



L'ESPACE CHINOIS DES TRANSPORTS : IMMENSITÉS

中国:巨大的运输空间

Fei JIANG*

Avec un taux de croissance annuel moyen de l'économie de 8% à 12% au cours des quinze dernières années, le secteur chinois des transports doit faire face à un défi majeur d'ajustement à la demande. Il mise essentiellement pour cela sur les investisseurs étrangers grâce à des dispositifs particulièrement avantageux (loi de 1979, fiscalité avantageuse pour les zones économiques spéciales, zones franches, accords bilatéraux avec la France en mars 1985). Malgré tout, les déséquilibres demeurent entre villes et campagnes, provinces côtières (Est) et provinces centrales et occidentales, entreprises d'Etat et « joint-ventures »..., autant de déséquilibres qui caractérisent la géographie et l'économie chinoise des transports.

Depuis une dizaine d'années, l'économie chinoise connaît une croissance accélérée. De 1991 à 1995, le rythme annuel moyen de croissance du PNB a été de 11,8% et celui du commerce extérieur de 19,5%. Pour faire face à une telle croissance de l'économie, le gouvernement chinois a dû déployer des efforts importants afin de développer le secteur des transports. De 1991 à 1995, la croissance du volume des transports de voyageurs est de 10% en voyageurs x km, de 6,2% en tonnes x km pour les marchandises et de 10,6% en tonnages pour les capacités portuaires. Toutefois l'offre de transport, bien qu'augmentée, a du mal à suivre une demande en forte croissance.

Evolution du trafic de voyageurs

En raison de capacités insuffisantes en nombre de lignes, d'engins de traction et de wagons, le chemin de fer chinois est le plus chargé au monde. Depuis 1986, le nombre de voyageurs transportés par fer a augmenté progressivement (4,3% par an); concurrencé de plus en plus par la route, il subit une baisse (-2,5%) depuis 1995. En 1995, il atteignait un volume 355 milliards de voyageurs x km, soit guère plus qu'en France, malgré une population vingt fois plus élevée. D'autre part, le rythme d'accroissement du volume routier est plus rapide que celui du ferroviaire, soit 11% par an (460,3 milliards de voyageurs x km en 1995). Quant au volume du transport fluvial, il diminue chaque année depuis 1993. Par contre, le trafic aérien augmente très vite : le taux de croissance moyenne atteint 20% par an. La chute des trafics observée pour tous les modes en 1989 et 1990 intervient suite au « programme de rectification » destiné à ralentir une économie en surchauffe (voir graphique n°1 et tableau n°1).

Evolution du trafic de marchandises

Le volume de marchandises par fer augmente un peu plus rapidement que les trafics de voyageurs, à 4,7% par an en moyenne. En 1995, son tonnage atteint 1572 millions de tonnes pour une distance moyenne parcourue (776 km) qui est le triple de la moyenne européenne, soit un trafic total de 1287 milliards de tonnes x km, record du monde des trafics. Le trafic ferroviaire assuré par les collectivités, bien que ne représentant que 3,4 milliards de tonnes x km en 1995, est en rapide évolution (voir graphique n°2 et tableau n°2).

En ce qui concerne le transport fluvial, le taux de croissance annuel atteint 8,7%, ce qui le situe en tête des modes de transport empruntés (1755,2 milliards tonnes x km en 1995). Ainsi les ports du Yang-tsen-kiang, fleuve le plus long de Chine, drainaient 50% du trafic fluvial chinois en 1995, soit 155 millions de tonnes dont 14,3 millions de tonnes pour le commerce extérieur.

MONDE

Ce fleuve, cinq fois plus long que le Rhin, ne traite que l'équivalent de 40% des volumes car seuls 3 000 km sont praticables en toutes saisons par les petits navires à moteur.

D'autre part, bien que le transport routier se développe assez rapidement, il tient une place encore minoritaire. En 1995 ont été transportées par la route 9404 millions de tonnes, mais le volume routier est seulement de 469,5 milliards de tonnes x km, pour une distance moyenne qui n'est que de 53 km. Un parc déficient en camions à gabarit important, faute de financements, et une mauvaise qualité des routes et des ponts sont autant de facteurs qui font que l'essentiel du transport routier s'effectue sur de courtes distances.

Comme aux Etats-Unis, c'est le charbon qui est la principale source d'énergie en Chine, et ceci sans doute pour longtemps encore, bien que l'énergie nucléaire s'y développe. Il fournit à lui seul 70% de la consommation courante et alimente des usines très éloignées des mines. En 1995, 25,7% du tonnage de marchandises transportées étaient du charbon. Viennent ensuite les produits alimentaires (13%), les minerais ferreux (9,85%), le pétrole (6,6%), l'acier (5,4%) et les minerais non ferreux (4,4%).

Evolution du partage modal

En général, la part du fer diminue doucement depuis les années quatre-vingt tant en voyageurs-km qu'en tonnes-km. En revanche, la part du mode routier pour les voyageurs et du mode fluvial pour les marchandises augmentent progressivement depuis 1980. (voir graphiques n°3 et 4).

Pour le transport de voyageurs, la part du fer a diminué de 60% à 39,4% depuis 1980 et celle de la voie d'eau de 5% à 1,9%. A l'inverse, la part modale routière a progressé de 30% à 51,1%, celle de l'aérien de 2% à 7,6%. La part du mode fluvial reste toujours très faible en raison de la lenteur des trajets alors que la route devient de plus en plus concurrentielle vis à vis du fer surtout depuis 1990. En effet, avec la construction de nouvelles routes entre petites et moyennes villes, le service d'autocars offre des services plus rapides et plus confortables à prix égal voire inférieur à ce que peut offrir le train. Néanmoins, entre grandes agglomérations, le train reste prédominant.

En transport de marchandises, la concurrence joue principalement entre le fer et la voie d'eau. Depuis 1980, le partage modal ferroviaire a diminué de 50% à 36,7%, alors que la part du fluvial a augmenté de 43% à 50%, dépassant depuis 1987 celle du fer. Le transport fluvial tient donc une place très importante en Chine, bien que son trafic en tonnage ne représente que 10% du total des trafics. Deux aspects peuvent expliquer ce phénomène : tout d'abord le chemin de fer, par manque de capacité, ne peut assurer de transport à longue distance ; ensuite, nombre de villes industrielles se trouvent sur les rives du fleuve Yang-tsenkiang, surtout dans le sud du pays où l'économie est plus développée que dans le nord.

Transport maritime et de conteneurs

Le transport maritime demeure important pour la Chine ; il contribue au dynamisme de ses échanges. En 1995, 95% du commerce extérieur a emprunté la mer, le trafic s'élevant à 802 millions de tonnes dont 311 pour le commerce, ce qui place la Chine au deuxième rang mondial des pays en matière d'utilisation d'équipements portuaires. Minéraux métalliques, charbon, pétrole, acier, aliments et engrais chimiques constituent l'essentiel des trafics.

Le transport maritime par conteneurs connaît une croissance rapide. En 1995, le trafic de chargements/déchargements des ports atteignait 44,9 millions de tonnes en progression de 32,7% par rapport à l'année 1994.

En outre, le trafic conteneurisé maritime était de 46,1 millions de tonnes. Cela positionne les compagnies chinoises parmi les quatre premières mondiales du transport conteneurisé.

MONDE

En ce qui concerne les autres modes de transport, le transport conteneurisé se développe aussi rapidement. Depuis 1990, 50% des entreprises de transports routiers autorisées, à capitaux mixtes chinois et étrangers, ont recours aux conteneurs.

En 1995, le trafic de transport conteneurisé routier est de 8,5 millions de tonnes, pour un parc de 16 000 véhicules. D'autre part, le nombre de conteneurs utilisés par fer est d'environ 480 000 unités. La non conformité des conteneurs aux normes des compagnies maritimes empêche cependant tout transbordement direct du bateau au train.

Les infrastructures

Les infrastructures de transport restent encore insuffisantes face à la croissance de la demande. En 1995, le réseau national ferré s'étend sur près de 54 616 km, dont 31% de lignes à double voie, 17,8% de lignes électrifiées et 45,3% de lignes non électrifiées. A cela s'ajoutent 6 300 km de lignes locales ; soit 68 km par million d'habitants (six fois moins qu'en Europe). Depuis 1990, on construit en moyenne 1 000 km de lignes nouvelles par an, l'électrification des lignes existantes se poursuit au rythme annuel de 600 km et 760 km de lignes sont mises en double voie chaque année. (voir graphique n°5 et tableau n°3).

En ce qui concerne le matériel roulant, il y avait 15 146 locomotives en 1995 dont 28,7% à vapeur, 54,7% diesel et 16,6% électriques. La vapeur joue encore un rôle important en Chine.

Pour le transport routier, chaque année le réseau national s'accroît en moyenne de 26 000 km. En 1995, le réseau total comprenait 1,2 millions de km, parmi lesquels 15 285 km de « haute qualité », dont 2 141 km d'autoroutes. Sur ce million de kilomètres, seul un tiers présente des caractéristiques d'une route nationale européenne. On ne compte ainsi que 900 km de route par million d'habitants, soit dix fois moins qu'en Europe pour une superficie du même ordre. D'autre part, le faible nombre de véhicules à moteur constitue un frein aux échanges sans parler de la qualité des services. En 1995, le nombre total de véhicules avoisinait 10,4 millions (dont 38% en compte d'autrui) avec 5,9 millions de camions pour un tonnage moyen de 4 tonnes.

Pour faire face à une demande exponentielle, on a eu recours aux investissements étrangers (voir tableau n°4). Ainsi pour le transport ferroviaire, en sus des investissements gouvernementaux, les fonds proviennent de prêts de la Banque mondiale et des pays développés comme le Japon, les Etats-Unis, l'Europe (notamment l'Allemagne), Singapour..., la France se situant en queue de peloton des investisseurs.

L'évolution de la Chine vers une économie de marché est déjà perceptible au niveau des chemins de fer, avec un début d'autonomie en province et les prémices d'entreprises mixtes associant capitaux étrangers et chinois. En 1995, l'investissement en constructions ferroviaires avoisinait 36,6 milliards de yuans dont 12,7% provenant de capitaux mixtes et des collectivités.

Le financement des infrastructures routières s'est révélé plus facile que pour le fer. En 1995, parmi les 56,4 milliards de yuans consacrés à la route, seulement 18% provenaient de l'Etat. La route a attiré nombre d'investisseurs privés chinois et étrangers qui la considèrent comme rentable à long terme, à la différence du fer qui dépend intégralement des prêts gouvernementaux, de ceux de la Banque mondiale et de quelques pays étrangers comme le Japon.

Perspectives

Bien qu'en croissance rapide, le transport chinois ne peut encore satisfaire la demande (voir graphique n°6).

Seuls 40% à 60% de la demande de transport de marchandises par fer sont satisfaits, 50% des voies routières sont totalement congestionnées et 50% des bateaux attendent à l'entrée des ports. D'autre part, dans les grandes entreprises

publiques de transport, les pertes d'exploitation s'accumulent. En 1995, le déficit ferroviaire atteint sept milliards de yuans et, parmi les six plus grandes compagnies maritimes, la seule qui ait été bénéficiaire est COSCO. Dans le transport routier, le nombre des entreprises publiques en difficulté augmente.

En l'an 2000, le réseau ferré s'étendra sur 68 000 km dont 34% à voie double et 27% de lignes électrifiées. Le réseau routier atteindra 1,2 millions de km dont 5000 kilomètres d'autoroutes et la capacité des ports maritimes sera d'un milliard de tonnes par an.

Pour réaliser ces objectifs, le gouvernement chinois devra d'une part accroître ses efforts en matière d'investissements, d'autre part attirer les capitaux domestiques et étrangers, à l'exemple des pratiques BOT (Build-Operate-Transfer : concessions).

L'ensemble des données chiffrées provient de «Year Book of China, Transportation and Communication » dans son édition 1996.

* 1 yuan (ou RMB, renminbi) = 0,66 franc

Projets en coopération avec des investisseurs étrangers

Les capitaux étrangers destinés aux projets d'infrastructures ferroviaires émanent essentiellement de la Banque Mondiale et de gouvernements étrangers.

En ce qui concerne les montages avec des entreprises étrangères, ils se concentrent surtout dans le domaine de l'équipement ferroviaire. Parmi les *projets ferroviaires* à capitaux mixtes chinois et étrangers autorisés par l'Etat en 1995 et 1996, citons :

- les roues en acier moulée (roues monobloc), associant la Compagnie locomotive de **DATONG** (province de Shanxi) et la compagnie américaine **ABC**,
- le wagon de métro, Compagnie de wagons de **CHANGCHUN** (province de Jilin) et la firme allemande **ADTRANZ**,
- les locomotives électriques, réunissant la Compagnie de locomotives électriques de **ZHUZHOU** (province du Hunan), **SIEMENS** (D) et **ABB** (Suisse, Suède).

Depuis 1995, la Chine a commencé une pré-étude de faisabilité d'un TGV reliant Pékin à Shanghai.

Depuis quelques années, les projets de coopération avec des investisseurs étrangers ont surtout concerné les projets de construction de ports et de liaisons routières.

Il existe actuellement plusieurs compagnies à capitaux mixtes pour la manutention des conteneurs comme les ports de **Tianjin**, **Shanghai** et **Shenzhen**. Par ailleurs les ports de **Qinghuangdao** et **Zhouhai** cherchent à mettre en oeuvre une coopération pour un nouveau système de manutention charbon.

En ce qui concerne les projets routiers, outre les compagnies de transports routiers par conteneurs, la recherche de coopérations se focalise sur la construction d'infrastructures surtout en province de **Canton** (autoroute reliant Canton à Hong Kong (11,5 Milliards de \$ de capitaux étrangers, 1994), bien que les autres provinces aient aussi des projets dans ce domaine comme la construction d'une autoroute de **Chengdu** à **Mianyang** (province du Sichuan), autorisée par l'Etat.

Les grandes entreprises publiques de transport en Chine

En Chine, dans le domaine de transport, les grandes entreprises sont des entreprises publiques.

Ainsi en transport maritime, la *Société Nationale Chinoise de Transport Maritime (COSCO)* est une des plus importantes compagnies maritimes mondiales. En 1995, elle possédait 192 navires (d'une capacité de 2,5 millions de tonnes) spécialisés dans le trafic de marchandises en vrac et diverses et 143 navires conteneurs d'une capacité totale de 0,17 millions d'Equivalent Vingt Pieds (EVP).

Au total son trafic maritime est de 118,6 millions de tonnes dont 72,9 millions de tonnes de marchandises en vrac et diverses ; son trafic conteneurisé est de 3,1 millions de EVP.

Quant au transport routier, la majorité des entreprises sont de taille petite ou moyenne et appartiennent à des collectivités.

MONDE

En ce qui concerne la construction d'infrastructures, citons :

- la *Société Nationale Chinoise des Ports (CHEC)*, entreprise de construction portuaire la plus grande en Chine; depuis une dizaine d'années, elle a réussi à décrocher des contrats à l'étranger (Tiers Monde) pour un montant total de 4 milliards dollars,
- la *Société Nationale Chinoise des Route et Ponts (CRBEC)*, autre grande entreprise spécialisée dans le domaine de la construction d'infrastructures routières. En 1995 son chiffre d'affaires était de 2 milliards de yuans.
- la *Société Nationale Chinoise de Chemins de Fer* qui construit la plupart des voies ferrées et dont le chiffre d'affaires avoisine les 18,8 milliards de yuans (1995).
- le leader mondial du secteur du vélo, *Phoenix* (Shanghai), « société par actions à responsabilité limitée », produit depuis 1993, 5,3 millions de vélos par an dont un cinquième vendus à l'exportation, pour un chiffre d'affaires de 1,1 milliards de francs.

Tableau 1 : Taux d'évolution d'une année sur l'autre des différents modes de transports voyageurs en % (voyageurs x km) et en niveaux pour l'année 1995

années	modes	Fer	Route	Fluvial	Aérien
1986		7,1	14,9	1,9	25,4
1987		9,9	10,5	7,6	24,4
1988		14,7	15,4	4,1	19,2
1989		-6,8	5,3	-7,7	-13,9
1990		-14,0	-1,6	-12,4	23,4
1991		8,2	9,6	7,3	30,7
1992		11,5	11,2	11,9	34,8
1993		10,5	15,9	-1,0	17,6
1994		4,4	14,0	-6,1	15,5
1995		-2,5	9,1	-6,5	23,5
voy. x km en 1995		354,6	460,3	17,2	68,1
distance moyenne en km en 1995		345	44	107	1331

Tableau 2 : Taux d'évolution d'une année sur l'autre des différents modes de transports de marchandises en % (tonnes x km) et en niveaux pour l'année 1995

années	modes	fer Etat	fer Coll.	fer total	route	fluvial
1986		7,9	4,3	7,9	11,3	11,9
1987		8,1	7,5	8,1	25,6	9,4
1988		4,3	10,1	4,3	21,0	6,4
1989		5,2	21,8	5,2	4,8	11,1
1990		2,2	0,0	2,2	-0,5	3,6
1991		3,3	12,7	3,3	2,1	11,8
1992		5,5	13,0	5,5	9,5	2,3
1993		3,2	15,6	3,3	8,4	4,6
1994		4,2	0,6	4,2	10,2	13,2
1995		3,3	8,9	3,3	4,7	11,9
tonnes x km en 1995		1283,6	3,4	1287,0	469,5	1755,2
distance moyenne en km en 1995			776		53	2623

Tableau 3 : Evolution du nombre de kilomètres d'infrastructures exploités par mode en % de variation d'une année sur l'autre et en niveau (km) pour l'année 1995

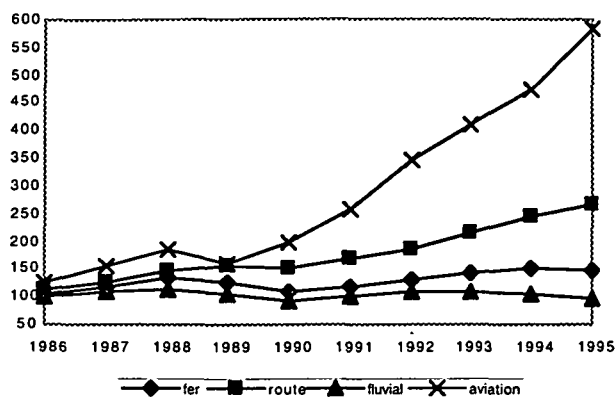
	Fer				route	
	doubles voies	diesel	électrique	total	total	autoroute
1991	0,1	2,7	9,8	12,4	1,2	10,0
1992	0,3	2,1	2,6	8,1	1,5	13,6
1993	0,4	4,8	13,2	5,9	2,5	75,6
1994	0,4	8,1	7,6	0,3	3,2	40,0
1995	1,2	9,2	19,6	8,2	3,5	33,6
1995 (en niveau)	16 906	24 749	9 703	51 358		

Tableau 4 : Investissements par mode et par financeur en milliards de yuans

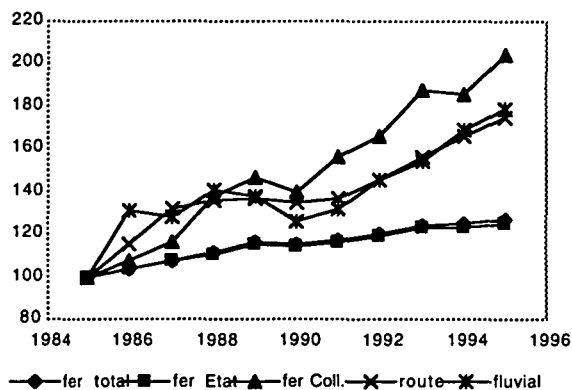
	1991	1992	1993	1994
Fer	30,2	33,2	74,8	105,1
Route	23,4	44,8	39,8	64,8
Fluvial	14,6	17,2	14,4	17,3
Investissements étrangers	3,7	8,7	10,7	14,9

MONDE

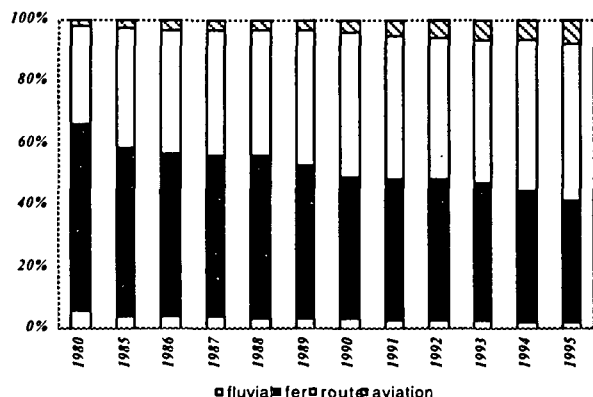
Graphique 1 : Evolution du trafic de voyageurs par mode base 100 en 1985 (voyageurs x km)



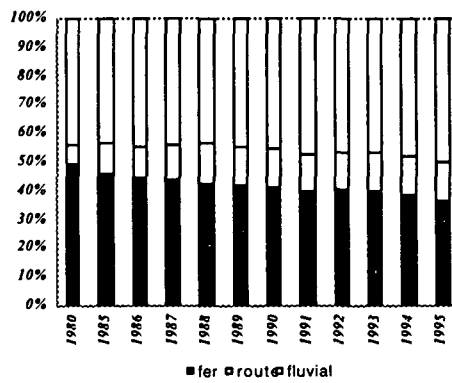
Graphique 2 : Evolution du trafic de marchandises par mode base 100 en 1985 (tonnes)



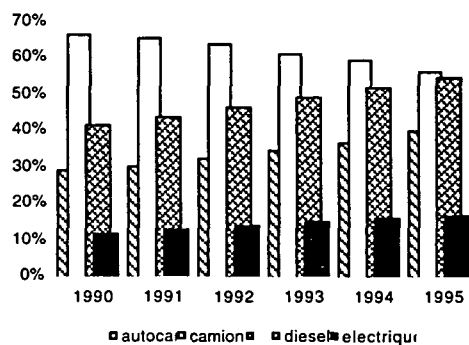
Graphique 3 : Evolution du partage modal voyageurs en % voyageurs x km



Graphique 4 : Evolution du partage modal marchandises en % de tonnes x km



Graphique 5 : Parc routier et ferré en % du nombre de véhicules



Graphique 6 : Evolutions générales

indice base 100 en 1978
population en millions d'habitants, PIB en Mds de Yuans, trafics voyageurs (resp. marchandises) en Mds de voy. x km (resp. Mds de tonnes x km)

