



Nouvelles liaisons ferroviaires chinoises : une entreprise stratégique

Linyan Huang, Frédéric Lasserre, Éric Mottet

DANS **POLITIQUE ÉTRANGÈRE** 2018/1 Printemps , PAGES 119 À 131

ÉDITIONS **INSTITUT FRANÇAIS DES RELATIONS INTERNATIONALES**

ISSN 0032-342X

ISBN 9782365678131

DOI 10.3917/pe.181.0119

Date de mise en ligne : 06/03/2018

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-politique-etrangere-2018-1-page-119?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Institut français des relations internationales.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/revue-politique-etrangere-2018-1-page-119?lang=fr).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Nouvelles liaisons ferroviaires chinoises : une entreprise stratégique

Par **Linyan Huang**, **Frédéric Lasserre** et **Éric Mottet**

Linyan Huang est doctorante au département de géographie de l'université Laval au Québec.

Frédéric Lasserre est professeur à l'université Laval et co-directeur du Conseil québécois d'études géopolitiques (CQEG).

Éric Mottet est professeur au département de géographie de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), et co-directeur du Conseil québécois d'études géopolitiques (CQEG).

Depuis 2011, le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe s'est rapidement développé, et a connu une relance spectaculaire avec le projet *Belt and Road Initiative*. On assiste aujourd'hui à une rapide expansion des volumes, des services proposés, le tout accompagné par la définition et la mise en œuvre de nouvelles infrastructures ferroviaires, en Russie, en Chine, vers l'Asie du Sud-Est, l'Iran ou le Pakistan. Ce développement, qui doit être nuancé, constitue-t-il un outil stratégique pour la Chine ?

politique étrangère

Depuis 2011, on observe un fort développement de liaisons ferroviaires de transport de fret entre la Chine et l'Europe. Entamée, à l'époque, par la Deutsche Bahn, cette initiative commerciale s'est, contre toute attente, rapidement déployée : les offres de service entre ville d'origine d'un convoi et ville de destination (couple origine/destination) se sont multipliées, le nombre de trains a connu une augmentation, et les ambitions des partenaires chinois comme européens s'avèrent élevées.

Certes, le rail ne dispose encore que d'une faible part de marché du fret transasiatique : il représente 1 % environ des exportations de la Chine en 2014, celle-ci aimerait le faire passer à 5 % voire à 7 % en 2020, et à 25 % des exportations en provenance de l'ouest et du centre de la

Chine¹. En 2017, 28 villes chinoises et 29 villes européennes sont reliées par de tels services ferroviaires. La même année, 40 000 conteneurs ont été transportés par voie ferrée de Chine en Allemagne : un chiffre qui peut paraître important, mais à relativiser : il équivaut à trois navires porte-conteneurs.

Cette évolution très rapide, que peu d'experts avaient prévue², reflète la conjonction de plusieurs facteurs politiques et commerciaux. Ceux-ci permettent-ils d'affirmer que le commerce Asie-Europe verra demain une part non-négligeable de son volume transiter par le rail ?

L'activisme ferroviaire chinois

Le développement de ces liaisons commerciales ne se limite pas aux échanges entre l'Europe de l'Ouest et la Chine : des liaisons sont également établies vers la Russie, vers l'Iran, et la Chine souhaite également développer des services ferroviaires en direction de l'Asie du Sud-Est. Si des projets de construction de nouvelles voies existent – on y reviendra –, ces services reposent pour l'heure sur le réseau existant.

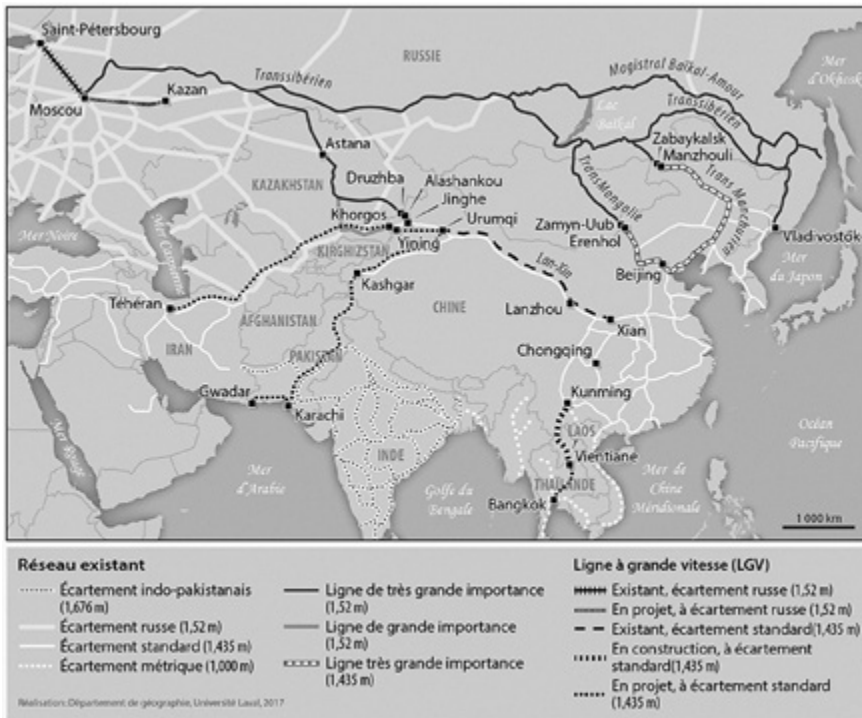
La majorité des couples origine-destination est exploitée à travers la ligne Lan-Xin et la gare de transbordement frontalière d'Alashankou ; une moindre proportion des échanges passe par le Transmandchourien ou le Transmongolien. Les services ferroviaires vers l'Iran demeurent encore rares, et passent eux aussi par Alashankou pour bifurquer vers le sud *via* le réseau ferré centre-asiatique.

Ces liaisons mobilisent des réseaux existants parfois relativement anciens : le Transsibérien (1916), le Transmandchourien (1903) ou le Transmongolien (1961) pour la route du Nord ; la route centrale passe par la ligne Lan-Xin, Lanzhou-Urumqi complétée en 1962, prolongée d'Urumqi à Alashankou en 1990 avec une voie unique, pour se connecter, à l'époque, à l'URSS à Druzhba/Dosty (1990). Le service actuel transite ensuite à travers le Kazakhstan sur le réseau ex-soviétique *via* Akmola.

1. K. Smith, « China-Europe Rail Freight Continues to Soar », *The Rail Journal*, 18 avril 2017, disponible sur : <www.railjournal.com>.

2. Ainsi, Jérôme Le Roy reconnaît, après son analyse sur la réorganisation des liaisons ferroviaires en Asie centrale, n'avoir pas entrevu la montée en puissance de liaisons commerciales de bout en bout. J. Le Roy, « La Route ferroviaire de la soie. Un pont terrestre eurasiatique par l'Asie centrale ? » in G. Hervouet, T. Juneau et F. Lasserre (dir.), *Asie centrale et Caucase : une sécurité mondialisée*, Québec, Presses de l'université Laval, 2004 et communication avec l'auteur, 19 septembre 2017.

Liaisons ferroviaires de la *Belt and Road Initiative* : réseau actuel et projets de construction de voies ferrées



La Chine entend bien compléter et moderniser ce réseau, parfois insuffisant pour faire face à une augmentation importante du trafic. Outre la possibilité de doubler les tronçons en voie unique, et d'achever l'électrification du réseau, plusieurs chantiers ont été récemment menés à bien, ou entamés. Ainsi, vers l'ouest :

- La ligne Jinghe-Yining-Khorgos (286 km), terminée en décembre 2009³. La ligne est électrifiée de Jinghe à Yining. En décembre 2011, une voie ferrée de 293 km entre Khorgos et Zhetigen, près d'Almaty, a été achevée⁴, permettant la connexion au réseau kazakh.
- La ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV, 250 km/h en vitesse commerciale) Lanzhou-Urumqi (1 776 km), achevée en 2013, destinée au transport mixte, passagers et fret.

3. Voir sur : <www.gov.cn>.

4. « Zhetysay-Korgas Railroad to Start Operating on December 9 », *TengriNews*, 5 décembre 2011, disponible sur : <https://en.tengrinews.kz>.

La construction d'une voie à grande vitesse vers l'Asie du Sud-Est est prévue : le chantier de la voie ferrée Kunming-Vientiane a débuté en décembre 2016. Le projet prévoyait initialement une voie métrique, conforme à l'écartement qui prévaut en Asie du Sud-Est, mais la ligne en construction sera finalement à écartement standard, comme en Chine (1,435 m).

Enfin, d'autres projets ont été conclus pour la construction de nouvelles infrastructures. On peut mentionner :

- Le projet de ligne LGV Urumqi-Téhéran, accord signé en novembre 2015⁵.
- Le projet de LGV Moscou-Kazan, avec participation chinoise mais écartement russe (1,52 m), signé en 2015 dans le cadre du vaste projet de LGV Moscou-Pékin décidé en 2014⁶. Les travaux devraient débuter en 2018⁷.
- Le projet de liaison ferroviaire Kashgar-Karachi-Gwadar au Pakistan, à travers notamment le Cachemire disputé entre l'Inde et le Pakistan. Ce projet fait partie du programme China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). À court terme, la coopération sino-pakistanaise se concentre plutôt sur la modernisation du réseau pakistanais⁸.

Sur le plan commercial, les projets de développement du transport ferroviaire transasiatique ne sont pas nouveaux. Ce qui l'est davantage, c'est la mise sur pied de services réguliers offrant des liaisons de bout en bout entre la Chine et l'Europe. En 2008, une liaison de démonstration avait été réalisée entre Pékin et Hambourg à l'initiative de la Deutsche Bahn ; mais ce service avait été abandonné suite à la crise financière. L'expérience a été reprise en avril 2011 sur une liaison Chongqing-Duisbourg : 10 300 km parcourus en 16 jours, à l'initiative d'un partenariat – Trans-Eurasia Logistics – entre la Deutsche Bahn, la Kazakhstan Temir Joly (KTZ), la China Railway Corporation et la Compagnie des chemins de fer russes (RZD).

5. Z. Yanpeng, « New Rail Route Proposed from Urumqi To Iran », *China Daily*, 21 novembre 2015, disponible sur : <www.chinadaily.com.cn> et G. Dominguez, « China Seeking to Link Iran to its New Silk Road », *DW*, 15 décembre 2015, disponible sur : <www.dw.com>.

6. P. Sonne, « China to Design New Russian High-Speed Railway », *The Wall Street Journal*, 19 juin 2015, disponible sur : <www.wsj.com> ; « Russia & China to Invest \$15bn in High-Speed Rail Link from Moscow to Kazan », *RT*, 1^{er} septembre 2015, disponible sur : <www.rt.com> et « Will the Moscow-Kazan High Speed Train Route Connect Through To Beijing? », *Russia Briefing*, 6 mars 2017, disponible sur : <www.russia-briefing.com>.

7. « Moscow-Kazan High Speed Rail Construction to Be Launched in 2018 », *Railway Pro*, 17 août 2017, disponible sur : <www.railwaypro.com>.

8. Site gouvernemental pakistanais *China-Pakistan Economic Corridor*, disponible sur : <www.cpec.gov.pk>.

Une idée pas si neuve

Si ces projets sont aujourd'hui communément décrits comme relevant du grand dessein chinois de Nouvelle route de la soie, *One Belt, One Road* (OBOR) lancé en 2013, ils sont en réalité promus depuis bien plus longtemps.

L'idée de développer des infrastructures ferroviaires (et/ou routières) permettant la connexion entre l'Europe et l'Asie remonte à 1959, lorsque la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (UNESCAP) et son homologue pour l'Europe l'UNECE, proposent la création d'un « Réseau de chemin de fer transasiatique⁹ », ou Trans-Asian Railway, projet toujours en vigueur et relancé en 2006 par l'accord sur le Réseau de chemin de fer transasiatique signé en 2006 par 17 États asiatiques sous l'égide de l'UNESCAP et de l'UNECE.

En 1993, l'Union européenne (UE) propose le projet TRACECA, Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, qui aboutit à la signature du *Multilateral Agreement on International Transport* pour le développement des initiatives de transport entre l'UE, le Caucase et l'Asie centrale. La Chine n'est pas incluse dans cet accord-cadre. Le secrétariat permanent du TRACECA a été établi en mars 2000 à Bakou. En 1996, l'Union européenne lance une réflexion sur une politique ferroviaire européenne commune, RTET – Réseau transeuropéen de transport. Le projet a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et de permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des formes de transport les plus respectueuses de l'environnement, et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres de l'UE. Le RTET a joué un rôle catalyseur dans l'unification des procédures de transport en Europe, tout d'abord, puis dans le développement de normes communes permettant l'avènement des lignes eurasiatiques.

En 1998, la Conférence eurasiatique sur les transports, réunie à Saint-Petersbourg sur initiative russe, souligne l'intérêt de Moscou pour le développement de liaisons transasiatiques dont les chemins de fer russes constitueraient la cheville ouvrière. En 2006, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), *via* la

9. V. Fedorenko, « The New Silk Road Initiatives in Central Asia », Rethink Paper 10, Rethink Institute, 2013 et R. Perelman, « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », Asie 21, 30 septembre 2015, disponible sur : www.asie21.com.

Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), publie une réflexion sur les liaisons de transport Europe-Asie¹⁰. En 2011 est mis sur pied, avec l'appui de multiples bailleurs de fonds internationaux (Banque européenne pour la reconstruction et le développement, Banque asiatique de développement, Banque islamique de développement, Fonds monétaire international (FMI), Banque mondiale, PNUD), le Programme multinational de coopération économique pour l'Asie centrale (CAREC 2020, Central Asia Regional Economic Cooperation), qui regroupe la Chine, les républiques d'Asie centrale, l'Afghanistan, la Mongolie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie. Le programme cherche notamment à favoriser les corridors de développement. En 2011, les États-Unis lancent leur Stratégie de la nouvelle route de la soie (*US New Silk Road Strategy*), dont le but implicite est de structurer le voisinage de l'Afghanistan, alors que Washington planifie sa sortie de guerre¹¹.

L'Initiative de l'Eurasie (*Eurasia Initiative*) du gouvernement coréen de la présidente Park Geun-hye ambitionne de développer des réseaux de transport et logistiques couvrant l'Asie et l'Europe, pour renforcer la coopération économique entre ces régions, et jeter les bases d'une réunification de la péninsule coréenne¹². Enfin, en septembre 2013 le président chinois Xi Jinping lance le projet OBOR, avec deux composantes – *Silk Road Economic Belt*, SREB, et *Maritime Silk Road*, MSR –, lors d'un discours au Kazakhstan. Le projet OBOR est désormais appelé *Belt and Road Initiative*, pour souligner la multiplicité des itinéraires possibles. À la différence de nombre d'initiatives précédentes, la Chine étaye son projet avec des fonds importants : la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (*Asian Infrastructure Investment Bank*, ou AIIB) est créée en octobre 2014, avec un capital de 100 milliards de dollars¹³ ; tandis qu'en novembre est annoncé le *Silk Road Fund*, doté de 40 milliards de dollars¹⁴.

Ainsi, et contrairement à une idée bien ancrée, la Chine ne se trouve pas à l'origine des projets de transports ferroviaires transasiatiques,

10. OCDE/CEMT, *Les Liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie*, Paris, OCDE, 2006, disponible sur : <www.itf-oecd.org>.

11. L. Rosenberger, « The Rise and Fall of America's New Silk Road Strategy », *EconoMonitor*, 12 mai 2017, disponible sur : <www.themaven.net>.

12. Ministère des Affaires étrangères de Corée du Sud (MOFA), *EurAsia Initiative*, Séoul, disponible sur : <www.mofa.go.kr>.

13. M. Weiss, « Asian Infrastructure Investment Bank », Washington D.C., Congressional Research Service, 3 février 2017, disponible sur : <<https://fas.org>>.

14. Voir sur : <www.silkroadfund.com.cn>.

ni au plan conceptuel, ni en matière d'initiative commerciale puisque c'est la Deutsche Bahn qui a conçu le premier train Chine-Allemagne. Mais la concrétisation du projet est bien une œuvre chinoise.

De l'effet d'annonce au trafic régulier : avantages commerciaux et économiques de la Route de la soie ferroviaire

L'essor d'une offre diversifiée

Compte tenu des distances entre le centre de la Chine et l'Europe occidentale (plus de 11 000 km), les services existants sur le marché proposent à l'heure actuelle des trains-blocs qui effectuent le parcours entre 14 et 18 jours, soit une durée inférieure d'environ 15 jours au transport maritime entre Chine et l'Europe. Cet avantage en termes de temps de transport est utile pour les marchandises très sensibles au coût de transport, ou pour optimiser des flux tendus et réduire les stocks coûteux : textiles, électronique, pièces de l'industrie automobile. On peut cependant observer une diversification des produits expédiés (voir tableau 1), avec des produits alimentaires, du bois, de la machinerie... La rentabilité des trains passe par la simplification des opérations, donc l'offre de trains-blocs pour limiter les transbordements. Ceux-ci parviennent à obtenir de bons taux de remplissage dans le sens Chine-Europe, signe qu'existe une réelle demande. Ainsi, entre la Chine et la seule Allemagne, le trafic est passé de 35 000 conteneurs en 2015 à 40 000 en 2017, et 100 000 sont prévus pour 2020. On comptait 800 trains en 2014, 1 700 trains en 2016 sur les liaisons Chine-Europe¹⁵ ; 2 500 étaient prévus pour 2017, et le gouvernement chinois table sur 5 000 trains à moyen terme.

**De nombreux
projets
de liaisons
euro-asiatiques**

Un grand nombre de couples origine/destination sont désormais reliés par voie ferrée (voir tableau 1). Les services proposent des liaisons vers la Russie et l'Europe, dans des temps variant entre 10 et 22 jours selon le trajet. L'essentiel de l'offre provient de régions du centre de la Chine ; les marchandises transportées sont principalement des produits électroniques, de la machinerie, du petit électroménager, soit des produits à relativement haute valeur ajoutée.

15. S. Wenyu, « China-Europe Freight Train Boosts European Industrial Growth », *People's Daily Online*, 6 juin 2017, disponible sur : <http://en.people.cn>.

Tableau 1. Typologie de l'offre sur le marché des liaisons ferroviaires de fret entre la Chine et l'extérieur

Région de Chine	Nombre de services offerts	Point de passage à la frontière chinoise	Durée du trajet (jours)	Produits
Sud-Ouest	5	Alashankou	13 à 16 jours	Ordinateurs, électronique, textiles, café
Centre	20	Alashankou Erenhot Manzhouli	12 à 22	Électronique, machinerie, informatique, petit électroménager, pièces automobiles
Nord-Ouest	8	Alashankou	12 à 15	Machinerie, pièces automobiles, tapis, produits agricoles
Sud-Est	6	Alashankou Manzhouli	12 à 19	Électronique, machinerie, petit électroménager
Nord-Est	6	Manzhouli	10 à 15	Électronique, pièces d'automobiles, machinerie

Au 1^{er} sept. 2017. Source : L. Yungang (dir.), *Towards New Political Geographies: Bridging East and West, Pékin, China Review Academic Publishers, 2017, p. 313-336.*

Quels avantages économiques pour ces tracés ferroviaires ?

Ils disposent d'une réserve de productivité. En effet, le meilleur temps théorique pour un trajet de 13 000 km est de 9 jours (à 60 km/h de moyenne). L'offre peut donc être bonifiée, et des services plus rapides peuvent être proposés, la question étant de savoir à quel coût et moyennant quels investissements. Inversement, les réserves de productivité pour le transport maritime s'amenuisent, dès lors que des navires à très grande capacité (plus de 20 000 conteneurs) ont été lancés, et que l'accroissement de la taille de ces navires ne peut être infinie, compte tenu d'enjeux de sécurité touchant à leur structure même¹⁶.

Certes, le rail offre des prix bien inférieurs à l'aérien (quatre fois moins cher) ; il demeure cependant plus cher que la voie maritime (+ 100 % à + 30 %, voire + 6 % selon origine et destination et selon les estimations), mais le différentiel tend à s'amenuiser (tableau 2). D'importantes subventions des gouvernements provinciaux chinois permettent parfois de baisser les prix affichés¹⁷ ; mais ces subventions sont variables dans le temps, et instaurent aussi une vive concurrence entre provinces. Il existe donc un débat pratique et scientifique sur le différentiel de coût de revient entre le rail et le maritime. Il est certain que plus la ville d'origine se trouve

16. P. Tourret, «Conteneurs et porte-conteneurs : nouvel enjeu de la sécurité maritime», Notes de l'ISEMAR 99, novembre 2007, disponible sur : <www.isemar.fr>.

17. H. Linyan et F. Lasserre, «China's New Global Transport Network, Railway or Waterway? A Comparison of China's Arctic Shipping Intention and Freight Train within One Belt and One Road Strategy», in L. Yungang (dir.), *Towards New Political Geographies: Bridging East and West*, Pékin, China Review Academic Publishers, 2017, p. 313-336.

à l'intérieur du territoire chinois, plus le coût de la liaison par bateau se verra grevé par le coût d'un segment terrestre pour rallier un port, haussant le coût total de l'option maritime.

Tableau 2. Différentiels de coût, liaison Chine-Europe. Coût par conteneur standard

		Rail	Mer
Rodemann et Templar 2014	Route nord (Transsibérien)	2 500 euros	2 350 euros
	Route centrale (Lan-Xin)	3 250 euros	2 300 euros
Verny et Grigentin 2009	Transsibérien	1 400-1 800 dollars	1 800-2 200 dollars
Mooney 2016	Route centrale	Env. 3 500 dollars	720 dollars
			Shanghai-Rotterdam

Sources : H. Rodemann et S. Templar, « The Enablers and Inhibitors of Intermodal Rail Freight between Asia and Europe », *Journal of Rail Transport Planning & Management*, vol. 4, n° 3, 2014, p. 70-86 ; J. Verny et C. Grigentin (2009), « Container Shipping on the northern Sea Route », *International Journal of Production Economics*, vol. 122, n° 1, p. 107-117 ; T. Mooney, *New Asia-Europe Rail Services Added Amid Weak Ocean Rates*, JOC, 31 mai 2016, disponible sur : <www.joc.com>

Les avantages des services ferroviaires sont multiples aux yeux du gouvernement central et des gouvernements provinciaux chinois. Ils permettent de mettre en valeur des sites de production des provinces de l'intérieur de la Chine, sites ayant longtemps été fortement désavantagés du fait du goulot d'étranglement majeur que représentaient les services de transports chinois vers les ports de la façade Pacifique.

Pour les entreprises, ces liaisons ferroviaires permettent d'envisager l'installation de sites de production pour la réexportation dans des localités de l'intérieur de la Chine, bénéficiant ainsi de coûts moindres : main-d'œuvre moins onéreuse que dans les provinces côtières, coût du foncier, impôts locaux...

L'essor de ces nouvelles liaisons ferroviaires, couplé à la création de zones franches intérieures, permet au gouvernement central de donner un nouveau souffle au plan de développement de l'Ouest (China Western Development, 1999), qui ne semblait jusqu'ici guère efficace au vu du maintien du fort gradient de développement économique entre provinces côtières et intérieures en Chine¹⁸. Ce projet de rééquilibrage économique constitue un enjeu politique important, la légitimité du pouvoir du Parti communiste dépendant désormais de sa capacité à assurer la croissance et à la distribuer à l'ensemble de

Un argument pour le développement de l'intérieur chinois

18. J. Lamarre et F. Lasserre, « L'Asie du Nord-Est. Centre du monde du XXI^e siècle ? » in J.-L. Klein et F. Lasserre (dir.), *Le Monde dans tous ses États : une approche géographique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2016, p. 359-405.

la population. La pérennisation de fortes inégalités régionales représente de fait un risque politique important.

Le développement de ces services ferroviaires permet également d'établir des relations commerciales plus rapides avec d'autres marchés : Asie centrale, Moyen-Orient, Asie du Sud-Est. Cela s'inscrit ainsi dans les grands projets de la *Belt and Road Initiative*, destinés à favoriser les échanges commerciaux, avec bien évidemment des considérations d'ordre politique.

Enfin, ces grands projets de liaisons ferroviaires sont autant de chantiers potentiels pour l'industrie ferroviaire chinoise en pleine expansion, sur le marché intérieur mais également à l'export¹⁹.

Quels facteurs ont permis l'avènement de tels services ?

Voici quelques années encore, il était difficile d'imaginer le développement rapide de lignes commerciales entre la Chine et l'Europe. Cette expansion repose sur la conjonction de plusieurs facteurs, avec tout d'abord des avantages liés à la situation chinoise. On relève ainsi :

- Un marché très important pour les transporteurs, avec le désir de nombreuses entreprises de limiter la forte augmentation des coûts des unités de production situées dans les provinces côtières. L'attractivité des localisations dans la Chine de l'intérieur s'est accrue, au fur et à mesure du renchérissement des coûts de production (main-d'œuvre, foncier) dans les provinces côtières, et des investissements dans les infrastructures ferroviaires de l'intérieur du territoire chinois, rendant possible la mise sur pied de services ferroviaires fiables. Nombre de gouvernements provinciaux chinois appuient ces initiatives pour tenter d'attirer les investissements étrangers et chinois sur leur territoire.
- La présence de capital disponible : la Chine s'est enrichie et dispose désormais de capitaux abondants pour investir massivement dans la mise sur pied de services nouveaux, mais aussi dans la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires, grâce au Silk Road Fund (40 milliards de dollars), à la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (capital de 100 milliards de dollars), et aux capitaux importants investis dans la modernisation du réseau intérieur chinois (12 milliards de dollars annoncés en 2012²⁰, 503 milliards de dollars annoncés en 2016²¹).

19. P. Clerc-Renaud, «La mondialisation chinoise sur les rails», Lettre de Chine Hors les Murs 11, Comité national des conseillers du commerce extérieur de la France, 2016, disponible sur : <www.cnccef.org>.

20. Z. Yangpeng, «NDRC Approves 75b Yuan Rail Projects China Daily», *China Daily*, 27 novembre 2012, disponible sur : <www.chinadaily.com.cn>.

21. «China Turns to \$503 Billion Rail Expansion to Boost Growth», *Bloomberg*, 26 décembre 2016, disponible sur : <www.bloomberg.com>.

- La volonté réelle de relance de la construction des infrastructures en Chine et à l'étranger, en partie pour compenser le ralentissement économique depuis 2013 certes, mais aussi parce que la construction d'un réseau moderne de transport constitue un atout pour développer les marchés en Asie et jusqu'en Europe. L'ambition économique est tout à fait réelle de moderniser un réseau ferroviaire longtemps considéré comme inefficace et accusé de représenter un frein au développement intérieur du territoire.
- La volonté de coopérer pour simplifier les procédures douanières : exemple du Smart and Secure Trade Lanes Pilot Agreement avec la Russie, l'Union européenne et les pays d'Asie centrale, négocié depuis 2006 et qui, par étapes, permet la mise sur pied de procédures douanières simplifiées²².
- L'inscription de ces projets dans le programme politico-économique *Belt and Road Initiative*, lancé en 2013 sous le nom de *One Belt, One Road* : le gouvernement chinois les soutient activement dans la mesure où ils contribuent au renforcement de liens économiques et financiers forts avec les pays voisins.

Des avantages spécifiques à l'Europe ont également favorisé l'essor de ces services :

- La création de grands groupes de transport, capables de coordonner une logistique complexe et de négocier avec Russes, Chinois et Kazakhs : ainsi les entreprises allemande Deutsche Bahn ; française SNCF International, et leurs multiples filiales DB Schenker, Geodis, Keolis...
- Une réforme de la gouvernance du transport dans l'Union européenne, avec l'avènement d'un marché unifié du fret (fonctionnant en *open access*), qui facilite l'essor de plates-formes multimodales dans les hinterlands, dépassant les frontières des États et rompant ainsi le cloisonnement des marchés.
- Un savoir-faire avéré dans la gestion du parc roulant et de la logistique ferroviaire multinationale.

Des incertitudes commerciales

L'expansion des échanges ferroviaires entre Chine et Europe, Moyen-Orient et Asie du Sud-Est répond aux vœux du gouvernement chinois, et s'inscrit dans des partenariats économiques qui semblent très attractifs pour les

22. Commission européenne, «Smart and Secure Trade Lanes Pilot (SSTL)», 2016, disponible sur : <<https://ec.europa.eu>> ; National Development and Reform Commission, ministère des Affaires étrangères et ministère du Commerce de la République populaire de Chine, «Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road», 28 mars 2015, Pékin, disponible sur : <<http://en.ndrc.gov.cn>>.

pays de la périphérie chinoise, Laos, Thaïlande, Birmanie, Pakistan, Iran, ex-républiques soviétiques d'Asie centrale, Russie. Ce développement peut-il se poursuivre au même rythme, à moyen et long termes ? Plusieurs contraintes commerciales, logistiques et techniques pourraient s'avérer complexes à gérer.

De multiples difficultés techniques

Tout d'abord, les liaisons ferroviaires au long cours se heurtent souvent à des ruptures de charge liées aux différents écartements de voies. Si la Chine, l'Iran et l'Europe fonctionnent avec l'écartement quasiment standard de 1,435 m, tel n'est pas le cas en Asie du Sud-Est (écartement métrique), en Russie ou en Asie centrale (1,52 m), au Pakistan et en Inde (1,676 m). Chaque franchissement d'un point de rupture implique un transbordement des conteneurs, ou un changement des essieux des wagons, ou encore l'ajustement de l'écartement des roues pour les *boggies* à écartement réglable. Les solutions existent mais elles exigent du temps (plusieurs heures par convoi) et des infrastructures assez grandes pour assurer la manutention des wagons ou des conteneurs. À ce titre, il n'est pas sûr que les gares de Khorgos ou d'Alashankou puissent gérer efficacement un trafic en pleine expansion. Outre l'enjeu politique et commercial de l'exportation des normes ferroviaires, on mesure à quel point la construction de nouvelles voies ferrées aux normes chinoises peut représenter un élément logistique favorisant la fluidité des services ferroviaires.

La circulation des trains sur des réseaux nationaux se heurte également aux différences de normes de signalisation et de circulation : il faut changer les équipages, et parfois les motrices, pour que hommes et machines puissent interpréter les signaux et les instructions des contrôleurs. Là encore, les trains circulent, mais accroître la fluidité du service impose de chercher des solutions opérationnelles à ces ruptures techniques. Certains segments ferroviaires risquent également d'atteindre rapidement la limite de leur capacité : ainsi les segments Yining-Khorgos ou Urumqi-Alashankou, à voie unique, risquent de constituer des goulots d'étranglement si le trafic poursuit sa croissance.

Le différentiel dans les prix offerts, et la compétitivité face à la concurrence du transport maritime posent question, sachant que la modernisation du réseau intérieur chinois va améliorer la fiabilité et le coût des liaisons entre l'intérieur de la Chine et ses ports. C'est à la fois par les économies d'échelle qu'implique une expansion du trafic, et par l'amélioration de la fiabilité et du temps de transport (gains d'efficacité) que le coût des services ferroviaires peut devenir durablement attractif pour les clients.

Le très faible taux de charge pour les voyages retour vers la Chine contribue à tirer les prix vers le haut : les clients sont pour l'heure essentiellement des entreprises exportatrices situées en Chine ; très peu de firmes européennes en profitent pour livrer leurs produits là-bas, d'où des trains souvent vides au retour. Les entreprises logistiques en ont pleinement conscience, et s'efforcent d'identifier des marchés de transport vers la Chine. On commence à voir des expéditions dans le sens Europe-Chine : par exemple BMW, qui expédie des composants automobiles pour les usines chinoises, du whisky écossais, du vin français, du porc polonais, des médicaments, etc.

Le développement des liaisons ferroviaires pour le fret transasiatique ne date pas du projet des Nouvelles routes de la soie, mais il a bien connu une relance spectaculaire avec ce dernier. Alors que peu d'experts estimaient crédible le développement de services ferroviaires de fret entre la Chine et l'Europe, on assiste aujourd'hui à une rapide expansion des volumes (certes encore modestes), des services proposés, le tout accompagné par la définition et la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires, en Russie, en Chine, vers l'Asie du Sud-Est, l'Iran ou le Pakistan. La construction de ces lignes nouvelles viendrait appuyer le développement de ces liaisons ferroviaires de fret, tout en offrant à la Chine un puissant levier d'exportation de ses normes ferroviaires et, ainsi, un facteur d'influence non négligeable sur le secteur des transports chez ses voisins.

La promotion des corridors ferroviaires par le gouvernement chinois, dans le cadre du programme *Belt and Road Initiative*, vise à favoriser la croissance des échanges mais également à placer le réseau ferré chinois au cœur des routes d'exportation des pays voisins aux normes chinoises, à renforcer les liens économiques privilégiés de Pékin avec ceux-ci, et à accroître leur intégration économique avec la Chine, à travers échanges commerciaux, prêts et investissements en infrastructures.



Mots clés

Chine
Europe
Liaisons ferroviaires
Nouvelles routes de la soie