

LA CHINE ET NOUS

Patrice SALINI

Les transports de marchandises en Chine

1096 millions d'habitants en 1987, 9,6 millions de km², la Chine n'en demeure pas moins un pays aux transports peu développés.

PORTS : La capacité des ports chinois est d'environ 350 millions de tonnes (394 postes dont 214 en eau profonde), au premier rang desquels se trouve SHANGHAI (112,9 millions de tonnes de trafic - la moitié de Rotterdam). Le plan (1986-1990) prévoit de porter la capacité portuaire à 550 millions de tonnes et le nombre de postes à 1200 dont 330 en eau profonde).

TRANSPORTS TERRESTRES : Le transport ferroviaire représente 60 % du trafic intérieur. Il est constitué à 40 % de charbon. Son volume total est d'environ 1000 milliards de t.km, pour un réseau de 52000 km de voies dont 2600 sont électrifiées.

Le Plan a fixé comme objectif de porter le réseau à 60000 km correspondant à une capacité de 1400 milliards de t.km à l'horizon 1990.

Le transport fluvial (160 000 km de voies) se heurte à l'inadaptation du réseau, dont 4 % seulement admet des barges de 1000 tonnes.

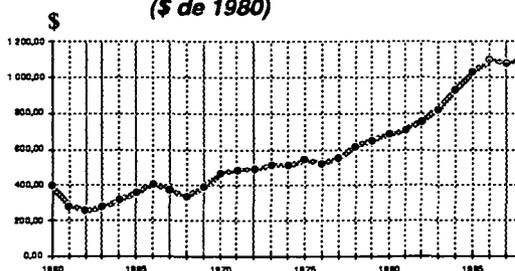
L'artère principale du bassin de ZHANG-JIANG (3000 km dont 1000 accessibles par des bateaux de mer) assure 50 % du trafic total, représentant lui-même 19 % du trafic intérieur.

Le transport routier -21 %- demeure sous-développé. 36 % des villages chinois manquent de routes en état de recevoir des véhicules motorisés. Sur les 980 000 km de routes, 3 % seulement sont des voies autoroutières ou des routes de 1^o catégorie.

85 % du réseau ne peut supporter des poids lourds par tous les temps.

Ainsi, le marché du transport en Chine représente environ 1700 milliards de t.km. En termes relatifs, ce trafic est 2 fois plus faible que le nôtre, ou, si l'on préfère, comparable en structure et en quantité relative à ce qu'il était en France il y a 40 ans.

PIB par tête en volume
(\$ de 1980)



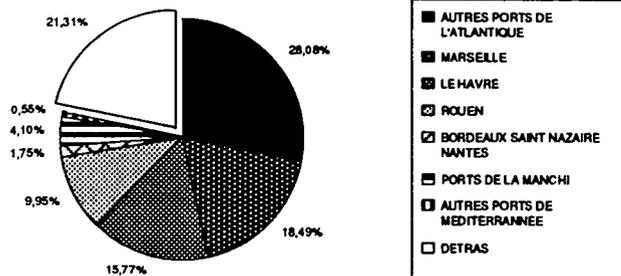
Les échanges avec la France

Notre commerce extérieur avec la Chine demeure modeste. En 1987, il représentait environ 1,3 millions de tonnes à l'importation (6,8 milliards de francs) et 0,9 à l'exportation (5,4 milliards de francs).

A l'importation, prédominant en tonnages des fruits et légumes frais, du charbon, du pétrole, des tourteaux et oléagineux et des produits de l'habillement. Les principaux ports importateurs français sont Marseille, Le Havre et Rouen et les autres ports de l'atlantique qui importent la quasi totalité des légumes, tourteaux...

A l'exportation, les céréales représentent 50 % du trafic. Les principaux autres trafics portent sur les 1/2 produits sidérurgiques, la chimie, les engrais et farines.

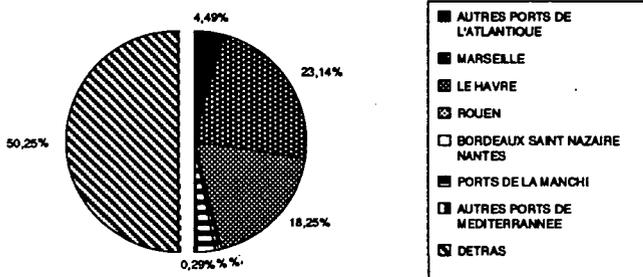
Répartition des importations en tonnage depuis la Chine par points frontières



Au total, ces trafics génèrent peu de détournements de trafic en tonnage (autour de 20 % à l'import, 16 % à l'export) et sont faiblement conteneurisés.

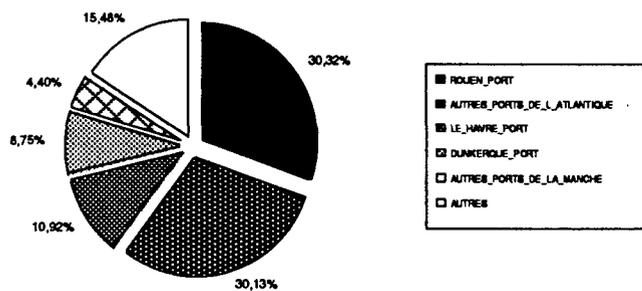
Par contre, les choses sont très différentes en valeur. Les détournements de trafic vers les ports étrangers représentent un peu plus de 50 % du trafic en valeur. Les ports de Marseille et du Havre réalisent plus de 40 % du trafic en valeur.

Répartition des importations en valeur depuis la Chine par points frontières



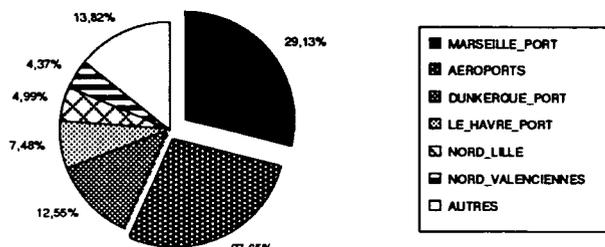
En valeur, la place de Marseille (près de 24 %), et dans une moindre mesure du Havre (près de 19 %) se doit d'être soulignée.

Répartition des exportations en tonnage vers la Chine par points frontières



Du côté des exportations, le trafic détourné représente environ 16 % en tonnage. Exprimé en valeur, le trafic détourné représente un part modeste, en raison de la part importante du trafic acheminé par air (28 % environ). Marseille est cependant le premier port exportateur vers la Chine en valeur, Rouen ayant la première place en tonnage (céréales).

Répartition des exportations en valeur vers la Chine par points frontières



Le commerce franco-chinois demeure aujourd'hui un enjeu modéré pour nos opérateurs portuaires et aéroportuaires à l'exception des firmes installées en Chine