disponible sur http://aviationweek.com/awin/hna-s-hongkong-jet-eyes-foreign-acquisitions, consulté le 30 août 2014.

[813] On peut par exemple citer le cas de *SAS*, la compagnie scandinave à l'origine des hôtels *Radisson SAS*, ou encore de la chaîne *Inter-Continental* créée par *Pan Am* en 1945. Michael CLANCY, *Exporting paradise : tourism and development in Mexico*, Oxford, Elsevier Science, 2001, p.51.

[814] Classement réalisé selon le nombre de chambres gérées. « Hotel 325 rank » *Hotels mag.*, juillet-août 2013, disponible sur http://www.marketingandtechnology.com/repository/webFeatures/hotels/h1307_Special_Report_325_iPad.pdf, consulté le 30 août 2014.

[815] François ROBERT, « Les « montagnes du Tibet » à Bruxelles », *Le Soir*, 28 mars 2011, disponible sur http://www.lesoir.be/archives?url=/regions/bruxelles/2011-03-28/les-montagnes-du-tibet-a-bruxelles-830821.php, consulté le 30 août 2014.

[816] « El contrato por el que HNA subirá al 29,5% su porcentaje en NH entra en vigor », *La Vanguardia*, 5 juin 2014, disponible sur http://www.lavanguardia.com/ocio/20140605/54408707272/el-contrato-por-el-que-hna-subira-al-29-5-su-porcentaje-en-nh-entra-en-vigor.html, consulté le 30 août 2014.

b) *Un groupe très diversifié*

L'aviation et le tourisme ne sont pas les seuls secteurs où HNA poursuit ses activités. Nous avons déjà pu observer que HNA menait de multiples activités dans la province de Hainan, on constate aussi que le groupe HNA est présent dans de nombreux secteurs hors de Hainan, et qu'il est devenu un puissant conglomérat.

Les activités du groupe sont réunies en plusieurs pôles que sont l'aviation (*HNA aviation*), le tourisme (*HNA tourism*), la logistique (*HNA logistics*), mais aussi l'immobilier (*HNA holdings*), la finance et assurance (*HNA capital*), et un dernier pôle regroupant des activités annexes dédié principalement aux médias, à la culture et à l'éducation.

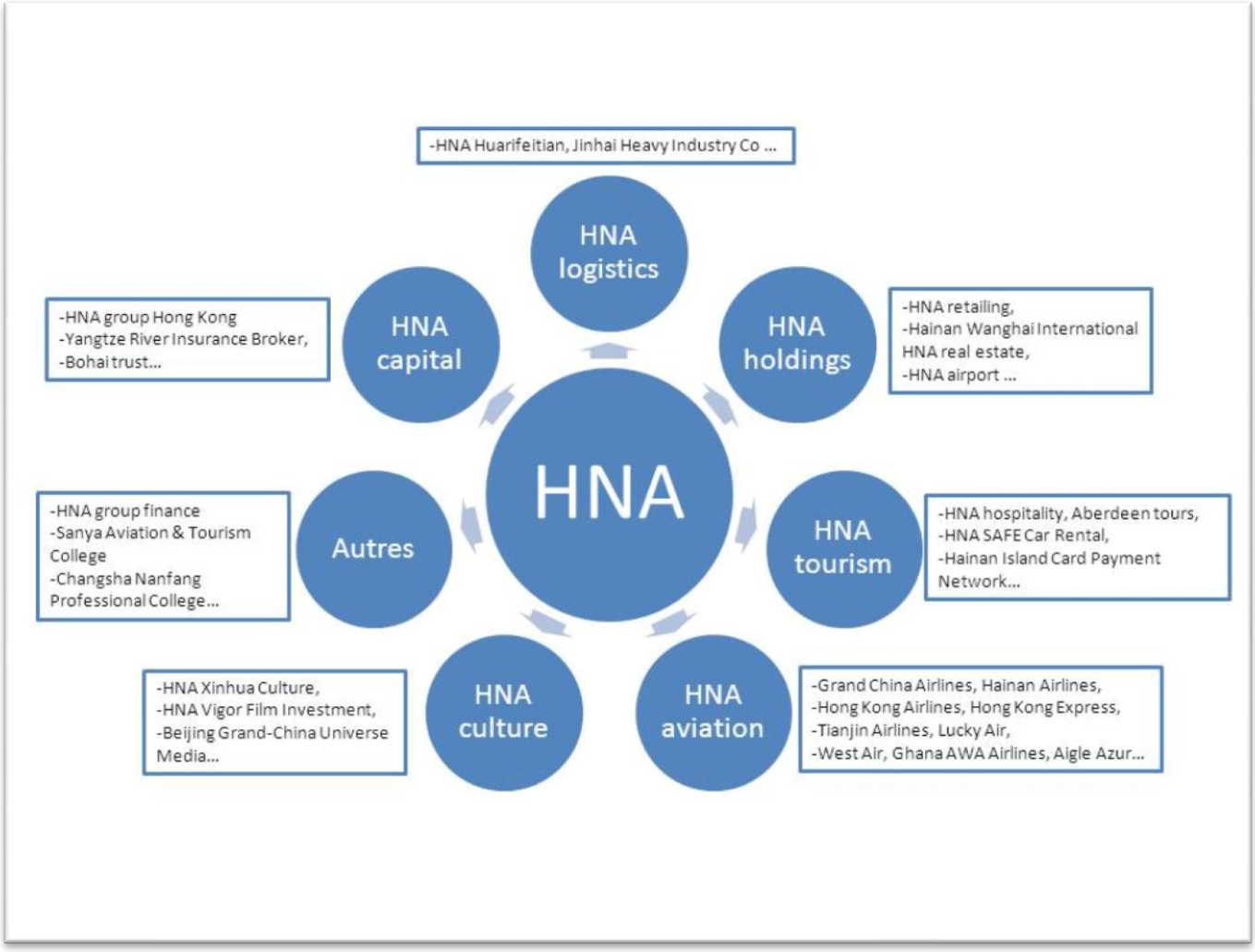
Photographie 11: programme immobilier développé par "HNA Real Estate" à Haikou

Photographie prise par l'auteur

Avec *HNA holdings*, le groupe opère notamment dans le secteur des centres commerciaux et des supermarchés. Sur le site internet du groupe HNA, on peut apprendre qu'en 2012, *HNA retailing* gérait deux cent trente-sept magasins. C'est ainsi l'un des principaux groupes de

grande distribution en Chine, selon une étude réalisée par *Forbes*, *HNA retailing* se classe au vingtième rang des entreprises de ce secteur[817].

Schéma 1: le groupe HNA, ses principaux secteurs d'activité[818]



Le groupe est ouvert à toutes les opportunités, parfois assez éloignées du secteur aérien. Ainsi, HNA est propriétaire de studio de cinéma et de télévision à travers *HNA Xinhua Culture Holding Group*. En 2011, HNA a tenté d'accéder au capital du mythique studio américain MGM (Metro-Goldwyn-Mayer)[819]. Enfin, HNA possède sa propre chaîne de cinémas multiplexes[820].

---

[817] « Suning beats Bailian to rank as China's No. 1 retail chain in 2012 », *Forbes*, 18 avril 2013, disponible sur http://www.forbes.com/sites/russellflannery/2013/04/18/suning-beats-bailian-to-rank-as-chinas-no-1-chain-retailer-table/, consulté le 30 août 2014.
[818] Liste non exhaustive.
[819] CHEN Limin, « Hainan Airlines still keen to buy MGM stake », *China Daily*, 15 mars 2011, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/business/2011-03/15/content_12174540.htm, consulté le 30 août 2014.
[820] « RealD and HNA Group`s HNA Vigor Film Investment agree to install realD 3D technology on 500 cinema screens across China », *Reuters*, 31 mai 2012, disponible sur

La stratégie d'expansion adoptée par le groupe HNA semble avant tout répondre à des opportunités offertes par le marché. Comme l'indiquait en 2011, Adam Tan, le directeur de HNA : « *When there's an opportunity, we'll go and grab it* »[821].

Ce développement tout azimut de HNA dévoile un changement d'objectif pour HNA qui ne semble plus avoir pour priorité le développement du tourisme à Hainan. En devenant globale, HNA ne peut donc plus être considérée comme une entreprise au service de l'économie de l'île. On peut donc alors s'interroger sur la raison d'être des liens qui unissent cette entreprise au gouvernement local.

C) Un colosse aux pieds d'argile ?

En vingt-cinq ans, la petite compagnie aérienne de la province de Hainan est devenue un conglomérat multinational. Mais qui contrôle réellement HNA ? Dans un contexte de transition économique, le groupe peut-il être présenté comme une entreprise privée ou dépend-il encore du gouvernement provincial de Hainan ? Quels en sont les actionnaires principaux ? L'organisation du groupe en holdings et le fait que les entreprises de HNA ne soient pas toutes cotées, – et donc ne soient pas obligées de dévoiler leur structure –, rend l'ensemble du groupe peu transparent.
On peut aussi s'interroger sur la politique d'acquisition « agressive » de ce groupe. Comment HNA finance-t-il son expansion ? Ces multiples participations peuvent-elles menacer l'ensemble du groupe, et à terme impacter le développement de Hainan ?

1. Un groupe peu transparent

En raison de la structure opaque du HNA, on peut se demander qui contrôle réellement ce groupe. Les médias financiers mettent en avant le rôle de Chen Feng (陈峰), président du groupe HNA et le présentent comme un *self-made man*, parti de rien : selon la légende il poussait le chariot à boissons dans les premiers avions de la compagnie. Mais si l'on

http://www.reuters.com/article/2012/05/31/idUS216808+31-May-2012+BW20120531, consulté le 30 août 2014.

[821] Jasmine WANG, «China's HNA has $6.3 billion for Europe, U.S. deals », *Bloomberg*, 24 octobre 2011, disponible sur http://www.bloomberg.com/news/2011-10-24/china-s-hna-group-builds-6-3-billion-warchest-for-deals-in-europe-u-s-.html, consulté le 30 août 2014.

s'intéresse à sa biographie, on constate que Chen Feng a toujours été très lié au gouvernement de la province. Après avoir bénéficié d'une bourse pour étudier en Allemagne, il devient en 1990 conseiller du gouverneur sur les questions aériennes. Chen Feng est aussi membre du bureau politique de la province[822]. En analysant attentivement la structure des différentes entités du groupe HNA on observe que le gouvernement provincial de Hainan reste un actionnaire important de ce conglomérat.

Si la presse économique loue le dynamisme du groupe HNA, plusieurs articles évoquent aussi son manque de transparence. Ainsi, Jeremy Lemer et Simon Rabinovitch du *Financial Times* décrivent HNA comme une entreprise « opaque »[823]. Un autre article rapporte les propos d'un homme d'affaire chinois : « *Chen Feng* (directeur de HNA) *is my idol, but I don't understand his company's structure -- none of us can understand* »[824].

En effet, HNA est un conglomérat et la distinction entre HNA, *Hainan Airlines*, *Grand China Air* et les différents holdings n'est pas toujours très claire.

a) Le cas de Hainan Airlines

Si l'on s'intéresse au cas de *Hainan Airlines*, on constate que la participation du gouvernement local de Hainan demeure élevée.
Ainsi, le principal actionnaire de *Hainan Airlines* est *Grand China Air Co. Ltd.* (*Dà xīnhuá hángkōng chí yǒu běn gōng*, 大新华航空持有本公) avec 29,95% du capital[825]. La société *Grand China Air* est elle-même contrôlée par *Hainan Development holding Co. Ltd.* (*Hǎinán shěng fāzhǎn kònggǔ yǒuxiàn gōngsī*, 海南省发展控股有限公司) avec 24,97% du capital. *Hainan Development holding*, est lui-même propriété exclusive de la province de Hainan[826].

---

[822] « Board of directors », *HNA group*, disponible sur http://www.hnagroup.com/en/corporation/board-of-directors/the-board/index.html, consulté le 30 août 2014.
[823] Jeremy LEMER et Simon RABINOVITCH, « HNA's global focus sets it apart from Chinese rivals », *Financial Times*, 14 novembre 2011, disponible sur http://www.ft.com/cms/s/0/0a74779e-09bb-11e1-a2bb-00144feabdc0.html#ixzz3A6NA84kU, consulté le 30 août 2014.
[824] William MELLOR and Jasmine WANG, *op. cit.*
[825] *Grand China Air* détient directement 28,18% du capital de *Hainan Airlines*, et 1,77% de manière indirecte à travers *American Aviation LDC*, un fond d'investissement créé par le financier Georges Soros.
[826] La province de Hainan contrôle *Hainan Development holding* à travers sa « commission de supervision et d'administration des actifs appartenant au gouvernement provincial » (*Hǎinán shěng zhèngfǔ guóyǒu zīchǎn jiāndū guǎnlǐ wěiyuánhuì*, 海南省政府国有资产监督管理委员会).

Plusieurs des autres actionnaires principaux de *Hainan Airlines* font partie du groupe HNA. C'est le cas de la société de l'aéroport de Haikou qui possède 7,08% du capital de *Hainan Airlines*. *HNA group Co. Ltd.* (*Hǎiháng jítuán yǒuxiàn gōngsī*, 海航集团有限公司) en possède 4,89%, tout comme *Hainan Development holding*.

Par conséquent, le groupe HNA contrôle au moins 46,81% du capital de *Hainan Airlines*.

Tableau 8: les principaux actionnaires de Hainan Airlines[827]

Actionnaires	Participations détenues (en %)
Grand China Air	28,18
Haikou Meilan Airport	7,08
Hainan Development holding	4,89
HNA group	4,89
American Aviation	1,77
Total HNA	**46,81**
Autres actionnaires	53,19

b) Le cas de l'aéroport de Haikou

L'aéroport de Haikou est l'un des premiers aéroports chinois à avoir été introduit à la bourse de Hong Kong en 2002[828], cependant il reste encore aujourd'hui sous le contrôle du gouvernement provincial.

Ce contrôle se fait de manière directe et indirecte. Premièrement, au 31 décembre 2013, *Hainan Meilan International Airport Co. Ltd.* (*Hǎinán měi lán guójì jīchǎng gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*, 海南美兰国际机场股份有限公司) la société cotée en bourse, était détenue à 50,19% par *Haikou Meilan International Airport Co. Ltd.* (*Hǎikǒu měi lán guójì jīchǎng yǒuxiàn zérèn gōngsī*, 海口美兰国际机场有限责任公司)[829].

[827] Tableau réalisé à partir du rapport d'activité pour l'année 2013 de Hainan Airlines Voir « Rapport annuel 2013 » (*2013 nián niándù bàogào*, 2013 年年度报告), *Hainan Airlines Co. Ltd.*, (*hǎinán hángkōng gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*, 海南航空股份有限公司), disponible sur http://www.hnair.com/gyhh/tzzgx/cwbg/201403/P020140321617629685875.pdf, consulté le 30 août 2014.

[828] Anne GRAHAM, *Managing airports : an international perspective*, Oxford, Elsevier, 2001.

[829] « Annual report 2013 », *Hainan Meilan International Airport Company Limited*, disponible sur http://www.mlairport.com/autoportal/admin/upload/ReadAttach?uid=8a8181ads3beb2619s144dae900a6ss7f62, consulté le 30 août 2014.

Cette dernière, non cotée, a pour principaux actionnaires liés à Hainan : *Hainan Development holding*, appartenant à la province (25,49%), *HNA airport group* (22,70%), et *Hainan Airlines* (12,08%)[830].

Enfin, le contrôle de la province se fait aussi de manière indirecte. Ainsi deux fonds d'investissements hongkongais « *Pacific Alliance Group Asset Management Ltd.* » et « *Oriental Patron Holdings Ltd.* » contrôlent respectivement 20,79% et 19,94% du capital de *Hainan Meilan International Airport Co. Ltd.* Si l'on s'intéresse à *Oriental Patron Holdings*, on s'aperçoit que cette entreprise semble être proche du gouvernement provincial de Hainan. Ainsi, deux des quatre membres de son conseil d'administration ont tenu des fonctions élevées à Hainan. Selon leurs biographies, Zhang Zhiping (张志平) son président (*chairman*) a été président de *Hainan Provincial Securities Co.* et président de *Hainan Fudao Investment Management Co.* ; Zhang Gaobo (张高波), son PDG (*CEO*) a un temps rempli la fonction de secrétaire du gouverneur de la province de Hainan et président de la bourse de Haikou[831].

c) Des investissements croisés

Enfin, le contrôle de la province sur le groupe HNA se fait aussi grâce à un système de participations croisées, cette pratique peut être observée dans les deux entreprises que nous venons d'étudier. Ainsi, *Hainan Airlines* possède 12,08% de l'entreprise *Haikou Meilan International Airport* qui elle-même détient 7,08% de *Hainan Airlines*.

Cette pratique permet d'accroitre le contrôle du groupe sur ses différentes filiales et de gonfler l'actif apparent de ses sociétés[832]. Le modèle d'intégration pratiqué par HNA est à rapprocher des *keiretsu* japonais, ces conglomérats d'entreprises à participations croisées. Cependant dans le cas japonais, l'objectif principal des *keiretus* était d'empêcher des acquisitions hostiles de la part de groupes étrangers[833].

---

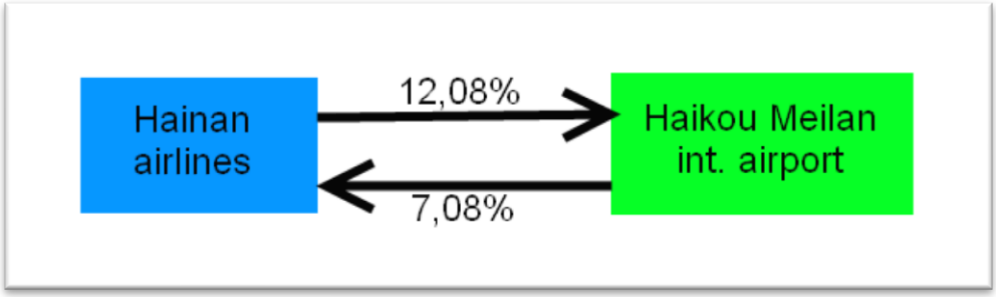
[830] Chiffres de décembre 2012 ; Voir « Note sur le contrôle de la compagnie » (*guānyú míngquè shíjì kòngzhì rén de tíshì xìng gōnggào*, 关于明确实际控制人的提示性公告), *Tianjin Marine Shipping Co. Ltd.* (*Tiānjīn shì hǎiyùn gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*, 天津市海运股份有限公司), n°2012-046, disponible sur http://file.ws.126.net/quotes/pdf/sh/2012/2012-12/2012-12-04/1015053.pdf, consulté le 20 août 2014.

[831] « Management team», *Oriental Patron*, disponible sur http://www.oriental-patron.com.hk/eng/html/about_op/management_directors.html, consulté le 30 août 2014.

[832] Stéphane MERCIER, *La consolidation*, Liège, Edi.pro, 3e édition, 2013.

[833] Takatoshi ITO, *The Japanese economy*, Cambridge MA, MIT Press, 8e édition, 2001.

Schéma 2: exemple de participations croisées au sein de HNA



Dans le cas de HNA, on peut supposer que ces participations croisées visent premièrement à renforcer le contrôle du gouvernement provincial sur ses actifs, et deuxièmement à multiplier les possibilités de financement pour assurer son expansion en Chine et à l'international. La structure complexe de ce conglomérat vise aussi à préserver ses filiales les unes des autres.

2. Un groupe endetté

Pour mener cette politique d'expansion, HNA a des besoins financiers importants et s'est fortement endetté.

a) Des liens privilégiés avec le secteur bancaire

Jusqu'à maintenant, cet endettement n'a pas empêché le groupe de poursuivre ses activités. Le groupe bénéficie de facilités de financement du fait de sa proximité avec le gouvernement provincial de Hainan.

Dès 2008, la Banque Asiatique de Développement décide d'investir cinquante millions de dollars dans l'aéroport de Haikou dans le cadre de son projet d'aide au développement des aéroports de l'ouest et du centre de la Chine[834]. Par la suite, plusieurs banques chinoises vont accorder au groupe des lignes de crédit conséquentes. En novembre 2009, HNA obtenait une ligne de crédit de 39,8 milliards de RMB de la part de la *China Development Bank*[835]. En décembre 2012, le groupe HNA recevait une autre ligne de crédit de 100 milliards de RMB de la part de la filiale hainanaise de la *China Development Bank*.

[834] « ADB makes first foray into PRC's airport business », *Asian Development Bank*, 4 janvier 2008, disponible sur http://www.adb.org/news/adb-makes-first-foray-prcs-airport-business, consulté le 30 août 2014.

[835] Vivian Wai-yin KWOK, « Lo's got friends in Shanghai places », *Forbes*, 3 décembre 2009, disponible sur http://www.forbes.com/2009/12/03/hna-shanghai-hotels-markets-billionaire-vicent-lo.html, consulté le 30 août 2014.

Un article paru dans Bloomberg en 2011 fait état de lignes de crédit entre HNA et plusieurs banques chinoises : *China Development Bank*, *Agricultural Bank of China* et *Industrial & Commercial Bank of China*[836]. D'autre part, le groupe HNA a pu s'appuyer sur le réseau bancaire de Hainan pour assurer le financement de son expansion.

b) L'appui des gouvernements locaux

Lors de ses opérations dans les autres provinces chinoises, le groupe HNA prend soin de s'associer avec les différents gouvernements locaux, et bénéficie ainsi de leur soutien. Par exemple, HNA s'est associé au département du tourisme de Guilin (Guanxi) pour lancer prochainement une compagnie aérienne locale[837]. Au Fujian, HNA et la ville de Fuzhou détiennent respectivement 60% et 40% du capital de la nouvelle compagnie *Fuzhou Airlines* inaugurée en octobre 2014[838].

c) Des partenaires étrangers

Enfin, HNA a réussi a attiré la confiance d'investisseurs internationaux. C'est la première compagnie aérienne chinoise à s'ouvrir à des investisseurs étrangers en 1995. Le financier américain Georges Soros investit alors près de vingt-cinq millions de dollars dans l'entreprise[839]. En 2005, Soros fait un nouveau versement de vingt-cinq millions de dollars[840], et devient l'un des actionnaires principaux de *Grand China Air*[841]. Comme le note l'auteur d'un article de *Newsweek*, la présence de Soros dans le capital de l'entreprise, a donné à l'entreprise une certaine assise[842].

---

[836] Jasmine WANG, « China's HNA has $6.3 billion for Europe, U.S. deals », *op. cit.*

[837] SUN Coco, « HNA accelerates network expansion across China », *CARN*, 3 juillet 2014, disponible sur http://www.wcarn.com/news/35/35920.html, consulté le 30 août 2014.

[838] « Hainan Airlines prévoit d'investir 1,2 milliard de RMBd'investissement pour Fuzhou Airlines » (*Haihang jihua 12 yi yuan tou jian fuzhou hangkong*, 海航计划12亿元投建福州航空), *People Daily*, 17 octobre 2012, disponible sur http://finance.people.com.cn/stock/n/2012/1017/c67815-19288551.html, consulté le 30 août 2014.

[839] YU Shujun, « Flying high », Beijing Review, disponible sur http://www.bjreview.cn/EN/06-32-e/bus-5.htm, consulté le 30 août 2014.

[840] « Soros injects another US$25 mln into Hainan Airlines », *China Daily*, 17 octobre 2005, disponible sur http://www.china.org.cn/english/2005/Oct/145640.htm, consulté le 30 août 2014.

[841] Il est difficile de savoir exactement quelle part de *Grand China Air* George Soros contrôle, puisque cette entreprise ne publie pas de comptes annuels. Cependant, plusieurs sources avancent le chiffre de 18,6% (pour l'année 2011). Voir Clement Kong Wing CHOW, « Measuring the productivity changes of Chinese airlines: the impact of the entries of non-state-owned carriers », *Journal of Air Transport Management*, Vol. 16, n°6, novembre 2010, pp.320-324.

[842] « A four-star Chinese carrier », *The Economist*, 27 septembre 2010, disponible sur http://www.economist.com/blogs/gulliver/2010/09/hainan_airlines, consulté le 30 août 2014.

Un autre exemple est celui de la société de l'aéroport danois de Copenhague qui détenait 20% de *Hainan Meilan International Airport Company* (du groupe HNA) de 2002 à 2007[843].

d) Une situation préoccupante

Malgré les différents partenariats que HNA a su nouer, sa situation financière est devenue préoccupante depuis 2013 alors que plusieurs de ses filiales ont fait faillite comme *Grand China Shipping*[844]. Cet épisode a eu un certain retentissement médiatique, car il a entrainé la saisie à plusieurs reprises de navires de croisière du groupe HNA en Corée du sud en 2013[845] puis en 2014[846], suite à un jugement entre cette filiale de HNA et un autre conglomérat chinois le groupe Shagang (沙钢).

Le niveau d'endettement des entreprises du groupe HNA demeure élevé. Le taux d'endettement de *Hainan Airlines* atteignait 78.36% en 2001, 82,47% en 2002, 91,77% en 2003, et connaissait un pic à 94,3% en 2004 en raison de la crise du SRAS[847]. Aujourd'hui, le taux d'endettement de cette compagnie est de 76,61%, le groupe continue de passer des commandes d'avions[848] et de se développer à l'international. Mais le groupe commence à perdre la confiance de certaines banques qui s'interrogent sur la capacité de HNA à rembrourser ses dettes, notamment en raison de l'augmentation des coûts dans le secteur aérien chinois, ce qui rend les activités de HNA moins profitables[849].

---

[843] « Announcement to the Copenhagen stock exchange », *Copenhagen Airport A/S*, 2007 n°9, 5 juin 2007, disponible sur http://www.cph.dk/Documents/Om%20CPH/Investor/Fondsb%C3%B8rsmeddelelser/2007/MelianAirport.pdf, consulté le 30 août 2014.

[844] Keith WALLIS, « HNA-owned shipping firm Grand China Shipping chased for US$60m », *South China Morning Post*, 25 avril 2013, disponible sur http://www.scmp.com/business/companies/article/1222315/hna-owned-shipping-firm-grand-china-shipping-chased-us60m, consulté le 30 août 2014.

[845] Jasmine WANG, « HNA apologizes as debt dispute strands Chinese cruise passengers », *Bloomberg*, 16 septembre 2013, disponible sur http://www.bloomberg.com/news/2013-09-16/china-debt-dispute-strands-cruise-ship-tourists-on-korean-island.html, consulté le 30 août 2014.

[846] « Second HNA Group vessel arrested inside two weeks », *Navigate Response*, 31 mars 2014, disponible sur http://www.navigateresponse.com/news/second-hna-group-vessel-arrested-inside-two-weeks.html, consulté le 30 août 2014.

[847] YU Shujun, *op. cit.*

[848] En juillet 2014, lors de la visite de Xi Jinping au Brésil, HNA a passé une commande de quarante avions auprès d'*Embraer*. Voir WANG Wen, « Two Chinese companies buy 60 Embraer jets », *China Daily*, 19 juillet 2014, disponible sur http://usa.chinadaily.com.cn/world/2014-07/19/content_17860904.htm, consulté le 30 août 2014.

[849] AN Lifen (安丽芬), « En 48 heures, HNA conclut pour cent milliards de RMB d'achats : en raison de dettes élevées, des banques repoussent leur demande », (*Haihang 48 xiaoshi qian yi gou ji gao fuzhai kuozhang qu yinhang daikuan pengbì*, 48小时曝光千亿豪购案 海航高负债扩张存隐忧) *21 Century Business Herald* (*21 Shiji jingji baodao*, 21世纪经济报道), 23 juillet 2014, disponible sur http://money.21cbh.com/2014/7-23/5MMDAzMDdfMTI0MTQ5MA.html, consulté le 30 août 2014.

D) L'impact de HNA sur l'économie provinciale

1. La stratégie de HNA

Dans notre cinquième chapitre, nous avons pu noter l'importance des liaisons aériennes sur le secteur du tourisme, en particulier du tourisme international. Ainsi, si les touristes russes sont nombreux à se rendre à Hainan, c'est en partie grâce à des offres de vols directs en charters proposés à partir de plusieurs villes de Sibérie depuis la fin des années 1990. On peut dire que c'est l'offre qui a créé la demande. Cependant, bien que la province a pour objectif de devenir une destination internationale, on constate que *Hainan Airlines* n'offre que très peu de vols internationaux au départ de Hainan. Selon, leur site internet, il n'existe qu'un vol Haikou-Singapour[850]. Les nombreux autres vols au départ de la capitale de la province et de Sanya ont pour destinations des villes chinoises. Il n'existe pas de vol direct entre Hainan et des marchés régionaux comme le Japon et la Corée du sud, ni vers l'Europe et les Etats-Unis. La compagnie se développe à l'étranger mais préfère d'autres lignes plus rentables. Le principal hub de *Hainan Airlines* pour ses vols internationaux est Beijing, et non Haikou. *Hainan Airlines* offre notamment plusieurs vols long-courrier au départ de Beijing vers la Russie, l'Europe (Berlin, Bruxelles) et l'Amérique du Nord (New York, Chicago, Seattle et Toronto). Elle opère aussi des vols internationaux à partir de villes chinoises moins importantes tels que Nanning-Bangkok, Xian-Paris, Hangzhou-Paris, Chengdu-Abou Dhabi (en partage de code avec *Etihad*).

On note aussi que *Hainan Airlines* dessert des destinations touristiques en concurrence avec Sanya et Hainan comme Phuket et Malé aux Maldives[851] au départ de Beijing.

Ceci n'est pas propre à la compagnie *Hainan Airlines*, d'autres entités du groupe HNA mènent une stratégie similaire. Par exemple, *HNA Cruise* organise des croisières au départ de Shanghai et de Tianjin vers Okinawa et l'île coréenne de Jeju deux destinations concurrentes de Hainan[852]. Une visite rapide du site l'agence de voyage américaine *Aberdeen Tours*,

---

[850] « Hainan Airlines Map », *Hainan Airlines*, disponible sur http://preview.hu.fltmaps.com/CHS/INT?, consulté le 30 août 2014.

[851] J.J. ROBINSON, « Mega Maldives takes its licks and keeps on flying », *Nikkei, Asian review*, 7 août 2014, disponible sur http://asia.nikkei.com/print/article/44186 consulté le 30 août 2014.

[852] « Service experience », *HNA Cruise*, disponible sur http://www.hnacruises.com/, consulté le 30 août 2014.

contrôlée par HNA nous montre que la province de Hainan ne figure pas dans la liste des destinations proposées en Chine[853].

Ainsi, on peut affirmer que le groupe HNA, malgré les liens forts qui l'unissent à la province de Hainan, malgré le fait que le groupe bénéficie d'avantages sur l'île (comme l'octroi de loteries sportives de l'île), se comporte comme une entreprise privée. Le groupe cherche à maximiser ses profits, et tire profit de sa connexion avec le gouvernement local. HNA suit ses propres intérêts, qui peuvent différer de ceux de la province. Si l'ambition de transformer Hainan en destination internationale intéresse HNA qui est le leader du tourisme su l'île, ce conglomérat cherche d'autres opportunités. On peut même supposer qu'en ne créant pas de routes reliant Hainan au reste du monde, le groupe HNA doute lui-même du potentiel de Hainan en tant que destination internationale. Le rôle du groupe HNA a donc changé, si dans les années 1990, *Hainan Airlines* a fortement participé la création du tourisme à Hainan, le groupe ne suit plus aujourd'hui la même logique, et semble préférer opérer sur des destinations plus établies.

2. La faiblesse du secteur privé à Hainan

a) La domination des entreprises détenues par la province

HNA n'est pas l'unique groupe dans lequel sont présents les intérêts de la province de Hainan. A travers *Hainan Development holding Co. Ltd.*, le fond d'investissement de la province, les autorités locales interviennent dans de nombreux secteurs de l'économie insulaire. De manière comparable à ce que pratique le gouvernement central à travers les entreprises d'Etat, *Hainan Development* contrôle les industries stratégiques de l'île. Ainsi, ce holding provincial est propriétaire de plusieurs entreprises dans les secteurs minier et métallurgique telles que *Hainan Iron and Steel Company Ltd.* (*Hǎinán hǎi gāng jítuán yǒuxiàn gōngsī*, 海南海钢集团有限公司), mais aussi dans l'énergie avec *Hainan Tianneng Power Co. Ltd.* (*Hǎinán tiān néng diànlì yǒuxiàn gōngsī*, 海南天能电力有限公司), et les transports avec *Hainan Airport Investment Management Ltd.* (*Hǎinán shěng jīchǎng tóuzī guǎnlǐ yǒuxiàn gōngsī*, 海南省机场投资管理有限公司).

[853]*Aberdeen Tours*, disponible sur http://aberdeentours.com/index.php/home/china, consulté le 30 août 2014.

Cette holding provinciale possède aussi des entreprises dans des secteurs traditionnellement moins stratégiques comme celui des hôtels avec *Hainan Luhuitou Guesthouse Ltd*. (*Hǎinán lù huítóu guó bīnguǎn yǒuxiàn gōngsī*, 海南鹿回头国宾馆有限公司), et surtout le secteur de l'immobilier et de la construction avec par exemple *Hainan Development Holdings Real Estate Group Co., Ltd.* (*Hǎinán fāzhǎn kònggǔ zhìyè jítuán yǒuxiàn gōngsī*, 海南发展控股置业集团有限公司).

Grâce à cette structure, le gouvernement provincial a des participations dans plus d'une trentaine d'entreprises-clefs de l'économie hainanaise[854].

La présence d'entreprises avec des participations du gouvernement provincial couplée à celle d'entreprises d'Etat fait qu'il n'existe que peu d'entreprises privées de haut niveau totalement indépendantes à Hainan.

Ainsi, dans la liste des entreprises qui ont généré le plus de revenus à Hainan en 2012 (voir tableau n°10) on constate l'absence de sociétés privées, indépendantes et originaires de l'île (créées à Hainan), mais on observe qu'au moins un tiers de ces entreprises ont des liens avec les autorités provinciales ou locales, et plus de la moitié sont des filiales d'entreprises d'Etat.

[854] Pour une liste, non exhaustive, des participations de *Hainan development holding*, voir « 2013 Hainan Development Holdings Ltd corporate bonds listing announcement » (*2013 nián hǎinán shěng fāzhǎn kònggǔ yǒuxiàn gōngsī gōngsī zhàiquàn*, 2013年海南省发展控股有限公司公司债券), 20 mai 2013, disponible sur http://www.sse.com.cn/disclosure/bond/corporate/publicoffer/corporatebulletin/c/2013-05-16/124146_20130517_1.pdf, consulté le 30 août 2014.

Tableau 9: Liste des 22 entreprises générant le plus de revenus à Hainan en 2012[855]

Rang	Entreprise	Secteur d'activité	Entreprise locale[856]	Entreprise liée au gouvernement provincial	Particularités
1	HNA	Tourisme, divers	Oui	Oui	La province est l'un des principaux actionnaires des sociétés du groupe
2	China Petrochemical Sinopec Group Hainan oil refining industry Co., Ltd	Hydrocarbures	Non	Non	Filiale d'une entreprise d'Etat
3	Hainan DaYin group Co., Ltd	Caoutchouc	Oui	Oui	
4	Hainan province construction group Co., Ltd.	Immobilier	Oui	Oui	Entreprise détenue aux deux tiers par *Hainan Development holding*
5	Hainan State Farms Group	Agriculture	Oui	Oui	L'entreprise est gérée par la province
6	Haima Automobile Group Co (海马)	Automobile	Oui	Oui	Filiale du groupe FAW, entreprise d'Etat. La province détient 2% du capital[857]
7	China National Petrochemical Corporation, Hainan Branch	Hydrocarbures	Non	Non	Filiale d'une entreprise d'Etat
8	China BlueChemical Ltd.	Pétrochimie	Oui	Non	Filiale de CNOOC, entreprise d'Etat
9	China Southern Power Grid	Electricité	Non	Non	Entreprise d'Etat
10	China National Tobacco Corporation, Hainan Branch	Energie	Non	Non	Filiale d'une entreprise d'Etat
11	Hainan Jinhai Pulp & Paper (*Hǎinán jīnhǎi jiāng zhǐ*, 海南金海浆纸)	Papier	Non	Non	Filiale du groupe indonésien « Asia Pulp & Paper », implantée dans la zone de Yangpu
12	China Mobile Communications Group, Hainan Co., Ltd	Télécommunication	Non	Non	Filiale d'une entreprise d'Etat

[855] Tableau adapté de la liste des cent entreprises de la province de Hainan générant le plus de revenus en 2012 (*2012 Hǎinán shěng qǐyè 100 qiáng míngdān gōngshì*,2012海南省企业100强名单公示), *Nánhǎi wǎng*(南海网) 16 juillet 2012, disponible sur http://money.hinews.cn/view11.php?xuh=86710, consulté le 30 août 2014

[856] Par entreprise locale, nous désignons les entreprises dont la maison mère est à Hainan.

[857] Chiffre de de 2010. Voir « Haima et Mazda » (*Hǎimǎ qìchē yǔ mǎzìdá*, 海马汽车与马自达), *Netease auto* (*wǎngyì qìchē zònghé*, 网易汽车综合), 22 mai 2010, disponible sur http://auto.163.com/10/0522/20/67AL3FFC00084DL7.html, consulté le 30 août 2014.

13	Huaneng Hainan Power	Energie	Non	Non	Filiale d'une entreprise d'Etat
14	China southern airlines Co., Ltd. Hainan Branch	Secteur aérien	Non	Non	Entreprise d'Etat
15	Hainan Agile Property Holdings Ltd	Immobilier	Non	Non	Filiale d'une entreprise privée
16	China National Petroleum Corporation of Hainan Sale Branch	Hydrocarbures	Non	Non	Entreprise d'Etat
17	Huawen Media Investment Corporation (*Huá wén chuánméi tóuzī jítuán gǔfèn yǒuxiàn gōngsī*,华闻传媒投资集团股份有限公司)	Média	Oui	Non	Entreprise liée à China radio international (une entreprise d'Etat)
18	Coconut Palm Group Co. (*Yēshù jítuán*, 椰树集团)	Industrie alimentaire	Oui	Oui	La municipalité de Haikou détient 17% du capital[858].
19	Industrial and Commercial Bank of China Hainan Branch	Banque	Non	Non	Entreprise d'Etat
20	Zhejiang Boyuan Construction Co., Ltd, Hainan Branch	Construction	Non	Non	
21	Hainan Mining Co.	Secteur minier	Oui	Oui	*Hainan development holding* détient 40% du capital
22	Haikou Meilan International Airport Co.	Aéroport	Oui	Oui	Entreprise du groupe HNA. La province détient près de 25% du capital

b) Quelle conséquence sur l'offre touristique ?

On peut s'interroger sur les résultats de la forte présence des entreprises d'Etat dans l'économie provinciale. En étant présent dans de nombreux secteurs d'activité, le groupe HNA s'est rendu indispensable au développement de Hainan. Mais, nous avons vu que malgré

[858]« Rapport annuel 2012 » (*2012 nian niandu baogao*, 2012 年年度报告), *Hainan Coconut Island (Group) Co., Ltd.* (*Hainan ye dao (jituan) gufen youxian gongsi*, 海南椰岛（集团）股份有限公司), disponible sur http://www.yedao.com/uploadfile/201305/20130510162222754.pdf, consulté le 30 août 2014.

la présence du gouvernement provincial dans son capital, HNA suivait ses propres intérêts et non ceux de la province. Cette participation du gouvernement local dans l'économie peut donc être considérée comme contreproductive.

Nous avons observé dans nos chapitres précédents que Hainan manquait d'une image forte, et qu'elle avait du mal à se démarquer des autres destinations. Cela peut être dû à la faiblesse de son secteur privé. Il existe bien sûr de nombreuses petites entreprises liées au tourisme à Hainan, mais il est difficile pour elles de grandir car elles n'ont pas accès aux banques, et se heurtent rapidement au groupe HNA. Sans réel concurrent à Hainan, il n'est pas nécessaire pour HNA de chercher à améliorer son offre. A travers le cas de HNA, nous pouvons constater que la politique de « petit gouvernement, grande société » n'est toujours pas appliquée sur l'île.

Enfin, nous verrons dans note dernier chapitre que la position dominante des entreprises d'Etat à Hainan affecte aussi la population locale.

Chapitre IX, la population locale et le développement de l'île

Ce dernier chapitre s'intéresse à l'impact des politiques de développement sur la population locale de Hainan. Celle-ci bénéficie-t-elle de l'essor du tourisme ? Comment est-elle associée à ces mesures ?

La province de Hainan jouit d'un PIB par habitant inférieur à la moyenne chinoise, soit près de 35 317 RMB au lieu de 41 908 au niveau national[859], et se classe ainsi au vingt-et-unième rang des provinces chinoises. Au début des années 1990, Hainan connaissait un taux de croissance parmi les plus élevés de Chine, mais ces bons résultats étaient plus la conséquence d'une forte spéculation immobilière que le résultat d'un réel développement. Feng Chongyi et David Goodman, à la fin des années 1990, avaient publié plusieurs articles sur les inégalités sociales à Hainan[860]. Selon leurs travaux, l'arrivée massive de Chinois du continent avec les réformes entreprises sur l'île avait bouleversé le fragile équilibre entre les différentes communautés présentes, et toutes n'avaient pas bénéficié pareillement des réformes.

Le développement du tourisme a-t-il changé cette situation ? Quelles mesures ont été prises par les autorités locales pour combler ces inégalités ? Nous nous pencherons dans un premier temps sur les questions de l'éducation et de la formation au tourisme à Hainan.

Puis, nous aborderons le thème de l'immobilier ; ce secteur tient une place centrale dans l'économie de la province. Mais l'arrivée des touristes, le développement des résidences secondaires ont fait grimper les prix de l'immobilier, et la population locale se trouve souvent exclue de cette dynamique. Nous verrons comment l'immobilier et les problèmes qui lui sont associés reflètent l'ensemble des enjeux du développement à Hainan y compris les relations entre centre et périphérie.

[859] Chiffres de 2013 (pré-estimations). Bureau national des statistiques de Chine.

[860] Voir FENG Chongyi et DAVID S. G. GOODMAN, « Hainan: communal politics and the struggle for identity », *op. cit.*, et FENG Chongyi, « Seeking lost codes in the wilderness: the search for a Hainanese culture », *op. cit*.

A) L'emploi et la formation à Hainan

Afin d'évaluer la place que tient la population locale de Hainan dans le développement de l'île et l'industrie du tourisme, nous avons choisi de nous intéresser aux inégalités dont souffrent les Hainanais face à l'accès à l'éducation et à l'emploi.

1. La persistance des inégalités

Nous avons déjà pu constater dans notre troisième chapitre que lorsque « l'Armée Populaire » prend possession de Hainan en 1950, les Hainanais sont écartés des postes à responsabilités au profit des Continentaux. De même, la mise en place des réformes à partir des années 1980 attire une main d'œuvre qualifiée en provenance du continent, et la population locale semble alors moins bénéficier de l'ouverture économique. Aujourd'hui, le développement du tourisme n'a pas mis fin à ces inégalités.

a) La domination des Continentaux

Dans leur étude sur l'identité hainanaise parue en 1997, Feng Chongyi et David Goodman distinguent cinq communautés différentes sur l'île : les Hainanais d'origine, les membres de la minorité ethnique Li, les anciens continentaux arrivés à Hainan dans les années 1950[861], les Chinois de l'étranger qui ont choisi de retourner au pays dans les années 1950 et 1960[862], et les nouveaux continentaux attirés par les opportunités qu'offrait l'île lors des réformes[863]. La présence de cette dernière communauté à Hainan résulte directement de l'élévation de l'île au rang de province. La nouvelle province a besoin de personnel qualifié, et facilite l'arrivée des Continentaux. Feng et Zhan notent ainsi que seulement trois mois après la création de la

[861]Feng Chongyi note qu'à partir des années 1980, les anciens continentaux commencent à s'intégrer à la communauté hainanaise. Voir FENG Chongyi, « *Seeking lost codes in the wilderness: the search for a Hainanese culture* », *op. cit*.. Lors de nos entretiens, nous avons pu constater que cette communauté n'était plus vraiment active dans l'économie de l'île, cette génération était maintenant en retraite.

[862] Feng Chongyi et David Goodman semblent cependant surestimer cette composante de la population chinoise en avançant le chiffre d'un million de Chinois de l'étranger sur une population totale de sept millions à la fin des années 1990. Suite aux politiques anti-chinoises dans le Sud-Est asiatique dans les années 1950, Beijing choisit d'accueillir des Chinois de l'étranger à Hainan où ils travailleront dans des fermes spéciales. Mais, cette politique d'accueil est abandonnée en 1960. D'autre part, ces rapatriés ne « choisissent » pas de s'installer à Hainan, comme le sous entendent Feng et Goodman, mais ce sont les autorités chinoises qui les envoient sur l'île pour tirer profit de leur connaissance de certaines cultures, notamment l'hévéa. Nous avons déjà évoqué cet épisode dans notre premier chapitre.

[863] FENG Chongyi et DAVID S. G. GOODMAN, « Hainan: communal politics and the struggle for identity », *op. cit.*

province en 1988, près de 170 000 cadres, techniciens, administrateurs se proposent d'intégrer les services de la nouvelle administration. Si tous ne sont pas acceptés, près de 100 000 migrants qualifiés[864] débarquent tout de même à Hainan[865]. L'île est alors considérée comme un endroit où tout est possible[866]. Cette population va progressivement s'intégrer à la société hainanaise, et beaucoup vont alors se définir comme Hainanais. Cependant, les Continentaux vont apporter leur propre système de valeurs ; ainsi, ils n'apprendront pas le dialecte local, mais imposeront l'usage du chinois standard (*Pǔtōnghuà*) dans l'administration[867] (ce qui va de ce fait exclure une partie de la population locale, qui ne parlait que le chinois hainanais). Comme le souligne Zhou Minglang, la langue chinoise va aussi s'imposer dans les écoles pour minorités Li et Miao. En raison du poids de leurs minorités ethniques, certaines provinces[868] dont Hainan peuvent autoriser l'usage de langues autres que le chinois dans les écoles pour minorités, mais les mesures mises en place à Hainan en 1991 sont très restrictives, les langues des minorités ne peuvent être utilisées que comme « *support auxiliaire d'instruction* »[869]. Ces Continentaux vont accéder aux postes les plus élevés des nouvelles institutions de la province. Les Insulaires pour la plupart n'ont alors pas le niveau de qualification requis pour remplir ces fonctions. Comme nous l'avons déjà évoqué dans notre troisième chapitre, d'une part, les dirigeants locaux sont durablement écartés du pouvoir à partir des années 1950, et d'autre part, en l'absence d'industrie sur l'île, la majorité de population locale est rurale et travaille dans l'agriculture.

Comme les autres provinces du littoral chinois, à la fin des années 1980 et dans les années 1990, des migrants moins qualifiés vont aussi tenter leur chance à Hainan sur les nombreux

---

[864] Feng Chongyi et Zhan Changzhi adoptent le terme de « migration d'élite » défini par McNeil. Voir William H. McNEIL, *Human migration: patterns and policies*, Bloomington, IN, Indiana University Press, 1978.

[865] FENG Chongyi et ZHAN Changzhi, « Openness, change, and translocality : new migrants'identification with Hainan », in Tim OAKES et Louisa SCHEIN, *Translocal China : linkages, identities, and the reimagining of space*, Abingdon UK et New York NY, 2006, pp.74-92.

[866] Un professeur d'anglais Bruce Einhorn, présent en Chine en 1988 témoigne de l'intérêt de ses étudiants pour Hainan, et leur volonté de s'installer sur l'île. Voir Bruce EINHORN, « Glorious and loyal : in China millions want to learn English. No one wants to teach it », *Princeton Alumni weekly*, 26 octobre 1988.

[867]FENG Chongyi et ZHAN Changzhi, « Openness, change, and translocality : new migrants'identification with Hainan », *op. cit.*

[868] Du fait de l'importance de leurs minorités, cette autorisation est donnée aux provinces de Hainan, Guangxi, Yunnan, Guizhou, Sichuan, Guansu, Jilin, Liaoning et Heilongjiang. ZHOU Minglang, « Legislating literacy for linguistics and ethnic minorities in contemporary China », in Anthony J. LIDDICOAT (ed.), *Language planning and policy: issues in language planning and literacy*, Clevedon, UK et Tonawanda, NY, Multilingual Matters, 2007, pp.102-121.

[869]*Ibid.*

chantiers. Mais, leur intégration est plus difficile en raison de l'absence de *hùkǒu* (户口) local, et tous ne resteront pas à Hainan[870].

b) Des inégalités toujours présentes

Nous avons pu nous rendre compte que ces inégalités persistaient à Hainan. Lors des entretiens que nous avons réalisés dans diverses entreprises de Hainan[871], nous avons constaté que parmi les personnes qui occupaient un poste de responsabilité (dirigeants, cadres, responsables du personnel, responsables des relations publiques), aucune n'était originaire de la province. Les plus âgées d'entre-elles s'étaient installées à Hainan à la fin des années 1980. Les autres avaient soit été mutées à Hainan, soit avaient trouvé un travail sur l'île après la fin de leurs études.

Cette situation ne va pas sans poser de problème, notamment dans les entreprises d'Etat. Ainsi, lors d'une visite dans une ferme spécialisée dans la culture d'épices, l'un des employés hainanais nous révélait que le nouveau directeur originaire du nord de la Chine ne connaissait que très peu cette culture, et qu'il lui avait fallu du temps pour apprendre ses spécificités[872].

Un autre exemple est celui des guides touristiques, nous avons pu observer que les guides hainanais étaient peu nombreux, et que ceux qui provenaient des autres provinces ne connaissaient que très peu l'histoire locale. Ainsi, près de Qionghai et de Boao, nous avons voulu nous renseigner au sujet d'une vielle pagode[873]. Sur les deux guides non-locaux que nous avons interrogés[874], un seul connaissait son nom mais ne pouvait nous donner d'autres indications car ce monument n'était pas prévu dans son programme de visite. Nous avons par la suite interrogé plusieurs habitants de Qionghai, qui eux connaissaient les détails de l'histoire de cette pagode[875].

Les migrants en provenance des campagnes de Hainan se trouvent au plus bas de l'échelle sociale. Ceci est encore plus vrai pour les membres de la minorité Li qui ont souvent des

---

[870]FENG Chongyi et ZHAN Changzhi, « Openness, change, and translocality : new migrants'identification with Hainan », *op. cit.*

[871] Ces entretiens (une trentaine environ) ont été réalisés auprès d'entreprises très diverses (entreprises d'Etat, fermes, petites entreprises d'import-export, entreprises pharmaceutiques, agences de voyages…).

[872] Entetien réalisé en juin 2011 dans les environs de Dingan (定安).

[873] Il s'agissait de la pagode de Jukui (聚奎塔). Plusieurs légendes locales y sont associées. Il semblerait que depuis notre dernière visite, cette pagode soit en cours de rénovation.

[874] Entretiens réalisés en juin 2009.

[875] Entretiens réalisés en 2009.

emplois précaires en ville. Par exemple à Haikou, ce sont souvent des femmes Li qui proposent leurs services de taxi-tricycle ou vendent des noix de bétel dans la rue.

D'autre part, si Sanya abrite des immeubles parmi les plus luxueux de Chine, on y trouve aussi de véritables bidonvilles en périphérie[876]. On peut noter que contrairement aux autres villes chinoises, les habitants des bidonvilles de Hainan sont en grande partie des locaux, et non des migrants venant d'autres provinces[877].

c) Des inégalités typiques des économies insulaires ?

Ces inégalités entre différentes communautés peuvent être observées dans d'autres territoires insulaires. Dans les régions ultra-périphériques européennes, et notamment dans les départements d'outre-mer français, on constate là aussi des inégalités entre les différentes communautés. Ainsi, dans le cas des Antilles, Edith Kováts Beaudoux présente les Créoles, les descendants des anciens colons, comme une minorité dominante en raison de leur influence sur l'économie[878]. Avec la départementalisation en 1946, de nombreux métropolitains, venus du continent, vont contrôler les plus hauts postes de la fonction publique aux Antilles[879].

Un autre exemple est celui d'Hawaii, où la minorité des Océaniens, – la population originelle de l'archipel –, souffre d'une plus forte pauvreté en comparaison des autres communautés présentes[880].

Plus proche de Hainan, à Taïwan, on a pu constater des inégalités entre Continentaux et Insulaires. Ainsi, lorsqu'elle se réfugie sur l'île en 1949, l'élite continentale du Kuomintang impose son système de valeurs, et applique un programme de sinisation. Ainsi par exemple, le chinois mandarin devient la seule langue autorisée dans l'enseignement bien que la majorité

---

[876] Par exemple en 2011, à la veille du Nouvel An chinois, les autorités de Sanya lançait une opération, très controversée, de destruction d'un des plus grands bidonvilles de la ville. « Bulldozers move in on Sanya shantytown », *China daily*, 14 février 2011, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/china/2011-02/14/content_11999045.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[877] Les habitants du bidonville détruit à Sanya en janvier 2011 étaient originaires de Danzhou (儋州) au nord de l'île. YANG Lina, « Slum razing by "caring" officials lusting for GDP », *Shanghai daily*, 18 février 2011, disponible sur http://news.xinhuanet.com/english2010/2011-02/18/c_13738314.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[878] Édith KOVATS-BEAUDOUX, *Les blancs créoles de la Martinique: une minorité dominante*, Paris, L'Harmattan, 2002.

[879] Voir Jacques DUMONT, *L'amère patrie: Histoire des Antilles françaises au XXe siècle*, Paris, Editions Fayard, 2010, p.1819.

[880] Timothy J. ESSENBURG, et Lindsey K. HANSON, *The new faces of American poverty : a reference guide to the great recession*, Santa Barbara, CA, ABC-Clio, 2014, p.289.

de la population locale parle d'autres dialectes[881]. Dafydd Fell note qu'au niveau politique, sous la « Loi martiale » (1949-1987), les continentaux détiennent les plus hauts postes du gouvernement central et de l'administration[882].

Dans le cas des Antilles françaises, la formation et les progrès réalisés dans le secteur éducatif local ont réduit les inégalités intercommunautaires en permettant à des insulaires d'accéder à des postes de responsabilité dans la fonction publique. Cependant, malgré des progrès certains, l'éducation n'a pas mis fin aux inégalités entre les différentes communautés présentes dans les Dom-Tom. Pour Délina Holder, « *le système éducatif des différents départements d'Outre-mer n'a pas encore atteint le développement que connaît la métropole* »[883]. Dans une étude sur l'illettrisme en Guyane parue en 2000, Emmanuel de Lescure note que la distance avec la langue d'enseignement, les savoirs et les modèles culturels pourrait en partie expliquer les différences de niveaux entre les élèves locaux et métropolitains en Guyane[884].
Enfin, en raison de la forte demande en personnels qualifiés dans ces régions d'Outre-mer, des métropolitains continuent de venir travailler dans la fonction publique (notamment dans l'enseignement, et la santé)[885].

2. L'éducation et le tourisme à Hainan

a) L'importance de l'éducation pour le développement du tourisme

Si la formation est l'une des clefs pour réduire les inégalités entre Insulaires et Continentaux, cette question est aussi cruciale pour le développement du tourisme.
L'essor du tourisme est souvent perçu par les gouvernements comme un moyen d'assurer des emplois à leurs habitants[886]. Les emplois créés par le tourisme sont traditionnellement

[881] HSU Chien-Jung, *The construction of national identity in Taiwan's media, 1896-2012*, Leiden, Brill, 2014.
[882] Dafydd FELL, *Party politics in Taiwan: party change and the democratic evolution of Taiwan, 1991-2004*, Abingdon, Uk et New York, NY, 2005, p.10.
[883] Délina HOLDER, *Natifs des Doms en métropole: immigration et intégration*, Paris, L'Harmattan, 2013, p.138.
[884] Emmanuel DE LESCURE, *Illettrisme en Guyane : enquête sociologique auprès de jeunes en stage de formation*, Paris, L'Harmattan, 1999, p57.
[885] Michel DESSE, « Du désir d'île à l'installation, les circulations migratoires des Métropolitains à la Martinique», *Études caribéennes*, n°8, 2007, *Migrations, mobilités et constructions identitaires caribéenne*.
[886] Lloyd E. HUDMAN et Richard H. JACKSON, *Geography of travel & tourism*, Albany, NY, Delmar, 3e édition, 1998.

considérés comme des emplois peu ou moyennement qualifiés[887]. Cependant, le secteur du tourisme peut aussi offrir de nombreux emplois très qualifiés[888]. Mais, dans les régions périphériques, en raison de la faiblesse du niveau d'éducation, les emplois les plus qualifiés de l'industrie touristique échappent à la population locale, et sont confiés à du personnel externe, ce qui nuit au développement de ces territoires[889]. Comme le souligne un rapport des Nations Unies au sujet de l'industrie du tourisme dans les îles du Pacifique, il est donc nécessaire de développer des compétences locales[890].

Dans un contexte international très compétitif, et notamment pour les destinations désireuses d'attirer des visiteurs étrangers, la qualification des emplois du tourisme devient un véritable enjeu.

b) Un faible niveau d'éducation à Hainan

Si la population locale n'a pas accès aux postes de responsabilité, c'est en partie parce que son niveau de qualification reste peu élevé. Dans une étude publiée en 2005 traitant de l'impact du tourisme sur un village Li à Hainan, les auteurs soulignaient les difficultés de cette communauté à mieux tirer parti du tourisme en raison de son faible niveau d'éducation.

> « *in our judgement it will not be easy for minority people with a long history in farming, little experience in business and no knowledge of tourism, to enhance their status in the participation spiral from impactees to beneficiaries* »[891].

Mais le même constat peut être dressé à propos de l'ensemble de la population locale de la province. Ainsi, selon une enquête parue en 2010, Hainan n'était seulement qu'à la 24e place des provinces chinoises pour le niveau d'instruction de sa population[892]. Cela pourrait être expliqué par les faibles investissements réalisés dans le secteur éducatif. Ainsi, Lin Jing note

---

[887] M. RILEY, *Human resource management in the hospitality and tourism industry*, Oxford, Butterworth Heinemann, 2e édition, 1996.

[888] *Measuring the role of tourism in OECD economies : the OECD manual on tourism satellite accounts and employment*,OCDE, Paris, 2000.

[889]Carla BETHMANN, *"Clean, friendly, profitable"?: tourism and the tourism Industry in Varna, Bulgaria*, Zurich et Berlin, LIT Verlag, 2013.

[890] « Improving employment opportunities in Pacific island developing countries », *Small island developing states series*, n°1, United Nations, ESCAP, 2007.

[891] WANG, Yang et Geoffrey WALL, « Sharing the benefits of tourism: a case study in Hainan, China », *Environments Journal*, Vol. 33, n°1, 2005, pp.41-59.

[892] Etude réalisée par la *China Development Research Foundation*. Le classement des provinces est basé sur le taux d'alphabétisation et les taux de scolarisation à l'école primaire, au collège, au lycée et à l'université. Voir China Development Research Foundation, *Demographic developments in China*, Abingdon, UK et New York, NY, Routledge, 2014, p.196.

aussi que dans les années 1990, les lycées de la province étaient parmi les moins bien équipés de Chine[893].

c) *Une offre universitaire limitée jusqu'aux années 2000*

La première université à Hainan voit le jour en 1947, c'est alors un établissement privé, mais lors de la conquête de l'île par les forces communistes en 1951[894], cette université perd de son importance, et n'est plus qu'un simple campus d'une université du Guangdong[895] et offre principalement des cursus en agronomie avec une spécialisation dans la culture de l'hévéa.

A partir des années 1970, de nouvelles structures de l'enseignement supérieur sont créées à Hainan. Ainsi, un institut d'études en sciences économiques voit le jour à Haikou en 1974 (*Hǎikǒu jīngjì xuéyuàn*, 海口经济学院) et une école de formation d'enseignants est inaugurée dans le district autonome Li et Miao de Wuzhishan en 1977.

Malgré ces réalisations, le niveau de qualification de la population locale reste faible. Comme nous l'avons déjà écrit dans notre troisième chapitre, Lei Yu, administrateur de l'île de 1982 à 1985, et instigateur des réformes à Hainan a pour ambition de remédier aux deux points faibles de l'île que sont les infrastructures et l'éducation[896]. L'université de Hainan va rouvrir ses portes en 1983[897]. Mais, l'offre universitaire à Hainan reste l'une des plus faibles de Chine jusqu'au début des années 2000[898].

---

[893] Moins de 10% des lycées des provinces de Hainan, du Tibet, du Ningxia, du Qinghai et du Guangxi répondaient alors aux critères d'équipement fixés par la commission d'Etat pour l'éducation. Ce chiffre dépassait les 90% à Shanghai. Voir LIN Jing, *Social transformation and private education in China*, Westport, CT, Praeger publishers, 1999, p.46.

[894] SU Yunfeng (苏云峰), *L'université privée de Hainan, 1947-1950 : une étude de l'enseignement supérieur moderne chinois* (*Sīlì hǎinán dàxué, 1947-1950: Jìndài zhōngguó gāoděng jiàoyù yánjiū*, 私立海南大學, 1947-1950: 近代中國高等教育研究), Taipei, Academia Sinica, Insitute of Modern History, 1990.

[895] FENG Chongyi et DAVID S. G. GOODMAN, « Hainan: communal politics and the struggle for identity », *op. cit.*

[896] *Ibid.*

[897] *Ibid.*

[898] Voir le rapport de Ma Wanhua qui cite une enquête chinoise. MA Wanhua, « Equity and access to tertiary education: case study in China », *World Bank report*, juin 2010, disponible sur http://siteresources.worldbank.org/EDUCATION/Resources/278200-1099079877269/547664-1099079956815/547670-1276537814548/China_Equity_Study.pdf, consulté le 20 septembre 2014.

d) Vers une spécialisation de l'enseignement dans le tourisme

Avec le développement du tourisme, l'enseignement supérieur à Hainan va progressivement offrir plus de programmes dans le tourisme.

Ainsi, dès 1992, l'université de Hainan offre des cours liés au tourisme. Par la suite, d'autres institutions à Hainan comme l'institut des langues étrangères (*Hǎinán wàiguóyǔ zhíyè xuéyuàn*, 海南外国语职业学院) vont proposer des spécialisations dans le tourisme. Mais, comme le note Abby Liu[899], dans un article sur l'éducation au tourisme à Hainan paru en 2004, si les formations offertes aux étudiants avaient gagné en qualité, leur contenu restant très rigides. Ces programmes offraient un modèle de tourisme très standardisé et ne prenaient pas en compte la diversité de la population hainanaise.

Depuis les années 2000, on constate qu'une plus grande attention est donnée à l'enseignement supérieur en Chine[900]. Hainan partage cette tendance ; ainsi de nouvelles universités ont ouvert leurs portes sur l'île et offrent plusieurs formations liées au tourisme ou à l'étude des langues étrangères.

L'un des précurseurs de cette tendance est bien sûr le groupe HNA qui possède une école d'aviation et de tourisme à Sanya depuis 2005[901]. Avec cet institut, HNA forme son futur personnel dans le secteur aérien mais aussi l'hôtellerie.

Un autre exemple est celui de l'université privée *Sanya College* (*Sānyà xuéyuàn*, 三亚学院) qui a aussi été inaugurée en 2005[902]. Créée par le constructeur automobile *Geely* (吉利) qui possède un autre établissement à Beijing[903], cette université comporte un institut de langues et une école hôtelière.

---

[899] Abby LIU, « Tourism education initiative in China : the Hainan context », *Colloque tourisme, loisirs, développement durable et industrie hôtelière* (*Guānguāng xiūxián jì cān lǚ chǎnyè yǒng xù jīngyíng xuéshù yántǎo huì*, 觀光休閒暨餐旅產業永續經營學術研討會), Kaohsiung, mai 2004, disponible sur http://203.68.4.7:8080/ir/handle/987654321/2033, consulté le 20 septembre 2014.

[900] Robert A. RHOADS *et al.*, *China's rising research universities: a new era of global ambition*, Baltimore, MD, John Hopkins university press. 2014.

[901] Voir le site internet de l'école d'aviation et de tourisme de Sanya (*Sānyà hángkōng lǚyóu zhíyè xuéyuàn*, 三亚航空旅游职业学院), disponible sur http://www.hnasatc.com/gb/, consulté le 20 septembre 2014.

[902] Voir le site internet du *Sanya College* (Sānyà xuéyuàn, 三亚学院), disponible sur http://www.sanyau.edu.cn/, consulté le 20 septembre 2014.

[903] Keith BRADSHER, « Next Made-in-China boom: college graduates », *The New York Times*, 16 janvier 2013, disponible sur http://www.nytimes.com/2013/01/17/business/chinas-ambitious-goal-for-boom-in-college-graduates.html?pagewanted=all&_r=0, consulté le 20 septembre 2014.

e) Les bénéficiaires de ces programmes ?

i- L'arrivée des étudiants du continent

Ces nouveaux programmes ne sont pas destinés uniquement aux étudiants locaux, mais attirent aussi de nombreux Continentaux, et même des étrangers pour certains d'entre eux[904]. Ainsi, dans certaines formations, les Hainanais se trouvent en minorité[905].

Les étudiants venus du continent qui choisissent d'étudier à Hainan le font pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ces universités sont moins prestigieuses que celles de Shanghai ou de Beijing, et donc la sélection y est moins forte. D'autre part, les universités proposant des formations en tourisme sont bien connectées avec les entreprises du tourisme à Hainan, et offrent donc de bonnes opportunités de travail à leurs étudiants. Enfin, de nombreux étudiants, dans le tourisme mais aussi dans d'autres secteurs, sont attirés par Hainan et sa qualité de vie[906].

On peut voir ainsi que l'image de Hainan se transforme. Sans évoquer les temps lointains durant lesquels Hainan était un lieu de bannissement, durant les années 1980 et 1990, les continentaux qui s'installaient à Hainan étaient avant tout attirés par les possibilités offertes par les réformes appliquées sur l'île. Aujourd'hui, les étudiants continentaux veulent aussi profiter du climat et des plages de Hainan[907]. Plusieurs étudiants rencontrés durant nos enquêtes de terrain nous ont fait part de leur désir de passer quelques années à Hainan, voire même de s'installer définitivement sur l'île. Ce qui les attire à Hainan est une certaine douceur de vivre alliée à un environnement plus préservé que dans les grandes villes du continent[908].

ii- Quelle place pour les locaux ?

L'attirance des étudiants continentaux pour les universités de Hainan témoigne de la transformation de l'image de l'île. Cependant, on peut s'interroger sur la place des étudiants locaux dans l'enseignement supérieur de l'île. En attirant des étudiants étrangers à la province, ces universités n'excluraient-elles pas des locaux ? Ainsi, si l'on observe le cas de

[904] C'est par exemple le cas de l'école d'aviation de Sanya.
[905] Entretiens réalisées en 2011 auprès de professeurs et d'étudiants dans deux universités de Hainan (Université de Haikou, et Sanya College).
[906] Entretiens réalisés auprès d'étudiants continentaux à Hainan en 2009 et 2011.
[907] *Ibid.*
[908] Entretiens réalisées auprès de dix étudiants à Sanya, Haikou et Wenchang.

l'université de Qiongzhou (*Qiónzhōu xuéyuàn*, 琼州学院), on constate que du fait de la concurrence entre universités, sa stratégie a changé. A l'origine, cette université, fondée en 1977, était située dans le centre de l'île à Wuzhishan et était principalement destinée aux minorités Li et Miao, mais depuis 2008, son campus principal est aménagé à Sanya, où a été ouvert un département d'étude sur le tourisme[909]. L'éducation des minorités Li et Miao a donc cessé d'être une priorité pour cet établissement. Par conséquent, on peut affirmer que le développement des universités à Hainan ne favorise pleinement l'émergence d'une classe dirigeante locale.

B) Les Hainanais face au secteur immobilier

Avec le développement du tourisme, Hainan connaît un essor de son secteur immobilier. De nombreux hôtels et complexes résidentiels de vacances sont ainsi construits principalement vers Sanya, mais aussi à Haikou, sur son littoral et le long des nouvelles lignes de chemins de fer. L'immobilier est devenu l'une des industries-clefs de la province. Nous avons déjà pu observer dans notre quatrième chapitre que la province avait déjà connu un phénomène de spéculation immobilière dans les années 1990 qui avait causé la chute de l'économie de l'île. Le boom immobilier sur l'île a aussi des conséquences sociales.

1. L'exclusion de la population locale

La population locale de Hainan semble être doublement exclue des questions liées à l'immobilier sur l'île. D'une part, elle doit subir des expulsions, et d'autre part en raison des prix élevés, elle ne peut accéder au marché immobilier.

a) Les expulsions à Hainan

Comme dans d'autres régions chinoises, la pratique des expulsions est courante à Hainan, et les populations concernées ont peu de moyens de s'y opposer. Ce constat avait déjà été dressé

[909] Voir le site internet de l'université de Qiongzhou (*Qiónzhōu Dàxué*, 琼州学院) disponible sur http://www.qzu.edu.cn/, consulté le 20 septembre 2014.

par Li Yiping au début des années 2000 dans le cas du site de Nanshan (南山)[910] près de Sanya[911]. Ainsi Li Yiping note que les paysans expropriés[912] n'ont pas été associés aux négociations concernant les indemnisations, celles-ci ont été menées entre les autorités de Sanya et le promoteur immobilier – une entreprise dont le principal actionnaire était le gouvernement de Sanya –, ce qui bien sûr influence le résultat de ces négociations.

Ces expropriations sont causées par la construction de nouvelles infrastructures du tourisme et des transports. Par exemple, la construction du site de lancement de satellites de Wenchang a entrainé l'expulsion de leurs villages de plusieurs milliers d'habitants[913]. En échange de ces expulsions, les habitants concernés reçoivent des compensations (sous forme d'indemnisations financières et/ou de relocation dans un nouveau logement). Mais ces compensations sont souvent jugées insuffisantes par la population concernée qui proteste régulièrement contre ces décisions. Par exemple, en avril 2008, des heurts éclatèrent entre des villageois de l'ethnie Li et la police près de Haikou. Les résidents demandaient de plus fortes indemnisations pour l'expropriation de leurs terres pour la construction d'un parcours de golf[914]. Washburn note que le golf reste encore mal perçu par le gouvernement chinois, qui a officiellement interdit la construction de nouveaux parcours en 2004[915], mais à Hainan la pratique du golf est encouragée par les autorités provinciales en raison de son statut de destination touristique, et depuis 2006 de nombreux clubs de golf sont construits sur l'île, notamment après acquisition de terres agricoles[916].

La mise en place du plan de développement du tourisme en 2010 n'a pas mis fin aux tensions entre résidents locaux et promoteurs. Récemment encore, en mars 2014, des manifestations

---

[910] Le parc culturel de Nanshan est un site touristique bouddhiste qui abrite la statue de Guanyin (观音) d'une hauteur de 108 mètres, l'attraction principale du site. Plusieurs complexes hôteliers complètent ce site.

[911] LI Yiping, « Contradictions of modernization in China and the implications for community tourism development », in Terry V. LIU (ed.), *Tourism management : new research*, New York, NY, Nova Science publishers, 2006, pp.41-63.

[912] Il ne s'agit pas réellement d'expropriation, car en Chine, les paysans ne sont pas propriétaires de leurs terres. Dans la campagne, les terres relèvent d'un régime de propriété collective, alors qu'en ville, les terrains sont la propriété de l'Etat.

[913] NIE Peng, « Hainan: 6,000 people to make way for space launch center », *Xinhua*, 30 octobre 2007, disponible sur http://www.gov.cn/english/2007-10/30/content_789909.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[914] « Violent clashes in ethnic minority areas in Yunnan and Hainan provinces », *Chinese Human Rights Defender*, 21 avril 2008, disponible sur http://chrdnet.com/2008/04/violent-clashes-in-ethnic-minority-areas-in-yunnan-and-hainan-provinces/, consulté le 20 septembre 2014.

[915] Cependant, malgré cette interdiction, la pratique du golf connaît une forte croissance en Chine, et la construction de nouveaux parcours est souvent tolérée par les autorités locales.

[916] Dan WASHBURN, *The forbidden game: golf and the Chinese dream*, Londres, Oneworld, 2014.

ont eu lieu près de Wuzhishan, dans une zone à forte population Li, contre la destruction d'un cimetière[917].

On note cependant que pour certains projets des efforts ont été menés pour inclure les différentes parties dans le processus de décision, ainsi dans un programme de construction de champs d'éoliennes près de Danzhou, ont été organisées des rencontres réunissant à la fois les entreprises et les autorités impliquées ainsi que des représentants des villageois concernés par ce projet[918]. Mais on peut s'interroger sur leur légitimité, comment ces représentants ont-ils été choisis ? S'agit-il de membres du *comité villageois* (*cūnmín wěiyuánhuì*, 村民委员会)? On remarque l'absence d'association indépendante à ces réunions. Mais ce problème n'est pas unique à Hainan, et peut être observé dans l'ensemble de la Chine.

b) Le prix élevé de l'immobilier

La population locale fait face aussi à des difficultés de logement en raison des prix élevés de l'immobilier. En 2009 et 2010, l'île connait une véritable flambée du prix de l'immobilier, cette soudaine hausse est la conséquence directe de l'annonce du plan de développement du tourisme à Hainan[919]. En 2010, Sanya devient alors la cinquième ville chinoise la plus chère avec un prix moyen de 18 319 RMB par m², (Haikou, la capitale de la province pointe à la 28e place) et dépasse des villes comme Shenzhen ou Guangzhou[920]. Mais les salaires de la population locale à Hainan ne sont pas comparables ceux des grandes métropoles chinoises. Ainsi, en 2011, le salaire urbain médian à Hainan n'atteignait que la moitié de la moyenne de Shenzhen[921].

---

[917] « Villagers defend graveyard in Hainan, police fire warning shot », *Boxun news*, 14 avril 2014, disponible sur http://en.boxun.com/2014/04/14/farmers-defense-the-land-in-hainan-warning-shot-by-police/, consulté le 20 septembre 2014.

[918] Ce programme est réalisé dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur les Changements Climatiques, ce qui explique peut-être l'attention portée à la population locale. « Project design document form (CDM PDD) », *CDM executive board*, 3e version, disponible sur http://cdm.unfccc.int/filestorage/A/J/1/AJ1GRHYI7FM6XNQDZV82LKU4TC39B5/PDD%20Eman.pdf?t=bWl8bmJtbmU4fDBfFe0FnWulp_Nos1RB5jq8, consulté le 20 septembre 2014.

[919] « The Sanya real estate price review », *Sanya government*, 23 mars 2011, disponible sur http://english.sanya.gov.cn/business/htmlfiles/englishsite/I%20of%20v%20s/201109/2466.html, consulté le 20 septembre 2014.

[920] « Liste des cents premières villes chinoises pour le logement : Hangzhou dépasse Beijing » (*Zhōngguó 100 chéngshì fángjià páiháng bǎng: Hángzhōu chāo běijīng jū bǎngshǒu*, 中国100城市房价排行榜：杭州超北京居榜首), *Xinhua*, 30 septembre 2010, disponible sur http://finance.qq.com/a/20100930/003310.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[921] Soit 18 368 RMB à Hainan contre 36 505 à Shenzhen. Voir « Hainan property guide », *Platinum broking*, mai 2013, disponible sur http://www.platinum-asia.com/eng/pdf/research/2013-05-27-Hainan-Property-Guide.pdf, consulté le 20 septembre 2014.

De ce fait, la population locale ne peut que difficilement acquérir un logement sur l'île. Ainsi, en 2013, plus de 40% des ventes d'immobiliers résidentiels à Haikou étaient réalisées par des non-locaux (Chinois du continent, Hainanais hors Haikou et étrangers)[922]. Ce chiffre atteindrait 85% à Sanya[923].

Le développement du tourisme et des résidences secondaires à Sanya n'affecte pas que le prix de l'immobilier, mais aussi le prix de l'alimentation et des dépenses quotidiennes. Ainsi, à Sanya, les produits de la vie courante y sont plus chers que dans le reste de l'île. Ce phénomène n'est pas unique à Hainan, mais affecte l'ensemble des destinations touristiques[924]. La population locale, qui ne travaille pas dans le secteur du tourisme, où à des postes à faible salaire, rencontrent des difficultés à acheter les produits de la vie courante. Depuis 2010, la ville de Sanya a mis en place un système d'allocation qu'elle distribue aux résidents locaux pour faire face à la vie chère. Cette allocation est passée de 360 RMB par personne et par an en 2010 à 960 RMB en 2014, mais la population locale trouve cette allocation insuffisante[925], car cela ne suffit pas à faire face à l'inflation du prix des produits alimentaires[926].

Le prix élevé de l'immobilier et plus généralement la vie chère à Sanya incitent les locaux à tirer le plus parti des touristes, ce qui peut provoquer des abus, et à terme menacer la réputation de cette destination[927].

---

[922] HUANG Yiming et LIU Xiaoli, « Urbanites move to make Haikou home », *China watch*, The Washington Post, 26 juin 2014, disponible sur http://chinawatch.washingtonpost.com/2014/06/urbanites-move-to-make-haikou-home.php, consulté le 20 septembre 2014.

[923] « 85% of Sanya's residential properties sold to non-islanders », *Hainan government*, 13 mars 2014, disponible sur http://en.visithainan.gov.cn/en/lynewsview_2929.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[924] Colin Michael HALL et Alan A. LEW, *Understanding and managing tourism umpacts: an integrated approach*, Abingdon, UK et New York NY, Routlegde, 2009, p.111.

[925] LIU Xiaoli, « Sanya moves to pad residents' wallets as inflation rises », China daily, 7 mai 2014, disponible sur http://www.chinadaily.com.cn/regional/2014-05/07/content_17494279.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[926] En 2011, l'inflation de produits alimentaires à Sanya atteignait 13,7%. Aileen WANG et Nick EDWARDS, « Chinese tropical city highlights national income disparity », *Reuters*, 7 mai 2012, disponible sur http://in.reuters.com/article/2012/05/07/china-economy-income-idINDEE84601A20120507, consulté le 20 septembre 2014.

[927] SU Jie, « Sanya cracks down on scamming in bid to save face », *China News Service*, 10 février 2012, disponible sur http://www.ecns.cn/2012/02-10/7951.shtml, consulté le 20 septembre 2014.

2. Le phénomène des résidences secondaires

a) Une nouvelle communauté

Aux anciennes communautés présentes sur l'île telles que définies par Feng et Goodman, il faut maintenant ajouter celle des touristes, et notamment celle des propriétaires de résidences secondaires. La Chine connaît un développement des résidences secondaires, l'immobilier est considéré comme un investissement sûr, et l'absence de taxe foncière rend ces investissements très attractifs[928].

Dans une étude réalisée en 2013, Wang, Wei et Li distinguent trois groupes principaux composant la population de Sanya. Le premier, qui comprend environ 500 000 habitants regroupe les personnes qui résident tout au long de l'année à Sanya, c'est-à-dire les résidents locaux ainsi que les travailleurs migrants. Seraient aussi présents chaque jour 100 000 touristes. Enfin, 200 000 personnes, notamment des retraités résideraient à Sanya une partie de l'année (principalement l'hiver) dans cette station balnéaire[929].

Bien qu'on les trouve majoritairement à Sanya, d'autres villes de la province accueillent des résidences secondaires. Dans son étude sur les résidences secondaires à Haikou, Wang Xiaoxiao constate que ce phénomène remonte à 1999, et estime à environ 25 000 le nombre de résidences secondaires à Haikou en 2006[930]. Wang note que les propriétaires de résidences secondaires à Haikou ne forment pas un groupe homogène, on y trouve bien sûr des retraités, des investisseurs, mais aussi des parents qui veulent que leurs enfants passent l'examen d'entrée à l'université (où la compétition est jugée moins forte) ; il montre aussi que le développement des résidences secondaires à Haikou a un impact sur le prix de l'immobilier de la ville.

b) Investir dans l'immobilier

Nous nous sommes intéressés aux raisons qui poussent des Chinois du continent, ainsi que des étrangers à faire l'acquisition de biens immobiliers à Hainan et à leurs relations avec la

---

[928] HUANG Youqin et YI Chengdong, « Second home ownership in transitional urban China », *Housing Studies*, Vol.26, n°3, 2011, pp 423-447.

[929] WANG Fei *et al.*, « Equalization of public service facilities for tourist cities - case study of Sanya's downtown public service facilities in the planning process », *ISOCARP*, 2013, disponible sur http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2284.pdf, consulté le 20 septembre 2014.

[930] WANG Xiaoxiao, *The second home phenomenon in Haikou*, Thèse de master, University of Waterloo, Canada, 2006, disponible sur http://etd.uwaterloo.ca/etd/x42wang2006.pdf, consulté le 20 septembre 2014.

population locale. Pour cela, nous avons mené des entretiens avec des propriétaires de résidences secondaires à Hainan, ainsi qu'avec des professionnels de l'immobilier[931]. Après ces entretiens, nous pouvons constater que ces acquisitions sont premièrement motivées par des raisons financières. Bien sûr, certains des propriétaires de résidences secondaires à Hainan désirent y passer leurs vacances, d'autres envisagent de déménager dans la province. Mais nous avons aussi pu rencontrer des investisseurs qui désiraient simplement réaliser un bon placement.

C'est le cas par exemple de l'une des personnes interrogées, un étranger nommé Sinclair qui a fait l'acquisition de son premier appartement à Sanya en 2006 pour 50 000 dollars, et qui valait 400 000 dollars en 2012. Cet investisseur a possédé jusqu'à cinq appartements sur l'île.

c) Quelles relations entre locaux et propriétaires de résidences secondaires ?

Un autre point concerne les relations entre les propriétaires de résidences secondaires et la population locale à Hainan. De nombreuses études ont été conduites sur ce type de relation dans d'autres régions du monde. Comme le note Müller qui s'appuie sur des travaux plus anciens, l'intégration des propriétaires de résidences secondaires dans la société qui les reçoit n'est pas automatique[932]. Les contacts entre les deux communautés peuvent être limités, notamment en raison de différences de culture ou de langages[933]. Des tensions peuvent survenir en raison de la hausse du prix de l'immobilier causée par les résidences secondaires, qui limite l'accès au logement pour la population locale[934].

Les résidences secondaires de Hainan se trouve principalement dans des *gated communities*, ces communautés gardées sont courantes en Chine[935]. Si on peut trouver une certaine mixité sociale entre propriétaires de résidences secondaires et locaux dans les résidences de moyenne gamme, les interactions sont très limitées dans les complexes de villas et d'appartements de luxe. Ces résidences sont pour la plupart situées dans des lieux relativement isolés, les plus

---

[931] Entretiens réalisés en 2011 et 2012 auprès de quinze propriétaires de résidences secondaires et de deux agences immobilières à Hainan. Les résidences secondaires des personnes que nous avons interrogées se trouvaient principalement à Sanya et ses alentours (18 résidences sur 21), les autres étant localisées à Haikou (1), Wanning (1) et Wuzhishan (1).

[932] Voir Dieter K. MULLER, « Mobility, tourism and second homes », in Alan A. LEW *et al* (eds.) *A companion to tourism*, Malden, MA et Oxford, UK, Blackwel Publishing, 2004, pp.387-398.

[933] H. BULLER et K. HOGGART, « Social integration of British home owners into French rural communities », *Journal of Rural Studies*, n°10, 1994, pp.197-210.

[934] Jean-Louis MORETTI, *Tourisme et aménagement du territoire en Corse: la recherche de l'optimum*, Paris, L'Harmattan, 2010.

[935] Voir POW Choon-Piew, *Gated communities in China: class, privilege and the moral politics of the good life*. Abingdon, Uk et New York, NY, Routledge, 2009.

proches de la plage étant les plus chères. Dans ces résidences de luxe où les locaux sont absents, les propriétaires ne séjournent que quelques semaines par an notamment en hiver.
L'attitude des propriétaires de résidences secondaires envers la population locale est contrastée : certaines des personnes interrogées ont affirmé s'intéresser à la culture de l'île et à la préservation de son environnement, elles sont aussi conscientes que les insulaires sont pénalisés par la hausse de l'immobilier ; d'autres, au contraire, ont affirmé ne pas se préoccuper de ces questions.

d) Les propriétaires étrangers

Comme nous l'a indiqué une agence immobilière les acheteurs viennent principalement du Nord de la Chine, mais aussi de Hong Kong[936]. Des étrangers achètent aussi des biens immobiliers à Hainan. Ainsi, cette agence a aussi des clients en provenance de Singapour, des Etats-Unis, du Canada, d'Allemagne, de France, de Suisse, du Royaume-Uni, d'Australie, de Nouvelle-Zélande et de Russie. Cependant, la grande majorité de ces acheteurs ont déjà un lien avec la Chine ou avec Hainan. Ils appartiennent essentiellement à la diaspora chinoise, et certains d'entre eux sont d'origine hainanaise. Les autres Occidentaux propriétaires à Hainan sont pour la plupart des expatriés travaillant dans les grandes villes chinoises. De ce fait, l'ensemble de ces clients ont une connaissance de la Chine. On note cependant une exception, les clients russes dont l'expérience en Chine est limitée, mais disposent de bons relais à Hainan, notamment dans des agences immobilières[937].
Cependant comme nous l'ont indiqué plusieurs propriétaires de résidences secondaires à Hainan, il reste encore très difficile pour un étranger, malgré l'objectif d'attirer les touristes internationaux, d'acheter un bien immobilier sur l'île. Dans le cas de couples mixtes, les biens sont confiés généralement au conjoint chinois pour plus de facilité[938]. Enfin, des propriétaires étrangers nous indiquaient que les agences immobilières à Hainan étaient peu efficaces[939].

[936] Entretien réalisé en 2011 dans une agence immobilière de Sanya.
[937] *Ibid.*
[938] Les quatre couples mixtes que nous avons interrogés à Hainan ont tous pratiqué cette technique.
[939] Entretiens réalisés en 2011 et 2012 auprès de quinze propriétaires de résidences secondaires principalement à Sanya.

3. Un secteur fragile

a) Une forte dépendance économique

L'immobilier est devenu un pilier de l'économie hainanaise, et les autorités locales sont très dépendantes de ce secteur. Ainsi, pour le premier semestre 2014, les investissements réalisés dans l'immobilier représentaient plus de 36% du PIB de la province de Hainan, soit près du double de la moyenne nationale[940]. Hainan est ainsi la province chinoises dont l'économie dépend le plus de l'immobilier. La prépondérance de l'immobilier est encore plus forte à Sanya, ainsi en 2010, près de 58% des revenus fiscaux du gouvernement de la ville provenaient des secteurs de la construction et de l'immobilier[941], ce chiffre s'élèverait à près de 73% pour le premier semestre 2014[942].

b) Vers la baisse des prix de l'immobilier ?

L'immobilier à Hainan reste un secteur fragile, qui connait des variations. En 2012, le prix de l'immobilier à Hainan enregistre une baisse importante jusqu'au mois de décembre[943]. En 2013, l'immobilier neuf à Haikou et Sanya connait une nouvelle augmentation[944], mais celle-ci reste faible, et bien inférieure à la hausse que connaissent des villes chinoises comme Beijing et Shanghai. Les grands programmes luxueux se vendent mal, et voient leur prix

---

[940] LIN Xiaozhao (林小昭), « Quelles provinces sont les plus dépendantes de l'immobilier » (*Nǎxiē shěngfèn zuì yīlài dìchǎn tóuzī*?, 哪些省份最依赖地产投资？), *First financial daily* (*Dì yī cáijīng rìbào*, 第一财经日报)12 août 2014, disponible sur http://www.yicai.com/news/2014/08/4006290.html, consulté le 20 septembre 2014.

[941] « Wei Liushen, secrétaire provincial du Parti de Hainan déclare : les recettes de l'immobilier à Sanya atteignent près de 60% » (*Hǎinán shěng wěi shūjì wèi liúchéng: Sānyà jìn liù chéng cáizhèng shōurù láizì fángdìchǎn*, 海南省委书记卫留成：三亚近六成财政收入来自房地产), *China Youth daily*, 23 février 2011, disponible sur http://news.xinhuanet.com/politics/2011-02/23/c_121112627.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[942] Ainsi, pour les six premiers mois de l'année 2014, les investissements réalisés dans l'immobilier s'éleveraient à 14,1 milliards de RMB, alors que le PIB de Sanya avoisinerait 19,1 milliards de RMB. Voir Noriyuki DOI, « Chinese housing prices still sliding », *Nikkei Asian review*, 24 août 2014, disponible sur http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/Chinese-housing-prices-still-sliding, consulté le 20 septembre 2014.

[943] « Graphique des prix de l'immobilier résidentiel à Sanya » (*Sānyà fángjià zǒushì tú (zhùzhái)*, 三亚房价走势图(住宅)), disponible sur http://sanya.cityhouse.cn/market/, consulté le 20 septembre 2014.

[944] ZHANG Lei (张蕾), « Les prix à Hainan en 2013 restent stables » (*2013 nián hǎinán fángjià bǎochí wěn zhōnglüè shēng tàishì*, 2013年海南房价保持稳中略升态势), *équipe d'enquête de Hainan* (*Hǎinán diàochá zǒngduì*, 海南调查总队), Gouvernement provincial de Hainan, disponible sur http://www.hainan.gov.cn/hn/zwgk/tjdc/hndc/201402/t20140220_1155920.html, consulté le 20 septembre 2014.

diminuer, c'est par exemple le cas de *Phoenix Island*, une île artificielle à Sanya qui accueille des hôtels et appartements[945]. D'autre part, le prix de l'immobilier ancien restait globalement stable en 2013[946]. Bien qu'en 2014, Sanya soit toujours la cinquième ville chinoise la plus chère, le marché immobilier à Hainan connaît une forte baisse. Ainsi, sur les six premiers mois de l'année 2014, les ventes ont diminué de près de 40%[947], et le prix moyen du m² a baissé d'environ 4 000 RMB à Sanya[948].

Cette baisse serait en partie le résultat du dégonflement (et non de l'éclatement) d'une bulle spéculative à Hainan mais aussi dans le reste de la Chine[949]. Depuis 2010, le gouvernement central a pris des mesures pour mieux encadrer le secteur de l'immobilier et limiter les risques de spéculation[950]. Par exemple, depuis Octobre 2010, l'achat de plusieurs résidences est limité à Sanya[951]. D'autres mesures similaires ont été appliquées à Haikou. En juillet 2014, ces mesures ont été levées à Haikou, mais restent en vigueur à Sanya[952].
On peut noter que les autorités locales à Hainan, au contraire du gouvernement central, semblent vouloir soutenir par tous les moyens leur secteur immobilier. Ainsi, en juin 2014, la ville de Haikou a inauguré un nouveau programme qui permet à tout acquéreur d'un bien immobilier dans la ville de bénéficier du *hukou* de Haikou[953]. Cette mesure suit les recommendations d'une enquête menée par le gouvernement provincial de Hainan en 2013 qui préconise un plus fort contrôle des autorités sur l'immobilier[954], et recommandait entre autres, de soutenir l'immobilier en rendant l'île plus attractive.

---

[945] Tom HANCOCK, « China's 'Dubai' has turned into a deserted island », Agence France Presse, 25 février 2013, disponible sur http://www.businessinsider.com/china-phoenix-island-deserted-2013-2, consulté le 20 septembre 2014.

[946] ZHANG Lei (张蕾), *op. cit.*

[947] « Durant le premier semestre 2014, 445 000 m² de logements ont été vendus à Sanya, soit une baisse de 39,4% sur un an. » (*Shàng bànnián sānyà fángwū xiāoshòu miànjī 44.5 Wànpíng tóngbǐ jiàng 39.4%,*上半年三亚房屋销售面积44.5万平同比降39.4%), *Hainan house*, 1er août 2014, disponible sur http://hn.house.163.com/14/0801/08/A2I3SR8G0206009S.html, consulté le 20 septembre 2014.

[948] « Graphique des prix de l'immobilier résidentiel à Sanya » (*Sānyà fángjià zǒushì tú (zhùzhái)*, 三亚房价走势图(住宅)), *op. cit.*

[949] « Hard landing unlikely for China's property market », Xinhua, 8 août 2014, disponible sur http://news.xinhuanet.com/english/indepth/2014-08/08/c_133542716.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[950] Ashvin AHUJA, *et al.*, « Are house prices rising too fast in China? », *Working paper*, International Monetary Fund, 2010, p.30.

[951] *Ibid.*

[952] « Haikou lifts limit on buying property », *China daily*, 24 juillet 2014, disponible sur http://en.ce.cn/Business/policy/201407/24/t20140724_3222794.shtml, consulté le 20 septembre 2014.

[953] ZHAO Hongyi, « Haikou offers Hukou to boost property sales », *Beijing Today*, 7 juin 2014, disponible sur http://beijingtoday.com.cn/2014/06/haikou-offers-hukou-boost-property-sales/, consulté le 20 septembre 2014.

[954] ZHANG Lei, *op. cit.*

4. Des conflits d'intérêts

Les politiques menées dans le secteur immobilier à Hainan posent plusieurs questions relatives aux conflits d'intérêts.

a) Un environnement et une culture menacés ?

Le développement de l'immobilier sur l'île peut à terme menacer l'industrie du tourisme. De nombreuses destinations ont été confrontées à ce problème. Le bétonnage des côtes a fait fuir une partie des touristes[955], et notamment les plus aisés qui sont partis chercher des destinations mieux préservées. Pour pallier à ce problème, le gouvernement de Sanya a mis en place en 2013 un programme visant à mieux préserver les espaces verts de la municipalité[956]. Mais, ces initiatives semblent arriver trop tardivement. Dans une étude de cas présentée en 2013, Wang, Wei et Li montrent qu'il manque un réel plan d'urbanisme à Sanya[957]. Pour les auteurs, l'une des conséquences du développement urbain touristique du centre de Sanya est la destruction de la culture locale, ce qui est à terme une menace pour le tourisme à Sanya.

b) Les relations entre gouvernements locaux et entreprises

Plusieurs études montrent qu'en raison du système fiscal chinois, les gouvernements locaux tirent une grande partie de leurs revenus de la construction et de l'immobilier[958]. Mais à Hainan, cette situation est à son comble. En raison de l'absence d'industrie et de la spécialisation dans le tourisme, les autorités sont très dépendantes du secteur immobilier. D'autre part, nous avons déjà pu constater la proximité entre certaines entreprises locales et les autorités de Hainan dans notre huitième chapitre. Le groupe HNA a d'importants intérêts dans le secteur de la construction et de l'immobilier sur l'île. On peut donc se demander quels intérêts le gouvernement provincial entend protéger lorsqu'il prétend soutenir le secteur immobilier.

---

[955] Jean-Luc MICHAUD, *Le tourisme face à l'environnement*, Paris P.U.F., 1983.

[956] YI Jianyang (易建阳), « Sanya manque d'espace vert, les résidents demandent plus de préservation » (*Bùfèn lùduàn yǒu lǜ wú yīn sānyà wèn lù hù lǜ zēng lǜ*, 部分路段有绿无荫三亚问路护绿增绿), *Hainan daily*, 31 octobre 2013, disponible sur http://www.hq.xinhuanet.com/news/2013-10/31/c_117941438.htm, consulté le 20 septembre 2014.

[957] WANG Fei *et al*, *op. cit*.

[958] Voir par exemple Georges C. S. LIN, *Developing China: land, politics and social conditions*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2009.

c) Quel développement pour la population locale ?

Nous avons pu voir dans ce chapitre, que la population locale ne semble pas tirer des grands profits du développement du tourisme, d'une part parce que les habitants de l'île sont moins bien formés que les Continentaux, mais aussi parce que la vie est devenue très chère sur l'île notamment en raison de la spéculation immobilière.

En étudiant l'impact du plan de développement du tourisme sur la population locale de Hainan, nous pouvons donc observer que la population locale semble oubliée par cette politique. L'essor du tourisme peut être une chance pour la population de Hainan, s'il est accompagné de mesures offrant des formations à la population et encadrant son secteur immobililer. En leur absence, la situation périphérique de la population hainanaise se voit renforcée.

CONCLUSION

Nous sommes en 2014 presqu'à mi-parcours du plan de développement de Hainan 2010-2020, et son objectif principal qui consiste à transformer l'île en destination majeure du tourisme international n'est pas encore atteint. Durant ces années de recherche, nous avons assisté à l'évolution de cette destination. Chaque nouveau séjour était l'occasion de constater l'ouverture de nouveaux hôtels mais aussi de voir à quel point la question de l'immobilier devenait cruciale pour les habitants de l'île. Nous avons pu aussi constater une plus grande couverture de certains évènements qui se tenaient à Hainan comme le *Hainan Rendez-vous*, par les médias occidentaux. Cependant, Hainan reste principalement une destination locale, ainsi qu'une région périphérique.

A) Les racines de la périphérie de Hainan

Tout au long de cette thèse, nous nous sommes efforcés de sortir Hainan d'un contexte purement chinois. Si son insularité, sa géographie rendent Hainan unique en Chine, cette province peut être comparée à d'autres territoires. Nous nous sommes ainsi intéressés aux régions ultra-périphériques européennes, mais aussi à Okinawa, à l'île coréenne de Jeju, à Porto Rico, ou encore à Hawaii ; car ces territoires partagent certaines caractéristiques telles qu'un relatif isolement. Pour Lino Briguglio, l'insularité est la principale cause des problèmes que rencontrent ces territoires. Cependant, dans le cas de Hainan, nous doutons de cette seule explication. Si l'éloignement géographique de Hainan, son climat tropical sont des facteurs à prendre en compte pour analyser le développement de cette province, ils n'expliquent pas tout. D'autres facteurs de nature culturelle, sociale ou encore politique sont à prendre en compte.

Bien que notre thèse ait pour objet les politiques de développement actuelles à Hainan, nous nous avons étudié l'histoire de Hainan depuis son annexion par la Chine en 111 avant J.-C. jusqu'à aujourd'hui et nous avons pu constater que les événements passés continuaient d'influencer le destin de l'île. Hainan a historiquement été délaissée par le pouvoir central. Les divers plans de développement de l'île comme celui envisagé par Hai Rui (海瑞) au XVIe siècle n'ont pas été menés à bien ce qui fait que jusqu'à la fin du XIXe siècle, l'île reste

un territoire relativement peu intégré à l'espace chinois. Lorsqu'elle n'était pas négligée par le pouvoir en place, l'île subissait une exploitation de ses ressources. Ce fut le cas durant l'occupation japonaise de 1939 à 1945, mais aussi avec l'arrivée des troupes communistes en 1950, lorsque l'ensemble des activités de l'île est alors orientée vers la production d'hévéa. L'ouverture économique et la mise en place de la Zone Economique Spéciale de Hainan dans les années 1980 peuvent aussi être considérées comme une autre tentative du pouvoir central de tirer parti de Hainan en utilisant l'île comme un laboratoire à réformes, jusqu'à l'éclatement de la bulle spéculative dans les années 1990.

Durant son histoire, Hainan a aussi été frappée par une mauvaise réputation. Peu connue des Chinois du continent, l'île faisait peur : y étaient envoyés des dissidents politiques jusqu'au XVIe siècle, et les Li, la population indigène, étaient à peine considérés comme des êtres humains par les colons chinois. Cette mauvaise image continue au XXe siècle. Lorsque l'armée populaire de libération débarque à Hainan en 1950, Beijing ne fait pas confiance aux forces communistes insulaires qui sont accusées de localisme et durablement écartées du pouvoir. Les abus des réformes pratiquées à partir des années 1980 confèrent aussi à l'île la réputation de *Far West*, où règne la corruption.

Ce qui nous amène à affirmer que premièrement Hainan jusqu'aux années 2000 pouvait être considérée comme une région périphérique d'un point de vue économique, politique et culturel; et que deuxièmement, dans le cas de Hainan l'influence de l'histoire restait forte : l'enjeu des mesures de développement à Hainan mais aussi dans les autres régions périphériques est de briser cette logique.

B) Les premiers résultats du plan de développement de Hainan

L'objectif principal de notre thèse étant d'étudier l'impact des politiques de développement appliquées à Hainan, nous nous sommes penchés sur le contenu et l'impact du plan de développement de Hainan lancé en 2010 et qui vise à transformer l'île en destination internationale pour 2020. A partir des années 2000, Hainan s'est tournée vers le tourisme et a suivi ainsi le modèle de développement adopté dans d'autres îles périphériques. Les autorités tentent de faire table rase du passé de Hainan, et de transformer l'île en substitut à des destinations étrangères comme Hawaii, mais face à la concurrence des autres destinations régionales, Hainan peine à s'imposer sur la scène touristique. En voulant la transformer en

destination internationale, la Chine affiche de grandes ambitions pour cette île. Mais cela signifie-il la fin de la périphérie pour Hainan ?

Nous avons donc tenté d'analyser les conséquences du développement du tourisme et de l'application du plan de développement 2010-2020 sur les relations entre Beijing, le centre, et Hainan, sa périphérie. Tout d'abord, nous avons pu voir que les infrastructures de la province avaient été fortement améliorées notamment au niveau des transports, et que l'île n'était donc plus un espace isolé. La création d'une compagnie aérienne provinciale *Hainan Airlines* avait pleinement participé à ce désenclavement. Cependant, nous avons aussi constaté que l'amélioration des transports sur l'île avait entrainé un phénomène de tourisme de masse qui accentuait la dépendance de l'île envers ce secteur d'activité. D'autre part, ces infrastructures avaient un coût élevé qui augmentait la dépendance économique de la province envers le pouvoir central.

Au niveau du statut politique de l'île, avec le plan de développement du tourisme, des politiques spéciales ont été appliquées à Hainan. Cependant, ces nouvelles mesures, concernant le développement des boutiques hors-taxes et la timide introduction des jeux d'argent, n'augmentaient pas l'autonomie de l'île, et suivaient le même chemin que les réformes appliquées à Hainan à la fin des années 1980. C'est-à-dire que les politiques spéciales mises en place à Hainan avec le plan de développement 2010-2020 sont destinées à être appliquées à d'autres régions chinoises en cas de succès. En d'autres termes, le pouvoir central continue d'utiliser Hainan pour expérimenter ses réformes. D'autre part, on a observé une opposition entre les administrations centrales et locales : le pouvoir central, plus conservateur refusait certaines réformes telles que l'ouverture de casinos au gouvernement provincial ; ces autorisations pourtant permettraient à Hainan de pouvoir assurer la compétition régionale dans le domaine du tourisme ; en les refusant, on peut en conclure que l'objectif de transformer Hainan en destination internationale, malgré ce plan, n'est pas une priorité pour le pouvoir central.

Nous avons aussi observé que Hainan, au même titre que le Xinjiang ou le Tibet reste un espace frontière où l'Etat central maintient un dispositif militaire important afin de défendre ses revendications en mer de Chine méridionale. Hainan est une région stratégique car elle inclut officiellement dans son territoire les archipels des Spartleys et des Paracels qui font objet de disputes avec les voisins méridionaux de la Chine. Mais Hainan ne profite pas de cette situation car les questions liées aux revendications territoriales sont traitées à Beijing et

non à Haikou. Il est au contraire permis de penser que ces tensions régionales affectent négativement l'image de l'île et son objectif de devenir une destination internationale. D'autre part, Hainan, avec le forum de Boao est aussi au centre de la diplomatie chinoise, mais ce forum reste verrouillé par l'administration centrale.

Ainsi, le succès des politiques de développement à Hainan reste très conditionné par l'attitude du gouvernement central à l'égard de sa province méridionale. Hainan dépend économiquement et politiquement de Beijing. Contrairement à d'autres régions périphériques, son niveau d'autonomie est très limité.

Nous avons voulu nous intéresser aux autres acteurs de la société hainanaise susceptibles de sortir l'île de son état de périphérie. Nous avons choisi d'étudier le cas de HNA, le groupe commercial le plus important de l'île. Nous avons vu que cette holding propriétaire de la compagnie aérienne *Hainan Airlines* était au cœur de l'économie de la province, et qu'il appartenait au gouvernement provincial qui grâce à cette structure intervenait dans l'ensemble de l'économie de l'île. Cela avait permis de construire les bases du tourisme à Hainan, mais cette omniprésence est maintenant un obstacle au développement de l'île car d'une part elle empêche l'émergence de groupes concurrents et d'autre part, ces entreprises, bien que contrôlées par le gouvernement provincial, entendent suivre leurs propres intérêts qui peuvent être incompatibles avec ceux de la province.

Enfin, nous avons voulu étudier les bénéficiaires supposés du développement à Hainan, c'est-à-dire la population locale. A travers l'exemple de l'éducation et du secteur immobilier, nous avons observé que les Hainanais étaient peu intégrés, sinon exclus du développement du tourisme sur l'île. La province a pendant longtemps été négligée par le pouvoir central et la population locale souffre donc d'un niveau d'éducation peu élevé ce qui les empêchent d'accéder aux postes de responsabilité, occupés par des Chinois du continent. D'autre part, le développement récent de l'offre universitaire à Hainan semble avant tout cibler les étudiants des autres provinces, et non les Hainanais. Comme dans d'autres destinations touristiques, Hainan a connu une forte hausse du prix de l'immobilier résultat du développement des résidences secondaires, mais aussi d'opérations spéculatives. Les prix de l'immobilier à Hainan, et notamment à Sanya sont parmi les plus élevés de Chine, ce qui crée des problèmes de logement pour la population locale. De ce fait, il est possible d'affirmer que les politiques de développement appliquées sur l'île ne prennent pas en compte les intérêts des Hainanais.

C) La persistance du caractère périphérique de Hainan

On peut tirer plusieurs conclusions de l'étude du plan de développement du tourisme à Hainan. Ces mesures n'ont pas mis fin à l'état de périphérie de Hainan.

1. Un contrôle accru du Centre

Premièrement, Hainan reste sous le contrôle politique, économique et culturel du pouvoir central : sous son contrôle politique, car Hainan, malgré l'application de mesures spécifiques, ne dispose que d'une très faible autonomie, et n'est pas en mesure de prendre les décisions qui lui permettraient de pouvoir réellement concurrencer les autres destinations régionales ; sous le contrôle économique de Beijing, car d'une part les infrastructures nécessaires au développement du tourisme ont un coût élevé qui nécessite l'appui de l'administration centrale, et d'autre part, parce que l'économie de Hainan devient de plus en plus dépendante du tourisme, cette ultra spécialisation l'expose aux variations conjoncturelles. Enfin, notre étude valide le concept de périphérie culturelle développé par Shils. Les réformes bénéficient principalement aux continentaux installés à Hainan, et non à la population locale. De plus, l'offre touristique proposée sur l'île ne promeut pas les cultures locales, ce qui paradoxalement empêche Hainan d'accéder au statut de destination internationale.
Il nous faut aussi mentionner que Beijing joue pour sa province méridionale un rôle de garde-fou. Si les limites posées par le pouvoir central en matière de jeux d'argent et d'immobilier peuvent affecter le potentiel touristique de Hainan, elles empêchent aussi le gouvernement provincial de prendre des décisions trop brutales qui pourraient menacer l'ensemble de l'économie insulaire. Le contrôle du Centre apporte une certaine stabilité dans l'économie de l'île notamment avec des politiques visant à limiter la spéculation immobilière.

2. L'importance du contexte de transition

Ce statut périphérique, si on le rencontre dans d'autres régions insulaires, est renforcé à Hainan en raison de la « transition » économique de la Chine. Les liens qui unissent les acteurs politiques et économiques en Chine, influencent fortement les résultats des politiques de développement. Dans le cas de Hainan, nous avons pu observer que cette proximité avait permis un essor rapide des infrastructures Mais, cette proximité entre les autorités locales et

les entreprises de l'île est aussi la cause de conflit d'intérêts. L'absence de frontières bien définies entre le gouvernement provincial et les entreprises d'Etat, empêche l'émergence d'un secteur privé puissant, qui par sa capacité à innover, pourrait participer à la création d'une image forte pour Hainan.

D'autre part, en étudiant le cas de *Hainan Airlines*, nous avons pu voir les limites posées par l'implication des entreprises d'Etat dans les plans de développement régional. Les grands groupes, même s'ils sont contrôlés par l'Etat ne peuvent plus être les principaux acteurs de ces plans, car ils ont leur propre logique de développement et suivent des objectifs commerciaux.

D) Quel plan de développement régional?

1. Le développement par le tourisme : une stratégie obsolète

Si l'on considère l'objectif de transformer Hainan en destination internationale, on constate que les promoteurs du tourisme à Hainan s'étaient inspirés des stratégies mises en place dans d'autres régions insulaires. Mais ces comparaisons avec des destinations étrangères restent très superficielles. Le plan de développement du tourisme à Hainan ne semble pas avoir pris en compte les problèmes auxquels des destinations plus anciennes ont été confrontées comme la spéculation immobilière, les inégalités intercommunautaires. Cet objectif de transformer Hainan en destination internationale pourrait même traduire une vision relativement dépassée du développement. D'autres destinations ont remis en cause le modèle de développement par le tourisme, et cherchent des stratégies plus soucieuses de l'environnement et économiquement plus équilibrées afin de limiter leur dépendance au tourisme. On n'observe pas de tendance similaire à Hainan, le modèle mis en place sur l'île fait l'impasse sur les points faibles du développement par le tourisme rencontrés dans d'autres destinations.

2. L'absence de vision globale

De manière plus générale, on peut regretter dans le plan de développement régional de Hainan l'absence d'une vision globale du développement. D'une part, les externalités négatives du tourisme n'ont pas été prises en compte. Ainsi, ce plan ne répond pas aux inégalités causées par l'essor du tourisme entre locaux et continentaux. D'autre part, ces mesures sont avant tout

pensées en termes d'infrastructures, et non de gouvernance. La population locale, ainsi que le secteur privé semblent exclus du processus de décision.

3. Pour une plus grande participation de la société hainanaise

L'étude du plan de développement du tourisme à Hainan incite à nous interroger sur la place de l'Etat central et local dans le développement régional en Chine. Comment l'Etat peut-il intervenir pour permettre le développement d'une région ? En étudiant le cas de Hainan, nous pouvons affirmer que l'Etat a toute sa place pour construire les infrastructures adéquates afin de casser l'isolement des régions les plus périphériques. Mais ces infrastructures ne sont pas suffisantes pour assurer un développement pérenne. Il est nécessaire d'associer les différentes composantes de la société hainanaise à la prise de décision, et de permettre ainsi à la population locale de profiter des réformes. Pour cela, la priorité reste l'éducation, la formation, l'accès au crédit pour que chacun puisse profiter au mieux des nouvelles opportunités apportées par le tourisme. Ce processus demande du temps, il s'agit de penser le développement à long terme.

L'objectif de ce plan ne devrait donc pas être de transformer Hainan en destination touristique internationale pour 2020, mais de créer les conditions pour que la population hainanaise profite de l'essor du tourisme qu'il soit local ou international.

Bibliographie

AGARWAL, Sheela, et SHAW, Gareth, « Introduction: the development and management of coastal resorts : a global perspective », in AGARWAL, Sheela, et SHAW, Gareth (eds.), *Managing coastal tourism resorts : a global pespective*, Clevedon, Channel View publications, 2007, pp.1-18.

AGRUSA, Jerome, *et al.*, « Introduction of casino gaming in Okinawa, Japan: a case study of challenges and opportunities », *Journal of Asia Pacific Studies*, 2010, Vol.1, n°3, pp.570-590.

AHUJA, Ashvin, *et al.*, « Are house prices rising too fast in China? », *Working paper*, International Monetary Fund, 2010.

ALLCOCK, J. B., ARNOLD G., DAY, A. J., LEWIS, D. S., POULTNEY, L., RANCE, R., et SAGAR, D. J., *Border and territorial disputes*, Londres, Longman, 3e édition, 1992.

AMELOT, Laurent, « La stratégie chinoise du « collier de perles » », *Outre-Terre*, n°25-26, 2010, pp.187-198.

ANGEON, Valérie et SAFFACHE, Pascal, « Les petites économies insulaires et le développement durable : des réalités locales résilientes ? », *Études caribéennes*, Vol.11, 2008, pp.17-52.

ARAMBERRI, Julio, *Modern mass tourism*, Bingley, Emerauld Group, 2010.

ARSAL, Irem, *The influence of electronic word of mouth in an online travel community on travel decisions: a case study*, Thèse, Clemson, Clemson University, 2008, disponible sur http://tigerprints.clemson.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1273&context=all_dissertations.

ASH, Robert, HOWE, Christopher, et KUEH, Y. Y., *China's economic reform: a study with documents*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge Curzon, 2002.

ÅSUB (institut de statistiques et de recherche des îles Åland), « The significance of duty-free sales on board ferries to the transnational transport system in the Baltic Sea Region », ÅSUB report, n°8, 2011, disponible sur http://www.asub.ax/files/rapport_2011_8.pdf.

BAFFIE, Jean, « Les Hainanais de Thaïlande, une minorité qui regarde vers Bangkok plus que vers Hainan » in SALMON, Claudine, et PTAK, Roderich (éds), *Hainan, De la Chine à l'Asie du Sud-Est*, South China and Maritime Asia 10, Wiesbaden, Harrassowits Verlag, 2001, pp.-255-296.

BAYON, Denis, « Des économies vulnérables et dépendantes », in LEVRATTO, Nadine (éd.), *Comprendre les économies d'Outre-mer*, Paris, L'Harmattan, 2007, pp.67-102.

BERGESEN, Albert (ed.), *Studies of the modern World-System*, New York, Academic Press, 1980.

BESSIERE, Stéphanie, *Le tourisme des Antilles françaises: Le défi de la concurrence caribéenne*, Paris, L'Harmattan, 2010.

BETHMANN, Carla, *"Clean, friendly, profitable"?: tourism and the tourism industry in Varna, Bulgaria*, Zurich et Berlin, LIT Verlag, 2013.

BIAGINI, Emilio et HOYLE, Brian (eds.), *Insularity and development: international perspectives on islands*, Londres et New York, Pinter, 1999.

BIAN Yanjie et ZHANG Zhanxin, « Explaining China's emerging private economy : social perspectives » in TSUI, Anne S., *et al*. (eds.), *China's Domestic Private Firms: Multidisciplinary Perspectives on Management and performance*, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 2006.

BLACKMAN, Anna, *et al.*, « Factors contributing to successful tourism development in peripheral regions ». *Journal of Tourism Studies*, 2004, Vol. 15, n°1. pp. 59-70.

BLEASDALE, S., et TAPSELL, S. « Contemporary efforts to expand the tourist industry in Cuba: the perspectives from Britain » in A. V. SEATON (ed.), *Tourism, the state of the art*, Chichester, Wiley, 1994, pp.100-109.

BLUM, Susan, D., et JENSEN, Lionel, M., « Introduction: reconsidering the Middle Kingdom », in BLUM, Susan, D., et JENSEN, Lionel, M. (eds), *China off center: mapping the margins of the middle kingdom*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2002, pp.1-24.

BO Zhiyue, « The institutionalization of elite management in China », in Barry NAUGHTON, Dali L. YANG (eds.), *Holding China together: diversity and national integration in the post-Deng era*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp.70-100.

BONNAFOUS, Alain, « The regional impact of the TGV », *Transportation*, n°14, 1987, pp.127-137.

BOUNEAU, Christophe, « *Chemins de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi* ».*Histoire, économie et société*. Vol .9, n°1, 1990, pp. 95-112.

BOYER, Marc, *L'invention du tourisme*, Paris, Éditions Gallimard, 1996.

BOYER, Marc, *Le tourisme de masse*, Paris, Le Seuil, 2007.

BOYLE, John Hunter, *China and Japan at war, 1937-1945: the politics of collaboration*, Stanford University Press, 1972.

BRAUDEL, Fernand, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, 1985.

BRIGUGLIO, Lino, « Small island developing states and their economic vulnerabilities », *World Development*, Vol. 23, n°9, septembre 1995, pp.1615–1632.

BRIGUGLIO Lino et BRIGUGLIO, Marie, « Sustainable tourism in small islands: the case of Malta », *Tourism in Islands and Small States: Case Studies*, Londres, Cassell/Pinter, 1996, version actualisée.

BRIGUGLIO, Lino, et CORDINA, G., « Competitiveness strategies for small states », *Islands and Small States Institute*, University of Malta, Londres, Commonwealth Secretariat, 2004.

BRØDSGAARD, « State and society in Hainan: Liao Xun's ideas on 'Small Government, Big Society' », in BRØDSGAARD Kjeld Erik, et STRAND, David, (eds.), *Reconstructing twentieth-century China : state control, civil society, and national identity*, Oxford, Oxford University Press, 1998, pp.189-215.

BRØDSGAARD, Kjeld Erik, « Institutional reform and the Bianzhi system in China », *The Chinese Quarterly*, n°170, Cambridge University Press, SOAS, Juin 2002, pp.361-386.

BRØDSGAARD, Kjeld, Erik, *Hainan – state, society, and business in a Chinese province*, Londres, Routledge, 2009.

BRUGGER, Bill, *China: liberation and transformation 1942-1962*, Londres, Croom Helm, 1981.

BULLER, H. et HOGGART, K., « Social integration of British home owners into French rural communities », *Journal of Rural Studies*, n°10, 1994, pp.197-210.

BUNKER, Stephen, G., et CICCANTELL, Paul, S., *East Asia and the global economy: Japan's ascent, with implications for China's future*, Baltimore, John Hopkins University Press, 207, p.134.

BUSS, Claude A., *War and Diplomacy in Eastern Asia*, New York, The MacMillan Company, 1941, p.338.

BUSSERT, James, et ELLEMAN, Bruce, *People's Liberation Army Navy: combat system technology, 1949-2010*, Annapolis, Maryland, The Naval Institute Press, 2011.

BUSZYNSKI, Leszek, « The South China sea: oil, maritime claims, and U.S.-China Strategic rivalry », *The Washington Quarterly*, printemps 2012, Vol.35, n°2, pp.139-156.

BUSZYNSKI, Leszek, « The development of the South China Sea maritime dispute », in BUSZYNSKI, Leszek, et ROBERTS, Christopher (eds.), *The South China sea : and Australia's regional security environment*, National Security College, occasional paper, n°5 septembre 2013, pp.3-7, disponible sur http://nsc.anu.edu.au/documents/occasional-5.pdf.

BUTTON, Kenneth, « Air transportation infrastructure in developing countries: privatization and deregulations », in WINSTON, Clifford et DE RUS, Ginès (eds.), *Aviation infrastructure performance : a study in comparative political economy*, The Brookings Institution, Washington, DC, 2008 pp.193-221.

CABOT, Anthony, *Casino gaming: policy, economics and regulation*, Las Vegas, University of Nevada, 1996.

CALANCA, Paola, « Aspects spécifiques de la piraterie à Hainan, in Claudine SALMON, Roderich PTAK (éds.), *Hainan : De la Chine à l'Asie du Sud-Est*, Wiesbaden, Otto Harrassowitz, 2001, pp.111-138.

CALDER, Kent, et YE Min, *The making of Northeast Asia*, Stanford, CA., Stanford University Press, 2010.

CANDELA, Guido, et Paolo FIGINI, Paolo, *Economia del turismo e delle destinazioni*, Milan, McGraw-Hill, 2003.

CAPELLO, Roberta, « Infrastructure », in BUTTIN, Kenneth, *et al.* (eds.), *A dictionary of transport analysis*, Cheltenham, Edward Elgar, 2010.

CARDINAL, Paulo, « Macau: transformation of an historic autonomy », in GHAI, Yash, et WOODMAN, Sophia (eds.), *Practising self-government : a comparative study of autonomous regions*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013, pp.383-411.

CARLSEN, Jack, et Richard BUTLER, Richard, « Introducing sustainable perspectives of island tourism », in CARLSEN et BUTLER (eds.), *Island tourism, sustainable perspectives*, Wallingford, CABI, pp.1-9, 2011.

CARTIER, Carolyn, *Globalizing South China*, Oxford, Balckwell Publishers, 2001.

CHAMBERS, Kerry, G. E., *Gaming for profit*, Toronto, University of Toronto press, 2011

CHEMILIER-GENDREAU, Monique, *La souveraineté sur les archipels Paracels et Spratleys*, Paris, L'Harmattan, 1996.

CHEN An, *Restructuring political power in China: alliances and opposition, 1978-1998*, Boulder, CO, Lynne Rienner publishers, 1999.

CHEN Chengzhi, TAN Lilin, et PENG Qinglin, « Construction of Hainan international tourism island upgrading into state strategy », *Hainan Daily*, 7 janvier 2009, disponible sur http://www.898.travel/page_en.php?xuh=43152.

CHEN Dasheng et SALMON, Claudine, « Rapport préliminaire sur la découverte de tombes musulmanes dans l'île de Hainan », *Archipel*, 1989, Vol.38, n°1, 1989, pp.75-106.

CHEN Jian, « China's Involvement in the Vietnam War, 1964-1969 », *The China Quarterly*, n°142, juin 1995, pp.356-387.

CHEN Minglu, *Contemporary tiger girls: women and entreprise in the People's Republic of China, 2003-2005*, thèse dirigée par David S. GOODMAN, Sydney, University of Technology, 2007, disponible sur http://epress.lib.uts.edu.au/dspace/bitstream/2100/426/2/02whole.pdf.

CHEUNG, Peter, T. Y., « The political context of Shanghai's economic development », in YEUNG Y., et SUNG Yun-wing, *Shanghai: transformation and modernization under China's Open Policy*, Hong Kong, the Chinese University Press, 1996, pp.49-92.

CHI Fulin, « Rise and fall of the Hainan Development Bank », *Transition*, Vol.9, n°5, World Bank, octobre 1998, disponible sur http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSITION/Newsletters/20561452/sepoct98.pdf.

CHIEN, S.-S., « Institutional innovations, asymmetric decentralization and local economic development- case study of Kunshan, in post-Mao China », *Environment and Planning C: Government and Policy*, Vol. 25, n°2, 2007, pp.269-290.

CHIN, James, Kong, « The junk trade between South China and Nguyen Vietnam in the late eighteenth and early nineteenth centuries », in LI Tana and Nola COOKE (eds)., *Water Frontier. Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region, c.1750-1880*, Lanham, Rowman & Littlefield Publishers, 2004, pp.53-66.

CHIU, Becky, et LEWIS, Mervyn, K., *Reforming China's state-owned enterprises and banks*, Cheltenham, Edward Elgar, 2006.

CHOW, Clement, Kong Wing, « Measuring the productivity changes of Chinese airlines: the impact of the entries of non-state-owned carriers », *Journal of Air Transport Management*, Vol. 16, n°6, novembre 2010, pp.320-324.

CHU Son Ngoc, et SONG Ligang, « State control, entrepreneurship and resource allocation », in SONG Ligang, GARNAUT, Ross, et CAI Fang (eds.), *Deepening reform for China's long-term growth and development, Canberra*, ANU Press, pp.73-106.

CHUNG, Jae Ho, « The political economy of industrial restructuring : the case of civil aviation », *The Chinese Journal*, juillet 2003, n° 50, pp.61-82.

CLANCY, Michael, *Exporting paradise : tourism and development in Mexico*, Oxford, Elsevier Science, 2001.

COLE, Bernard D., *The Great Wall at sea: China's Navy in the twenty-first century*, 2de édiction, Annapolis, MD, The Naval Institute Press, 2010.

COLES, Tim, « What makes a resort complex », in DUVAL, David T., *Tourism in the Caribbean: trends, development, prospects*, Londres, Routledge, 2004, pp.235-254.

CRAMPTON, Thomas, « The global class: Davos in Chinese », *International Herald Tribune*, 18 avril 2002, disponible sur http://www.nytimes.com/2002/04/18/style/18iht-a20_16.html.

CUNNINGHAM, Alfred, *The French in Tonkin and South China*, Hong Kong, Hong Kong Daily Press, 1902.

DALLEN, Timothy, *Shopping tourism, retailing and leisure*, Clevedon, Channel View, 2005.

DANIEL, Justin, « Obligations de services publics et continuité territoriale entre les DOM-TOM et la métropole : des dispositifs en trompe-l'œil ? », in ALLEMAND, Roselyne, et SOLIS-POTVIN, Laurence (éds.), *Egalité et non-discrimination dans l'accès aux services publics et politiques publiques territoriales*, Actes du colloque organisé par l'Institut droit et économie des dynamiques en Europe (ID2), 8-9 octobre 2007, Paris, L'Harmattan, 2008, p.213-230.

DANIELS, Peter, BRADSHAW, Michael, SHAW, Denis et SIDAWAY, James, *An introduction to human geography: issues for the 21st century*, Harlow, Pearson Education, 3e édition, 2008.

DANIELS, Peter W., et NI Pengfei, « Urbanisation and changes in the sectoral structure of economic development: the scale of the manufacturing sector in Chinese cities and the shift towards service industry », *UrbaChina working paper*, n°2, février 2014, disponible sur http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00943972.

DAVOUDI, Simin, et STRANGE, Ian, « Space and place in twentieth-century planning: an analytical framework and an historical review », in DAVOUDI, Simin, et STRANGE, Ian, (eds.), *Conceptions of space and place in strategic spatial planning*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2009, pp.7-42.

DE JOINVILLE, Pierre, *La mission de la Cybèle en Extrême-Orient, 1817-1818, Journal de voyage du capitaine Achille de Kergariou*, Paris, Sociéte de l'Histoire des Colonies Françaises, 1914.

DE LESCURE, Emmanuel, *Illettrisme en Guyane : enquête sociologique auprès de jeunes en stage de formation*, Paris, L'Harmattan, 1999.

DE PINA-CABAL, João, *Between China and Europe : person, culture and emotion in Macao*, Oxford, Berg Publishers, 2002.

DEHOOME, Olivier, et SAFFACHES, Pascal, « Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux : ressources et enjeux de développement ». *Etudes Caribéennes*, n° 9 et 10 : *Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux et subtropicaux. Usages des lieux et enjeux de développement*, Paris, Editions Publibook, 2008.

DI TOMMASO, Marco, R., *et al*., *Southern China : industry, development and industrial policy*, Abingdon, UK, et New York Routledge, 2013.

DICKASON, Olive, Patricia, *The myth of the savage*, Edmonton, The University of Alberta Press, 1984.

DIMANCHE, Frédéric, « The Louisiana tax free shopping program for international visitors: a case study », *Journal of Travel Research*, Février 2003, Vol. 41, n°3, pp. 311-314.

DING Yijiang, *Chinese democracy after Tiananmen*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2001.

DODGSHON, Robert A., *Society in time and space: a geographical perspective on change*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

DOGANIS, Rigas, *The airport business*, Abingdon, UK, Routledge, 1992.

DONNITHORNE, Audrey, *China's economic system*, Londres, Routledge, 2005.

DOWLING, Ross, K. (ed.), *Cruise ship tourism*, Wallingford, CABI, 2006.

DREIFORT, John E., *Myopic grandeur: the ambivalence of French foreign policy towards the Far East, 1919-1945*, Kent (OH), The Kent State University Press, 1991.

DUMONT, Jacques, *L'amère patrie: Histoire des Antilles françaises au XXe siècle*, Paris, Editions Fayard, 2010.

DUPONT, Alain, et BAKER, Christopher, G., « East Asia's maritime disputes: fishing in troubled waters », *The Washington Quarterly*, Vol.37, n°1, printemps 2014, pp.79-98.

EADINGTON, William, R., « The spread of casinos and their role in tourism development », in PEARCE, Douglas et BUTLER, Richard, Contemporary issues in tourism development, Londres, Routledge, 1999, pp.125-140.

EADINGTON, William, R. « The economics of casino gambling », *The Journal of Economic Perspectives*, 1999, Vol.13, n°3, pp.173-192.

EASTERLY W., et KRAAY, A., « Small states, small problems? Income, growth and volatility in small states », *World Development*, Vol.28, n°11, 2000, pp.2013–2027.

EDGELL Sr., David, L., et SWANSON, Jason, R., *Tourism policy and planning : yesterday, today, and tomorrow*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2013.

EINHORN, Bruce, « Glorious and loyal : in China millions want to learn English. No one wants to teach it », *Princeton Alumni weekly*, 26 octobre 1988.

ENDEAN, Erin, « China's foreign commercial relations, China's economic dilemmas in the 1990s: the problems of reforms, modernization and interdependence », in Joint Economic Committee, Congress of the United States, *Studies on contemporary China: Bureaucracies, Public Administration, and Public Policy*, M.E. Sharpe, Armonk, 1992, pp.741-769.

ERICKSON, Andrew, S., « Maritime security cooperation in the South China sea region », in WU Shicun, et Zou Keyuan (eds.), *Maritime security in the South China sea : regional implications and inernational cooperation*, Farnham, UK, et Burlington, VT, Ashgate, 2009, pp.51-80.

E.S.C.A.P. « Improving employment opportunities in Pacific island developing countries », *Small island developing states series*, n°1, United Nations, ESCAP, 2007.

ESSENBURG, Timothy J., et HANSON, Lindsey K., *The new faces of American poverty : a reference guide to the great recession*, Santa Barbara, CA, ABC-Clio, 2014.

FAIRBANK, John Kong, *Trade and Diplomacy on the China Coast: the opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Stanford, Stanford University Press, 1973.

FAIRFAX-CHOLMELEY, Elsie, « Hainan, awakening paradise », *Eastern Horizon*, Vol.2, n°14, décembre 1963, pp.35-42.

FAN Ying, « Soft power : power of attraction or confusion », *Place branding and public diplomacy*, n°4, 2008, pp.147-158.

FENG Chongyi, et David GOODMAN, « Guangdong: Greater Hong Kong and the new regionalist future », David GOODMAN, Gerard SEGAL (ed.), *China deconstructs: politics, trade and regionalism*, Londres, Routledge, 1994, pp.177-201.

FENG Chongyi et GOODMAN, David, S. G., *China's Hainan province: economic development and investment environment*, University of Western Australia Press, 1995.

FENG Chongyi et GOODMAN, David, S. G., « Hainan: communal politics and the struggle for identity », in GOODMAN, David S. G. (ed.), *China's provinces in reform : class, community and political culture*, Londres et New York, Routledge, 1997.

FENG Chongyi et GOODMAN, David S. G., « Hainan province in reform : political dependence and economic interdependence, in CHEUNG, Peter et CHUNG Jae Ho (eds.), *Provincial strategies of economic reform in post-Mao China : leadership, politics and implementation*, Armonk, NY, M.E. Sharp, 1998.

FENG Chongyi, « Seeking lost codes in the wilderness: the search for a Hainanese culture », *China Quarterly*, Vol. 160, 1999, pp. 1036-1056.

FENG Chongyi, « Reluctant withdrawal of government and restrained development of society: an assessment of the « Small Government, Big Society » model in Hainan », *China Perspectives*, n°35, Hong Kong, French Centre for Research on Contemporary China, mai-juin 2001, pp.25-37.

FENG Chongyi, « From barrooms to teahouse: commercial nightlife in Hainan since 1988 », in JING Wang, *Locating China: space, place, and popular culture*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2005, pp.133-149.

FENG Chongyi, et ZHAN Changzhi, « Openness, change, and translocality : new migrants'identification with Hainan », in OAKES, TIM, et SCHEIN, Louisa (eds.), *Translocal China : linkages, identities, and the reimagining of space*, Abingdon, UK, et New York, 2006, pp.74-92.

FELL, Dafydd, *Party politics in Taiwan: party change and the democratic evolution of Taiwan, 1991-2004*, Abingdon, UK, et New York, NY, 2005.

FERNANDEZ, Juan Antonio, et FERNANDEZ-STEMBRIDGE, Leila, *China's state owned enterprise reforms: an industrial and CEO approach*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2007.

FIFER, J. Valerie, *American progress : the growth of the transport, tourist, and information industries in the nineteenth-century West*, Chester, Pequot Press, 1988.

FORTUNA, Mário *et al.*, « Impacts of closure of a military base on a small island open economy », *Centro de Estudos de Economia Aplicada do Atlântico*, Working paper series,

CEEAplA, WP No. 10/2006, juillet 2006, disponible sur https://repositorio.uac.pt/bitstream/10400.3/1146/1/WPaper%2010-2006%20%28Fortuna%20et%20al%29.pdf.

FREEDMAN, Maurice, « Immigrants and associations: Chinese in nineteenth-century Singapore », *Comparative Studies in Society and History*, Vol.3, n°1, octobre 1960, pp.25-48.

FREESTONE, Owen, et ZHANG Dong, « China's unfinished state-owned enterprise reforms », *Australian government, the treasury*, Economic Roundup Issue 2, 2013, disponible sur http://www.treasury.gov.au/PublicationsAndMedia/Publications/2013/Economic-Roundup-Issue-2/Economic-Roundup/Chinas-unfinished-SOE-reforms#P8_131.

FRIEDMANN, John, « El crecimiento económico y la estructura urbana de Venezuela », *Revista de Economía Latinoamericana* Vol. 2, n°6, 1962, pp. 115-204.

FRIEDMANN, John, et WEAVER, Clyde, *Territory and function : the evolution of regional planning*, Berkeley, University of California Press, 1979.

FRIEDMAN, J., HAKIM, S., et WEINBLATT, J., « Casino gambling as a 'Growth Pole' strategy and its effect on crime », *Journal of Regional Science*, Vol. 29, 1989, pp.615-623.

FRIBERG, Erik, « Master of their homelands: revisiting the regional ethnic autonomy system in China in light of local institutional developments », in Marc WELLER, et Stefan WOLFF (eds.), *Autonomy, self-governance, and conflict Resolution, innovative approaches to conflict resolution*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2005, p.205-229.

GAY, Jean-Christophe, « La mise en tourisme des îles intertropicales », *Mappemonde*, n°58, 2000, p.17-22.

GE Wei, *Special economic zones and the economic transition in China*, Singapour, World Scientific, 2009.

GERNET, Jacques, *Le monde chinois*, Paris, Armand Colin, 1972.

GITTINGS, John, *The Changing face of China: from Mao to the market*, Oxford, Oxford, University Press, 2006.

GODLEY, Michael R., « The Sojourners: returned overseas Chinese in the People's Republic of China », *Pacific Affairs*, Vol.62, n°3, automne 1989, University of British Columbia, pp-330-352.

GOODMAN, David, S. G., *Centre and province in the People's Republic of China: Sichuan and Guizhou, 1955-1965*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

GOODMAN, David S. G., « Continental China – the social and political consequences of reform and openness », in SANDSCHNEIDER, Eberhard (ed.), *The Study of Modern China*, New York, Palgrave Macmillan, 1999, pp.52-78.

GOODMAN, David S. G. « Centre et périphérie après vingt ans de réformes : vers une redéfinition de la nature du régime politique chinois », *Perspectives chinoises*, n°60, juillet-août 2000, pp.4-20.

GORE, Charles, *Regions in question: space, development theory, and regional policy*, Londres, Methuen & Co, 1984.

GOSSLING, Stefan, *Tourism and development in tropical islands, political ecology perspectives*, Northampton, MA, Edward Elgar Publishing, 2003.

GRACI, Sonya et DODDS, Rachel, *Sustainable tourism in island destinations*, Londres, Earthscan, 2010.

GRAHAM, Anne, *Managing airports : an international perspectives*, Oxford, Elsevier, 2001.

GRAY, R., David, et *al.*, « Mobilizing domestic capital markets for infrastructures financing: international experience and lessons for China », *World Bank discussion paper n°.377*, Washington, The World Bank, 1997.

GREEN, Stephen, *The development of China's stock market, 1984-2002: equity politics and market institutions*, Londres, New York, Routledge Curzon, 2004.

GUIHEUX, Gilles, « Sociologie des acteurs économiques dans une Chine en transition », *Revue internationale et stratégique*, 2003, Vol. 2, n° 50, p. 35-42, disponible sur http://www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2003-2-page-35.htm#anchor_citation.

GUO Yan, « Bank Regulation in China », in WIEMER, Calla, CAO Heping (eds.), *Asian Economic Cooperation in the New Millenium, China's economic presence*, Singapour, World Scientific, 2004, pp.271-296.

HALL, Colin, Michael, *Tourism : rethinking the social science of mobility*, Harlow, Pearson Education, 2005.

HALL, C. M., & WILLIAMS, A. M., *Tourism and innovation*, Abingdon, UK, Routledge, 2008.

HALL, Colin, Michael, et LEW, Alan, A., *Understanding and managing tourism umpacts: an integrated approach*, Abingdon, UK et New York, NY, Routlegde, 2009.

HALPERN, Nigel, « The marketing of small regional airports », in George WILLIAMS, Georges, et BRÅTHEN, Svein, (eds.), *Air transport provision in remoter regions*, Farnham et Burlington, Ashgate, 2010, pp.77-98.

HAMPTON, Mark P., et JEYACHEYA, Julia, *Tourism and inclusive growth in small island developping states*, Londres, Commonwealth Secretariat, 2013.

HAO, Z., *Macau: history and society*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2011.

HARGETT, James, « Su Shi and mount Lu », in FOGEL, Joshua A. (ed.), *Traditions of East Asian travel*, Oxford, Berghahn Books, 2006, pp.1-19.

HARRELL, Stevan, « The history of the history of the Yi » in HARREL, Stevan (ed.), *Cultural encounters in China's ethnic frontiers*, Seattle, University of Washington, 1995.

HARVEY, Brian, *China in space: the Great Leap Forward*, Berlin, Heidelberg, New York, Springer, 2013.

HASSENPFLUG, Dieter, « The urban code of China », Basel, Birkhäuser, 2011.

HAYDEN, Craig, *The rhetoric of soft power: public diplomacy in global contexts*, Lanham, MD, Lexington books, 2012.

HE Liping, « Evolution of financial institutions in post-1978 China: interaction between the state and the market », *China & World Economy*, 10/26, Vol 13, n°6, 2005, The Institute of World Economics & Politics, Chinese Academy of Social Sciences, p.18, disponible sur http://old.iwep.org.cn/pdf/2005/cwe_heliping20051125.pdf.

HEADRICK, Daniel, R., *The tentacles of progess : technology tansfer in the age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford University press, New York, NY, 1988.

HENDRISCHKE, Hans, « Provinces in competition : region, identity, and cultural construction », in HENDRISCHKE, Hans, et FENG Chongyi (eds.), *The political economy of China's provinces: competitive and comparative advantage*, Londres, New York, Routledge, 1999, pp.1-30.

HENRY, B. C., *Ling-Nam or interior views of Southern China, including explorations in the hitherto untraversed island of Hainan*, Londres, S.W. Partridge and Co., 1886.

HERRERA, Rémy, « Tourisme et développement dans les Caraïbes. Le cas de Cuba », *Mondes en développement*, Vol.1, n°157, 2012, pp.47-66.

HERRSCHEL, Tassilio, *Global geographies of post-socialist transitions: geographies, societies, policies*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2007.

HIEP, Le Long, « South China sea disputes keep Vietnam-China relations cold », *ISEAS perspective*, n°22, 15 avril 2013.

HITCHCOCK, Michael, STANLEY, Nick et SIU King Chung, « The South-east Asian 'living museum' and its antecedents », in CORSANE, Gerard, *Heritage, Museum and Galleries, and introductory reader*, New York, Routledge, 2005, pp.291-307.

HOLBIG, Heike, « The emergence of the campaign to Open Up the West: ideological formation, central decision-making and the role of the provinces ». 2004, *The China Quarterly*, n°178, pp 335-357.

HOPKINS, John, *Devolution in context: regional, federal and devolved government in the European Union*, Londres, Cavendish Publishing, 2002.

HSU Chien-Jung, *The construction of national identity in Taiwan's media, 1896-2012*, Leiden, Brill, 2014.

HSU, Philip, « Balancing developmental needs with vertical and horizontal power competition in China, 1993-2004 », in Philips HSU *et al.* (eds.), *In search of China's development model: beyond the Beijing consensus*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2011, pp.128-146.

HUANG Chun-chieh, *Taiwan in transformation: 1895-2005 : the challenge of a new democracy to an old civilization*, New Brunswick (NJ), Transaction Publishers, 2006.

HUANG Shixi, « Sport betting and its regulation in China », in ANDERSON, Paul, M., *et al.* (eds.), *Sports betting : law and policies*, La Haye, Asser Press, 2012, pp.325-332.

HUANG Youqin, et YI Chengdong, « Second home ownership in transitional urban China », *Housing Studies*, Vol.26, n°3, 2011, pp 423-447.

HUDMAN, Lloyd E., et JACKSON, Richard H., *Geography of travel & tourism*, Albany, NY, Delmar, 3e édition, 1998.

HUFF, W. G., *The Economic Growth of Singapore*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

HUGILL, Peter, J., « Good roads and the automobile in the United States 1880-1929 », *Geographical Review*, Vol. 72, n° 3, Juillet 1982, pp. 327-349.

HUNG, Juann, H., « China's approach to capital flows since 1978 », in CHEUNG Yin-Wong, WONG Kar-Yiu (eds.), *China and Asia: economic and financial interactions*, Routledge, 2009, pp.44-63.

IOANNIDES, Dimitri et HOLCOMB, Briavel, « Misguided policy intiatives in small-island destinations : why do up-market policies fail ? », *Tourism Geographies*, Vol.5, n°1, 2003, pp.39-48.

JACOBS, J., Bruce, « Shanghai: an alternative centre ? », in David S. G. GOODMAN (ed.), *China's provinces in reform : class, community and political culture*, Londres et New York, Routledge, 1997, pp.163-198.

JACOBS, J., Bruce, « China's frail historical claims to the South China and East China seas », *American Enterprise Institute*, report, juin 2014, disponible sur http://www.aei.org/files/2014/06/24/-chinas-frail-historical-claims-to-the-south-china-and-east-china-seas_144030612659.pdf.

JEFFRIES, Ian, *Socialist economies and the transition to the market, a guide*, Londres, Routledge, 1993.

JEREMIASSEN, Carl, C., « Haïnan, l'île de l'exil », *Le Globe*, Société de Géographie de Genève, 1899, pp.40-51.

JIA Wei, *Chinese foreign investment laws and policies*, Westport (CT), Quorum Books, 1994.

JIE Chen, « China's Spratly policy, with special reference to the Philippines and Malaysia », *Asian Survey*, Vol. 34, n°10, 1994, pp. 893-903.

JØRGENSEN Lars, Berhard, et MUNAR, Ana Maria, « The Copenhaguen way : stakeholder-driven destination branding», in CAI Liping, GARTNER, William, et MUNAR, Ana Maria (eds.), *Tourism branding : communities in action*, Bingley, Emerauld Group, 2009, pp.177-190.

KAKAZU, Hiroshi, *Island sustainability : challenges and opportunities for Okinawa and other Pacific islands in a globalized world*, Bloomington, Trafford publishing, 2012.

KAMARCK, Andrew M., *The tropics and economic development*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1979.

KAMMERER, Albert, *La découverte de la Chine par les Portugais au 16ème siècle et la cartographie des Portulans*, Leiden, E.J.Brill, 1944.

KARDON, Isaac, « Hainan revises fishing regulations in South China sea: new language, old ambiguities », *China brief volume*, Vol.12, n°2, 17 janvier 2014, The Jamestown Foundation, disponible sur http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41836&no_cache=1#.U9iyI-N_vKg.

KENTOR, Jeffrey, *Capitalism and coercion, the economic and military processes that have shaped the World-Economy 1800–1990*, New York, Garland Press.

KHAN M.M, « Tourism development and dependency theory : mass tourism vs ecotourism », *Annals of tourism research*, Vol. 24, n°4, 1997, pp.988-991.

KIM Woo Gon, CAI, Liping A. et JUNG Kwangsuk « A profile of the Chinese casino vacationer to South Korea », *Journal of Hospitality & Leisure Marketing*, Vol. 11, n°2/3, 2004, pp. 65-79.

KOHRMAN, Matthew, *Bodies of difference: experiences of disabilities and institutional advocacy in the making of modern China*, Berkeley, University of California Press, 2005.

KOVATS-BEAUDOUX, Edith, *Les blancs créoles de la Martinique: une minorité dominante*, Paris, L'Harmattan, 2002.

KRATOSKA, Paul H., *Asian labor in the wartime Japanese empire*, Singapour, NUS Press, 2006.

KRISTENSEN, Hans, « China SSBN fleet getting ready – But for what? », *Federation of American Scientists blog*, 25 avril 2014, disponible sur http://fas.org/blogs/security/2014/04/chinassbnfleet/.

KUBÁLKOVÁ, V., et CRUICKSHANK, A. A., *International inequality*, Londres, Croom Helm, 1981.

KURLANTZICK, Joshua, *Charm offensive: how China's soft power is transforming the world*, New Haven, CT, Yale University Press, 2007.

KURLANTZICK, Joshua, *Charm offensive, how China's soft power is transforming the world*, Yale University Press, 2007.

KUTY, Olgierd, *La négociation des valeurs: introduction à la sociologie*, Bruxelles, De Boeck Université, 2ème tirage 1998.

KUWAHARA, Sueo, « The development of small islands in Japan : an historical perspective », *Journal of marine and island cultures*, Vol.1, n°1, Juin 2012, pp.38-45.

KWONG, Kai-Sun, *Industrial development in Singapore, Taiwan, and South Korea*, Singapour, World Scientific publishing, 2001.

LAI Hongyi, « China's cultural diplomacy : going for soft power », in LAI Hongyi et LU Yiyi (eds.), *China's soft power and international relations*, Abingdon, UK et New York, NY, Routlegde, pp.83-103.

LAUX, Claire, *Le Pacifique au XVIIIe et XIXe siècles, une confrontation franco-britannique*, Paris, Karthala, 2011.

LEA, John, *Tourism and development in the third world*, Londres, et New York, Routledge, 1988.

LEE, C.K., et BACK K.J., « History, Development and Legalization of Korean Casino Gaming ». In HSU, C. H. (ed.). *Casino industry in Asia Pacific*. New York, The Haworth Press,

LEI Zheng, « China», in Anne GRAHAM *et al* (eds.), *Aviation and tourist. Implications for leisure travel*, Farnham, Ashgate, 2008, 2e édition 2010, pp.279-290.

LENG, Tse-Kang, « Centrally administered municipalities : locomotives of national development » in CHUNG Jae Ho et LAM, Tao-Chiu (eds), *China's local administration: traditions and changes in the sub-national hierarchy*, Abingdon, UK et New York, NY, Routledge, 2010, pp.39-61.

LEVINSON, David, *Ethnic groups worldwide: a ready reference handbook*, Phoenix, AZ, Oryx press, 1998.

LI, Linda, Chelan, *Centre and provinces: China 1978-1993: power as Non-Zero Sum*, Oxford, Oxford University Press, 1998.

LI Yiping, « Contradictions of modernization in China and the implications for community tourism development », in LIU, Terry V. (éd.), *Tourism management : new research*, New York, NY, Nova Science publishers, 2006, pp.41-63.

LIN, Georges C. S., *Developing China: land, politics and social conditions*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2009.

LIN Jing, *Social transformation and private education in China*, Westport, CT, Praeger publishers, 1999.

LINNEKIN, Jocelyn, « Consuming cultures: tourism and the commoditization of cultural identity in the Island Pacific », in PICARD, Michel, et Robert WOOD, Robert (eds.), *Tourism, ethnicity, and the state in the Asian and Pacific societies*, University of Hawai'i Press, 1997, pp.215-250.

LO Chi.-kin, *China's policy towards territorial disputes: the case of the South China sea islands*. Londres, Routledge, 1989.

LODWICK, Kathleen, L., *Educating the women of Hainan: the career of Margaret Moninger in China, 1915-1942*, University Press of Kentucky, 1995.

LODWICK, Kathleen L., *The Widow's quest : The Byers extraterritorial case in Hainan, China, 1924-1925*, Lehigh University Press, 2003.

LONG, Philip, *Festivals and tourism : marketing, management and evaluation*, Businesss education publishers, 2004.

LIU, Abby et, WALL, Geoffrey, « Human ressources development for tourism in a peripheral island: Hainan, China », in GOSSLING, Stefan (ed.), *Tourism and development in tropical island, political ecology perspectives*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2003.

LIU, Abby, « Tourism education initiative in China : the Hainan context », *Colloque tourisme, loisirs, développement durable et industrie hôtelière* (*Guānguāng xiūxián jì cān lǚ chǎnyè yǒng xù jīngyíng xuéshù yántǎo huì*, 觀光休閒暨餐旅產業永續經營學術研討會), Kaohsiung, mai 2004, disponible sur http://203.68.4.7:8080/ir/handle/987654321/2033.

LU Dadao, et FAN Jie, *Regional development research in China: a roadmap to 2050*, Beijing, Science Press, 2011.

LUNG Chang, *La Chine à l'aube du XXe siècle*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1962.

LUO Rumin, *Becoming urban, state and migrations in contemporary China*, Kassel, Kassel University press, 2014.

MA, Doris, et SUMMERS, Tim, « Is Chinas growth moving inland? A decade of develop the West », *Chattam House*, Asia Programme paper, 2009/02, octobre 2009.

MA Wanhua, « Equity and access to tertiary education: case study in China », *World Bank report*, juin 2010, disponible sur http://siteresources.worldbank.org/EDUCATION/Resources/278200-1099079877269/547664-1099079956815/547670-1276537814548/China_Equity_Study.pdf.

MacPHERSON, Kerry, L., « The head of the dragon: the Pudong new area and Shanghai's urban development », *Planning Perspectives*, Vol.9, n°1, janvier 1994, pp.61-85.

MADROLLE, Claudius, *L'Empire de Chine, Hainan et la côte continentale voisine*, Paris, 1900.

MADROLLE, Claudius, « La question de Hai-nan et des Paracels », *Politique étrangère*, n°3, 1939, 4e année, pp.302-312.

MAK, James, *Developing a dream destination : tourism and tourism policy planning in Hawai'i*, Honolulu, University of Hawai'i press, 2008.

MARCHAT, Philippe, *Lettres d'un diplomate en Chine au début du XXe siècle, Hong Kong, Hai Nan, Yunnan (1901-1909)*, Paris, L'Harmattan, 2011.

MARCIANO, Alain, et PERALDI, Xavier, « Le financement des infrastructures de transport dans les régions périphériques : une approche par les choix publics », *Revue économique*, Vol.38, n°2, 1997, pp.257-270, disponible sur

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/reco_0035-2764_1997_num_48_2_409874.

MARKS, Robert, *Tigers, rice, silk and silt: environment and economy in the late imperial South China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

MAYERS, Frederick, et SWINHOE, Robert, *A historical and statistical sketch of the island of Hainan, the aborigines of Hainan, narrative of an exploring visit to Hainan*, Londres, Royal Asiatic Society, 1872.

McCARTNEY, Gleen, « Casino Gambling in Macao, through legalization to liberalization, in HSU, Cathy, H.C. (ed.), *Casino Industry in Asia Pacific*, Haworth Press, 2006, pp.37-58.

McNALLY, Christopher, A., « Sichuan: driving capitalist development Westward », *The China Quarterly*, 2004, pp.426-447.

MICHALK, David, L., « Hainan Island, a brief historical sketch », *Journal of the Royal Asiatic Society Hong Kong branch*, Vol. 26, 1986, pp.115-143, disponible sur http://hkjo.lib.hku.hk/archive/files/69ea7ccf6aaabaa9f764cd49d77de636.pdf.

MICHAUD, Jean-Luc, *Le tourisme faceà l'environnement*, Paris P.U.F., 1983.

MOGAB, John, *et al.*, « Manifesto: the Texas sales tax rebate and cross-border Mexican shoppers », *Texas Business Review*, octobre 2005, pp.1-6, disponible sur http://repositories.lib.utexas.edu/bitstream/handle/2152/14908/tbr-2005.10.pdf?sequence=2.

MORETTI, Jean-Louis, *Tourisme et aménagement du territoire en Corse: la recherche de l'optimum*, Paris, L'Harmattan, 2010.

MOUFAKKIR, O., et HOLECEK, D. F., « Gaming in the USA: historical development, controversies and current status », in MOUFFAKIR, O., et BURNS, Peter, (eds.), *Controversies in tourism*, Wallingford, CABI, pp.125-143.

MOUNIER, Lauriane, « Les implications divergentes des statuts de RUP et de PTOM au sein de la Communauté européenne », in DANIEL, Justin (éd.), *L'Outre-mer à l'épreuve de la décentralisation : nouveaux cadres institutionnels et difficultés d'adaptatio*n, Paris, L'Harmattan, 2007, pp.125-140.

MÜLLER, Dieter, K., « Mobility, tourism and second homes », in LEW, Alan, A. *et al* (eds.) *A companion to tourism*, Malden, MA et Oxford, UK, Blackwel Publishing, 2004, pp.387-398.

MÜLLER, Dieter, K., et JANSSON, Bruno, « The difficult business of making pleasure peripheries prosperous : perspectives on space, place and environment », in MÜLLER, Dieter, K., et JANSSON, Bruno (eds.), *Tourism in peripheries : perspectives from the Far North and South*, Wallingford, CABI, 2007, pp.3-18.

MULVENON, James, C., *Soldiers of fortune, the rise and fall of the Chinese military-business complex*, 1978-1988, Armonk, M.E. Sharpe, 2001.

MURCK, Alfreda, *Poetry and painting in Song China: the subtle art of dissent*, Harvard University Asia Center, 2002.

MURPHY, Caroline, « The impacts which the Duty Free industry has had on tourism in Ireland, with particular interest in Rosslare Harbour », *Dissertation de licence*, Dublin, National College of Ireland, 1999, disponible sur http://trap.ncirl.ie/106/1/Caroline_Murphy.pdf.

MURRAY, Dian H., *Pirates of the South China coast, 1790-1810*, Stanford University Press, 1987.

NGUYEN Thế Anh, « Hainan et les marchands hainanais dans les sources vietnamiennes », in SALMON, Claudine et PTAK, Roderich, (éds.), *Hainan : De la Chine à l'Asie du Sud-Est*, Wiesbaden, Otto Harrassowitz, 2001, pp.179-193.

NIJKAMP, Peter, Eddy BLAAS, Eddy, *Impact assessment and evaluation in transport planning*, Dordrecht, Kluwer, 1994.

NYE, Joseph, Jr, *Bound to lead : the changing nature of American power*, New York, NY, Basic Books 1990.

NYIRI, Pál, *Scenic spots, Chinese tourism, the state, and cultural authority*, Seattle, University of Washington Press, 2006.

OPPERMANN, Martin, « Tourism Space in Developing Countries », *Annals of Tourism Research*, Vol. 20 n°3, 1993, pp.535-56.

OTSUKA Kenji, « China: social restructuring and the emergence of NGOs », SHIGETOMI Shinichi (ed.), *The state and NGOs: perspective from Asia*, Singapour, Institute of Southeast Asian Studies, 1ère édition, 2002, pp.222-244.

PARMER, J. Norman, « Historical perspectives on Chinese in Southeast Asia » in ARMSTRONG, M. Jocelyn, ARMSTRONG, R. Warwick et MULLINER Kent (eds.), *Chinese populations in contemporary Southeast Asian societies*, Armonk NY, Routlege, 2001, p.18-54.

PENG Yuanyuan, *The Chinese banking industry: lessons from history for today's challenges*, Londres et New York, Routledge, 2007.

PERALDI, Xavier, « Accessibilité des régions périphériques de l'Union Européenne et politiques publiques de transport », *Région et développement*, n°15, 2002, disponible sur http://region-developpement.univ-tln.fr/en/pdf/R15/R15_Peraldi.pdf.

PERALDI, Xavier, « Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public », *Politique et management public*, Vol.25, n°1, 2007, pp.131-150.

PETTERSON, Robert, « Ecotourism and indigenous people : positive and negative impacts », in GÖSSLING, Stefan, et HULTMAN, Johan (eds.), *Ecotourism in Scandinavia: lessons in theory and practice*, Oxon, Cabi, 2006, pp.166-177.

PHILIPPS, R., T., « The Japanese occupation of Hainan », *Modern Asian Studies*, Vol.14, n°.1, 1980, pp.93-109.

POIRINE, Bernard, « Le développement par la rente dans les petites économies insulaires », *Revue économique*, Vol.44, n°6, 1993, pp.1169-1199.

PONCELET, Léo, « L'ethnographie et l'analyse des systèmes-mondes », *Anthropologica*, Vol.13, n°1, 2001, Waterlow (Ontario), Wilfried Laurier University Press, pp.43-70.

PONCET, Sandra, STEINGRESS, Walter, et VANDENBUSCHE, Hylke, *Financial constraints in China: firm-level evidence*, Institut de recherches économiques et sociales, Université de Louvain Discussion paper 2009-35, 2009.

POW Choon-Piew, *Gated communities in China: class, privilege and the moral politics of the good life*. Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2009.

PRICE-SMITH, Andrew T., *The health of nations: infectious disease, environmental change, and their effects on national security and development*, Boston, MIT, 2002.

PRIDEAUX, Bruce, « The role of the transport system in destination development », *Tourism Management*, n° 21, 2000, pp.53–63.

PTAK, Roderich, « Quanzhou: at the Northern Edge of a Southeast Asian "Mediterranean" ?», in Angela SCHOTTENHAMMER (ed.), *The emporium of the world: Maritime Quanzhou, 1000-1400*, Leiden, Brill, 2001, pp.395-428.

RAHMAN, Chris, et TSAMENYI, Martin, « A strategic perspectives on security and naval issues in the South China sea », in HU, Nien-Tsu, Alfred, et McDORMAN, Ted, L., (eds), *Maritime Issues in the South China sea: troubled waters or a sea of opportunity*, Abingdon UK, et New York, NY, Routledge, 2013, pp. 35-53.

RAMI, Joshua, Cooper, « The Beijing consensus: notes on the new physics of Chinese power », *The Foreign Policy Centre*, mars 2004, disponible sur http://fpc.org.uk/fsblob/244.pdf.

REDFIELD, Peter, *Space in the tropics: from convicts to rockets in French Guiana*, Berkeley, Londres, University of California Press, 2000.

REED, Richard, HAO Wu, et ROBINSON, Jon, « The 1990's property cycle in Hainan », *Pacific Rim Real Estate society*, disponible sur http://www.prres.net/papers/Wu_1990s_property_cycle_Hainan.pdf.

RILEY, M., *Human resource management in the hospitality and tourism industry*, Oxford, Butterworth Heinemann, 2e édition, 1996.

ROSSER, J. Barkley, Jr., et ROSSER, Marina V., *Comparative economics in a transforming world economy*, Chicago, Irwin, 1996.

ROWLEY, Chris, et Mark LEWIS, Mark, *Greater China, political economy, inward investment, and business culture*, 1996, Londres, Routledge.

SACHS, Jeffrey D., «Tropical underdevelopment », NBER, Working Paper, n° 8119, février 2001.

SALMON, Claudine, PTAK, Roderich (éds.), *Hainan, De la Chine à l'Asie du Sud-Est*, South China and Maritime Asia Vol.10, Wiesbaden, Harrassowits Verlag, 2001, pp.-255-296.

SAN MIGUEL, Pedro et MONTEITHM, Kathleen, « Economic activities other than sugar », in LAURENCE, K. O. (ed.). *General history of Caribbean, Vol.IV, The long nineteenth century, nineteenth century transformations*, Paris, UNESCO Publishing, 2011, pp. 104-148.

SANDS, Peter H., *United States and Britain in Diego Garcia: the future of a controversial base*, New York, NY, Palgrave Macmilla, 2009.

SANJUAN, Thierry, *A l'ombre de Hong Kong, le delta de la rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997.

SASSEN, Saskia, *Cities in a World Economy*, Pine Forge, 3e édition, 2006.

SAVINA, M., « Monographie de Hainan », *Cahiers de la Société de Géographie de Hanoi*, n°17, Hanoi, 1929.

SCHAFER, Edward H., *Shore of Pearls, Hainan island in early times*, Berkeley, CA, et Londres, University of California Press, 1970.

SHENG Hong, et ZHAO Nong, *China's state-owned enterprises: nature, performance and reform*, Singapour, World Scientific publishing, 2013.

SCHIERE, Richard, *China's development challenges: economic vulnerability and public sector reform*, Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2010.

SHILS, Edward, *Center and periphery : essays in macro-sociology*, Chicago, The University of Chicago Press, 1975, pp.3-16.

SHILS, Edward, *The Constitution of Society*, Chicago, The University of Chicago Press, 4e edition, 1982.

SHING, Pu Kin, *Transportation and socio-economic development in a resource-based region: the case of Hainan island*, dissertation de master, Hong Kong, University of Hong Kong, 1991.

SHIRK, Susan, L., *How China opened its door*, Washington D.C., Brookings Institution, 1994.

SINGH, Bilveer, « China, the South China Sea and the Security of Post-Cold War Southeast Asia », in Frank H. COLUMBUS (ed.), *Asian economics and politics issues*, New York, NY, Nova Publishers, 2003, pp.1-36.

SINGH, Tej Vir, « Tourism and development: not an aasy Alliance », in GOSH R.N., SIDDIQUE M.A.B., GABBAY R. (eds.), *Tourism and economic development: case studies from the Indian Ocean region*, Aldershot, Ashgate, 2003, p.30-41.

SOFIELD, Trevor, et LI, Sarah« « Tourism governance and sustainable national development in China: a macro-level synthesis » in BRAMWELL, Bill et LANE, Bernard, *Tourism governance: critical perspectives on governance and sustainability*, Abingdon, UK, et, New York, Routledge, 2012, pp.91-124.

SPENCER, Rochelle, *Development tourism: lessons from Cuba*, Farnham, Ashgate Publishing, 2010.

SRINIVASAN, T. N., « The costs and benefits of being a small, remote, island, landlocked, or ministate economy », *The World Bank Research Observer*, Vol. 1, n°2, juillet 1986, pp. 205-218.

STEINER, Kurt, *Local government in Japan*, Stanford, Stanford Univresity press, 1965.

STONE, Michael J., « Ecotourism & community development : case studies from Hainan, China », dissertation de master of arts in planning, University of Waterloo, Ontario, 2002, disponible sur http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/s4/f2/dsk3/OWTU/TC-OWTU-79.pdf.

STRUMPF, K. S., « Does government decentralization increase policy innovation? », *Journal of Public Economic Theory*, Vol. 4, 2002, pp.207-241.

SU Yunfeng (苏云峰), *L'université privée de Hainan, 1947-1950 : une étude de l'enseignement supérieur moderne chinois* (*Sīlì hǎinán dàxué, 1947-1950: Jìndài zhōngguó gāoděng jiàoyù yánjiū*, 私立海南大學, 1947-1950: 近代中國高等教育研究), Taipei, Academia Sinica, Insitute of Modern History, 1990.

SUKMA, Rizal, *Indonesia and China: the Politics of a troubled relationship*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 1999.

SUKUP, Viktor, *Les Caraïbes face aux défis de l'avenir*, Presse de l'Université des Antilles et de la Guyane, 2013.

SUNG Yun-wing, *The China-Hong Kong connection: the key to China's Open-door policy*, Cambridge University Press, 1991.

Systems of transport in the islands, Paris, L'Harmattan, 1996.

TEIWES, Frederick, C., « The Purge of provincial leaders 1957-1958 », *The China Quarterly*, n°27, Cambridge, Cambridge University Press, juillet-septembre 1966, pp.14-32.

TEIWES Frederick, C., *Politics and purges in China: rectification and the decline of party norms*, 1950-1965, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 1993.

TELFER, David J., « The evolution of tourism and development theory », in Richard SHARPLEY, Richard, et TELFER, David, J. (eds.), *Tourism and development. Concepts and issues*, Clevedon, Channel View Publications, 2002.

TENG, Emma Jinhua, *Taiwan's imagined geography: Chinese colonial travel writing and pictures, 1683-1895*, Cambridge, MA, et Londres, Harvard University Asia Center, 2004.

TEWDWR-JONES, Mark, et ALLMENDINGER, Philip, « Regional institutions, governance and the planning system », in DIMITIOUO, Harry, T., et THOMPSON, Robin, (eds.), *Stategic planning for regional development in the UK*, Oxon, Routledge, 2007 pp.28-39.

THOMPSON, William, N., « Casinos in Las Vegas : where impacts are not the issue », in HSU, Cathy H. C., (ed.), *Legalized casino gaming in the United States, the economic and social impact*, Binghamton, The Haworth press, 1999.

TIMOTHY, D. J., *Tourism and political boundaries*, Londres, New York, Routledge, 2001.

TIMOTHY, D. J., « Contested place and the legitimization of sovereignity claims through tourism in Polar regions ». in HALL, C. M., SAARINEN, J. (eds..), *Tourism and change in Polar regions : climate, environment and experience*, Londres et, New York, Routledge, 2010, pp.288-300.

TRACY, Noel et LEVER-TRACY, Constance, « A new alliance for profits: China's local industries and the Chinese Diaspora », in MENKHOFF, Thomas, SOLVAY, Gerke (eds.), *Chinese entrepreneurship and Asian business networks*, New York, Routledge, 2002, pp.65-83.

TRAVIS, Anthony S., « Maldives' tourism development : a test case in the Indian ocean for conservation and economic development in an Islamic state », in TRAVIS, Anthony S., *Planning for tourism, leisure and sustainability : international case studies*, Wallingford, CABI, 2011, pp.70-74.

TROLLIET, Pierre, « Hainan, la province tropicale de la Chine », in BLANADET, Raymond, (éd.), *Aspects du monde tropical et asiatique, hommage à Jean Delvert*, Paris, Presse de l'Université de Paris-Sorbonne, 1991, pp.265-282.

TRUCY, François, « Les jeux de hasard et d'argent en France », *Sénat*, Commmission des finances, rapport d'information n°223, 2001-2002, disponible sur http://www.senat.fr/rap/r01-223/r01-223.html.

TWITCHETT, Denis, et LOEWE, Michael, *The Cambridge history of China, Vol.1: the Ch'in and Han empires 221 BC-AD220*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

TYSON LI, Laura, *Madame Chiang Kai-Shek : China's eternal First Lady*, New York, Grove Press, 2006.

US Energy Information Administration, « South China Sea », 7 février 2013, disponible sur http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/South_China_Sea/south_china_sea.pdf.

VAJPEYI, Dhirendra, K., *Modernizing China*, Leiden, Brill, 1994.

VARLET, Jean, JAMOT, Christian, et MESTRE-GONGUET, Catherine, « Autoroute et développement économique induit », in GASSER, Monique, VARLET, Jean, et BAKALOWICZ, Michel (éds.), *Autoroutes et aménagements : interactions avec l'environnement*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, pp.271-292.

VEAL, Anthony, James, *Leisure, sport and tourism, politics, policy and planning*, 3e édition, Wallingford, UK et Cambridge, MA, CABI, 2010.

VICKERMAN, Roger, « Regional planning, regional development and transport markets », in DIMITRIOU, Harry, T., et THOMPSON, Robin,, *Strategic planning for regional development in the UK*, , Abingdon, UK, et New York, Routledge, 2007, pp.135-153.

VINCENT, Philippe, *Droit de la mer*, Bruxelles, Editions Larcier, 2008.

VOGEL, Ezra F., *One step ahead in China, Guangdong Under Reform*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1989.

VOON Phin Keong, *Malaysian Chinese and nation-building, historical background and economic perspective*, Vol.1, University of California, 2007.

WALKER, Jack, L. « The diffusion of innovations among the American states », *American Political Science Review*, septembre 1969, n°63, pp.880-899.

WALLERSTEIN, Immanuel, *The modern World-System: capitalist agriculture and the origins of the European World-Economy in the sixteenth Century*, New York, Academic Press, 1976, pp. 229-233.

WANG Fei *et al.*, «Equalization of public service facilities for tourist cities - case study of Sanya's downtown public service facilities in the planning process », *ISOCARP*, 2013, disponible sur http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2284.pdf.

WANG Shaoguang, « Uneven economic development », TUBILEWICZ, Czeslaw (ed.), *Critical issues in contemporary China*, Abingdon, UK, et New York, NY, Routledge, 2006, pp.79-112.

WANG, Yang, et WALL, Geoffrey, « Sharing the benefits of tourism: a case study in Hainan, China », *Environments Journal*, Vol. 33, n°1, 2005, pp.41-59.

WANG Youcheng, et PIZAM, Abraham (eds.), *Tourism destination marketing and management: collaborative strategies*, Wallingford, UK, CABI, 2011.

WANG Xiaoxiao, *The second home phenomenon in Haikou*, Thèse de master, University of Waterloo, Canada, 2006, disponible sur http://etd.uwaterloo.ca/etd/x42wang2006.pdf.

WASHBURN, Dan, *The forbidden game: golf and the Chinese dream*, Londres, Oneworld, 2014.

WATERS, Harry, J., *China's economic development strategies for the 21st Century*, Westport, CT, Greenwood Publishing, 1997.

WELLER, Marc et WOLFF, Stefan, *Autonomy, self-governance, and conflict resolution, innovative Approaches to Conflict Resolution*, Routledge, 2005, p.237.

WIESE, Peter, « Environmental impact of urban and industrial development a case history : Cancún, Quintana Roo, Mexico ». *Environment and developmentin coastal regions and in small islands*, UNESCO, 2000, disponible sur http://www.unesco.org/csi/wise/cancun1.htm

WOODWARD, Dennis, « A new direction for China's state farms », *Pacific Affairs*, Vol.55, n°2, été 1982, pp.231-251, University of British Columbia, disponible sur http://links.jstor.org/sici?sici=0030-851X(198222)55%3A2%3C231%3AANDFCS%3E2.0.CO%3B2-E.

WONG, P., P., « Island tourism development in peninsular Malaysia: environmental perspective », in WONG (ed.), *Tourism vs Environment: the Case for coastal areas*, Springer, 1993, p.90.

WU Fulong, XU Jiang, et YEH Anthony Gar-On, *Urban development in post-reform China: state, market, and space*, Londres, Routledge, 2007.

XIE, Philip, Feifan, et WALL, Geoffrey, « Authenticating visitor attractions based upon ethnicity » in FYALL Alan, GARROD Brian, et LEASK Anna (ed.), *Managing visitor attractions, new directions*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 2003 pp. 107-123.

XIE, Philip Feifan, *Authenticating cultural tourism*: *Folk villages in Hainan, China*, Institute Fur Integrativen Tourismus und Entwicklung, disponible sur http://www.respect.at/content.php?id=166&m_id=166.

YANG Dali, *Beyond Beijing: liberalization and the regions in China*, Londres, Routledge, 1997.

YANG, Dali et NAUGHTON, Barry (eds.), *Holding China together: diversity and national integration in the Post-Deng era*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp.120-148.

YANG Dechun (杨德春), *Hainan daogudai jian shi*, 海南岛古代简史 (Histoire ancienne de l'île de Hainan), Dōngběi shīfàn dàxué chūbǎn shè, 东北师范大学出版社 (Presse de l'université normale du Dongbei), 1988.

YANG Guanxiong, etCHEW, Mattew, « Hainan », in YEUNG, Y. M., et SHEN Jianfa (eds), *The Pan-Pearl river delta : an emerging regional economy in a globalizing China*, Hong Kong, The Chinese University of Hong Kong, 2008.

YEH Kungchia, « Foreign trade, capital inflow, and technology transfer under the Open-Door Policy », in KAU, Michael Ying-Mao et MARSH, Susan H. (eds.), *China in the era of Deng Xiaoping: a decade of Reform*, Armonk, NY, M.E. Sharpe, 1993, pp.124-147.

YOUNG, Stephen, M., « Post-Tiananmen Chinese politics and the prospects for democratization », *Asian Survey*, Vol. 35, n°37, University of California Press, juillet 1995, pp.652-667.

YUSUF, Shahud, NABESHIMA, Karou et PERKINS, Dwight, *Under new ownership: privatizing China's state-owned enterprises*, Stanford, Stanford University press et Washington, World Bank, 2006.

ZHA Daojiong, « China's exploitation of South China sea resources : the case of Hainan province », *Politics & International Relations Series*, working paper n°10, International University of Japan, mai 2010, disponible sur http://nirr.lib.niigata-u.ac.jp/bitstream/10623/31211/1/2011_2_iuj1_006.pdf.

ZHANG Desheng, FU Guohua et LIU Zhiyong, « Issues on Natural Rubber's "Going global" strategy of three state farms in China and cooperation with ASEAN countries », *International Conference China-ASEAN Regional Integration: Political Economy of Trade, Growth and Investment*, 14-15 October 2008, University of Malaya, disponible sur http://ics.um.edu.my/images/ics/oct2008/paper/zhangds.pdf.

ZHANG Lei (张蕾), « Les prix à Hainan en 2013 restent stables » (*2013 nián hǎinán fángjià bǎochí wěn zhōnglüè shēng tàishì*, 2013年海南房价保持稳中略升态势), *équipe d'enquête de Hainan* (*Hǎinán diàochá zǒngduì*, 海南调查总队), Gouvernement provincial de Hainan, disponible sur http://www.hainan.gov.cn/hn/zwgk/tjdc/hndc/201402/t20140220_1155920.html.

ZHENG Shiping, *Party vs. State in post-1949 China: the institutional dilemma*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p.197.

ZHOU Minglang, « Minority language policy in China: equality in theory and inequality in practice », in ZHOU Minglang, SUN Hongkai (eds), *Language policy in the People's Republic of China: theory and practice Since 1949*, Dordrecht, Kluwer Academic, Publishers, 2004, pp.71-96.

ZHOU Minglang, « Legislating literacy for linguistics and ethnic minorities in contemporary China », in LIDDICOAT, Anthont J., (ed.), *Language planning and policy: issues in*

language planning and literacy, Clevedon, UK et Tonawanda, NY, Multilingual Matters, 2007, pp.102-121.

ZHOU Qishen, et YANG Mingxing, « Research on the impacts of expensive food and luxury goods import tariff adjustment on Chinese economy and related measures », *Advance Journal of Food Science and Technology*, Vol. 5, n°.10, 2013, pp.1301-1308.

ZHU Jiangang, et HO Peter, « Not against the state, just protecting residents'interests : an urban movement in a Shanghai neighborhood », in HO, Peter et EDMONDS, Richard (eds.), *China's embedded activism: opportunities and constraints of a social movement*, Oxon, New York, Routledge, 2008, pp.151-170.

ZUO Xiaolei, « Special economic zones of China », in Anthony CHIN, et HOCK Guan Ng (eds.), *Economic Management and Transition Towards a Market Economy, An Asian Perspective*, Singapour, World Scientific, 1996, pp-548-569.