

SHANGHAI-PEKIN La nouvelle ligne de train rapide, inaugurée cet été, relie les deux plus grandes villes du pays, distantes de 1320 km, en 4 heures et 48 minutes. Jusqu'à 88 convois partent dans les deux directions quotidiennement. Aux heures de pointe, les trains se suivent à cinq minutes d'intervalle. Près de 90% du trajet est surélevé.

David Gray / Reuters



[HOME](#) > [ÉCONOMIE & FINANCE](#) >

A- A+

Shanghai, Chine

La Chine à grande vitesse

Par Cyril Jost - Mis en ligne le 28.09.2011 à 09:53

Le Gouvernement chinois veut développer un réseau de TGV de 16 000 kilomètres d'ici à 2020. Mais en juillet dernier, trois semaines après l'inauguration de la ligne emblématique Shanghai-Pékin, une collision est venue ternir les perspectives de ce mégaprojet déjà controversé. Dans un pays où la rapidité est un symbole de réussite, l'introspection est un exercice douloureux.

Sur le quai numéro 1 de la gare rutilante de Shanghai Hongqiao, un homme et une femme courent. Téléphones mobiles en main, ils s'arrêtent à l'avant du train pour

s'immortaliser, à tour de rôle, devant le long nez arrondi de cette fusée couchée sur rails. Alan Chang, homme d'affaires en route pour Pékin, propose de les photographier ensemble. «Collègues de travail, ils se rendent dans la capitale pour une conférence, traduit-il.

Normalement, ils y vont en avion, mais ils étaient curieux d'essayer le nouveau train. Comme moi.» Alors que d'autres voyageurs prennent la pose, deux petits essuie-glaces balayent le pare-brise incliné de la locomotive. A travers les vitres latérales teintées, on aperçoit la silhouette du conducteur, assis aux commandes. Il est 8 h 53. Dans sept minutes, ce bolide démarrera silencieusement sa course à travers villes et champs, par-dessus lacs et rivières.

Mille trois cent vingt kilomètres en quatre heures et quarante-huit minutes: soit une

heure de plus que le TGV Lausanne-Paris, pour une distance deux fois et demie plus longue. Une sonnerie retentit, les hôtesses en uniforme violet se tiennent près des portes et font des sourires en agitant leurs bras. Les derniers passagers s'engouffrent dans le convoi blanc immaculé.

Un plan qui déraile. L'ouverture de la ligne rapide entre les deux plus grandes villes du pays est un motif de fierté nationale. Les trains sont produits par les entreprises d'Etat chinoises, alors que les précédentes liaisons, plus courtes, ont été réalisées en partenariat avec Siemens, Alstom, Kawasaki ou Bombardier.

Les premières voies pour train rapide (qui courent parallèlement aux voies régulières) ont été posées en juillet 2010, moins d'un an avant l'inauguration en grande pompe de la ligne Shanghai-Pékin, le 1er juillet dernier, à l'occasion du 90e anniversaire du Parti communiste.

Mais la fête fut de courte durée. Le samedi 23 juillet, sur une autre ligne à 350 kilomètres au sud de Shanghai, une rame est entrée vers 20 heures dans un tunnel près de Wenzhou. A la sortie, elle a percuté un autre convoi, immobilisé sur un viaduc en raison d'un défaut de ligne. Quatre wagons ont été projetés par-dessus le pont, tuant quarante personnes ce soir-là.

L'accident de Wenzhou a déclenché une déferlante médiatique comme la Chine en a rarement connu. Sur les sites de microblogging comme Weibo (l'équivalent chinois de Twitter, avec 200 millions d'utilisateurs), des messages critiques se sont inquiétés de la lenteur des secours.

Le lendemain, des photos ont circulé montrant des machines de chantier en train d'enterrer des restes de wagons. Pendant ce temps, une fillette était retrouvée vivante sous les décombres... Même les médias officiels ont fait preuve d'une liberté de ton rare. Le Global Times, un tabloïd appartenant au Parti communiste, a mis en avant «l'arrogance des autorités», exigeant des excuses du gouvernement.

Le dimanche 24 juillet, le Ministère de la propagande a imposé un thème de communication: «Face à la grande tragédie, il y a beaucoup d'amour.» La presse ne devait «ni questionner, ni extrapoler». Mais la pression était intenable. Lors d'une conférence de presse, les officiels ont expliqué qu'il avait fallu enterrer les trains car ils contenaient de la technologie «d'importance nationale».

Le porte-parole du Ministère du rail a précisé que cet acte avait facilité les opérations de secours. «Vous pouvez croire ou non cette explication, je la crois de toute façon», a-t-il dit, provoquant l'hilarité générale. Quelques jours plus tard, le gouvernement a annoncé le licenciement de plusieurs officiels haut placés et le déplacement du porte-parole maladroit... à Varsovie!

Depuis, l'enquête sur les causes de l'accident – foudre tombée sur la ligne d'alimentation, défaut de signalisation, erreur humaine – suit son cours. Le premier ministre Wen Jiabao a exigé une investigation «ouverte et transparente», illustration parfaite du va-et-vient constant entre répression et ouverture qui caractérise le Gouvernement chinois, à une année du grand remaniement politique qui verra un important renouvellement à la tête du Parti communiste.

Le train à tout prix. Pour les Chinois, cet accident n'est qu'un scandale de plus dans la courte histoire chahutée du train rapide. En février de cette année, le ministre du Rail, Liu Zhijun, a dû démissionner pour raison de corruption. La polémique a rapidement enflé: les pots-de-vin ont-ils compromis la sécurité? Les experts étrangers, qui estimaient que la vitesse maximale prévue de 380 km/h était dangereusement élevée, avaient-ils raison?

En avril, le nouveau ministre du Rail, Sheng Guangzu, a annoncé l'abaissement de la vitesse maximale entre Shanghai et Pékin à 300 km/h, justifiant la mesure par le fait que cela réduisait les coûts d'exploitation et donc les prix des billets (répandant par là une autre polémique). Aujourd'hui, c'est un coup de massue pour le Gouvernement chinois, qui a fait du train rapide – avec ses 16 000 kilomètres de rail visés d'ici à 2020 et des contrats d'exportation en vue – le symbole de son passage vers une économie plus innovante.

En ce vendredi matin de fin août, alors que le convoi file tranquillement à travers les zones industrielles, les passagers tiennent des propos enthousiastes. «Je suis impressionnée par le peu de secousses», témoigne Xue Wang, 20 ans, en observant le tachymètre digital au-dessus de la porte, qui indique 308 km/h. La jeune femme se rend dans la capitale pour un entretien d'embauche.

A ses côtés, Cheng Yang, chercheur en électrochimie âgé de 25 ans, se rend à Pékin pour son travail. «C'est la huitième fois que je prends cette ligne en deux mois. A l'époque, je prenais le train de nuit, qui partait à 21 heures et arrivait à 7 heures du matin. Dans les couchettes à quatre lits, je payais 730 yuans par trajet (97 francs). Maintenant, avec un billet de deuxième classe à 550 yuans (73 francs), cela revient moins cher.»

A Nanjing, ville à 300 km à l'ouest de Shanghai où le train effectue sa seule halte, Yongyi Liu monte en première classe. Employé d'une société qui fabrique des panneaux lumineux, il considère le train rapide comme une bonne alternative à l'avion. «Pour Nanjing-Pékin, je paie 750 yuans (100 francs) tandis qu'un billet d'avion coûte 1300 yuans (173 francs).»

«C'est le marché qui détermine les prix, donc ils sont corrects», estime Cheng Yang. Se considérant comme membre de la classe moyenne, cet universitaire ne s'émeut guère du fait que le train rapide ne soit pas encore accessible à une majorité de Chinois. «Ceux qui prennent ce moyen de transport sont les hommes d'affaires ou des travailleurs avec un certain revenu. Pour les bas salaires, il y a encore le système de trains régionaux plus lents.»

«La question de l'accessibilité du train rapide est souvent présentée de manière simpliste, insiste Tom Callarman, professeur à la China Europe International Business School (CEIBS). On entend que le nouveau train est réservé à l'élite, on lit dans la presse internationale que la Chine essaie une nouvelle fois de montrer sa puissance.

Or, le réseau ferroviaire fait partie d'un plan d'infrastructure beaucoup plus large, élaboré par le gouvernement il y a trente ans, portant sur le train, la route, l'aviation, l'eau et les oléoducs.» Devant une carte de l'Empire du Milieu étalée dans son bureau à Shanghai, ce spécialiste de la mobilité désigne la côte est de la Chine. «Dans ce corridor fortement développé se situe près de la moitié de la population du pays.

Mais à l'ouest, il y a des villes comme Xian, Chengdu et Chongqing qui gagnent en importance et qui doivent aussi être reliées. A Shanghai, le PIB par habitant est de 73 000 yuans (9700 francs), soit six fois plus que dans la province de Guizhou. La priorité du Gouvernement chinois est aujourd'hui de réduire cet écart entre riches et pauvres et le train rapide fait partie du plan.»

«Le transport est la fondation sur laquelle l'économie fleurit», nous dira plus tard John Scales, coordinateur du secteur des transports au siège pékinois de la Banque mondiale, dont les bureaux surplombent le quartier financier de la capitale. Pour cet homme, qui administre des prêts pour plus de 4 milliards de dollars liés à des projets de rail à travers toute la Chine, la nécessité du train rapide est indiscutable.

«Si vous fournissez un système de transports, vous devez offrir une variété

d'options, car les gens ont des besoins différents. Les trains normaux ne seront pas abandonnés à cause du train rapide; ils resteront le moyen de transport principal pour la majorité des déplacements.»

Il est bientôt midi: au milieu du train, le wagon-restaurant se remplit. Accoudés au comptoir, Wanwei Yu et ses deux comparses mangent un plat de porc avec du riz. Ils sont employés de la compagnie nationale de chemins de fer et voyagent gratuitement; «ce serait trop cher autrement», disent-ils.

Plus loin, on s'agglutine autour du distributeur d'eau chaude pour remplir son thermos de thé ou son bol de soupe lyophilisée. Les voyageurs de première classe, dans la voiture d'à côté, n'ont pas besoin de se lever: des hôtesses circulent en permanence avec une bouilloire.

Cockpit impénétrable. Vers l'avant se trouve la section la plus luxueuse, on dirait la classe affaires d'un avion. Certains occupants sont couchés à l'horizontale, d'autres visionnent un film sur leur écran personnel. Lawrence McDonough, un Américain d'une soixantaine d'années, termine le repas qui vient de lui être servi.

Avec son partenaire d'affaires chinois, il a décidé de faire l'aller-retour sur Pékin dans la journée, juste pour le plaisir. «Je suis complètement ébloui par ce que je vois ici», lance-t-il en envoyant des photos, via le wifi gratuit, à sa famille à Boston. Et l'accident de Wenzhou, qu'en pense-t-il? «Aux Etats-Unis, nous avons Amtrak qui roule à 60 km/h, et il y a aussi eu des collisions. Ce train chinois, c'est un vrai miracle technologique.»

Pour voir un petit bout de ce miracle technologique, direction le cockpit. Ce jour-là, plusieurs personnes s'affairent autour du conducteur, protégé du reste du wagon par une porte vitrée. «Ils font des inspections», explique une hôtesse. Un homme sort, il dit qu'il n'est pas possible de rester là.

Pour voyager avec le conducteur, il aurait fallu se joindre aux hordes de journalistes invités par le Gouvernement chinois en juin, avant l'inauguration de la nouvelle ligne. Avant l'accident de Wenzhou. Depuis, le Ministère du rail s'est refermé comme une huître.

Tous nos efforts pour entrer en contact avec les autorités chinoises pour parler du train rapide ont d'ailleurs été infructueux. «Ne faites rien sur ce sujet maintenant, choisissez un autre thème», nous a conseillé, sous couvert d'anonymat, le porte-parole d'une société allemande qui travaille directement avec le Ministère du rail.

«C'est très sensible en ce moment, explique Jonathan Chen, qui dirige depuis Shanghai l'antenne chinoise de Pixy, une société suisse spécialisée dans les instruments de visualisation utilisés dans les systèmes de signalisation. Avant l'été, nous étions en discussion avec les autorités pour un contrat, nous avons même parlé du prix.

Depuis l'accident, tout est en suspens.» Le service de communication du Ministère du rail, quant à lui, nous a indiqué qu'il ne répond à «aucune question durant plusieurs mois, par manque de temps».

Si le gouvernement marche sur des œufs, c'est que les problèmes autour du train rapide alimentent un débat plus large, portant sur l'ensemble du modèle de développement chinois. Hu Shuli, l'influente rédactrice en chef du magazine d'investigation Caixin Century Weekly basé à Pékin, estime que la concentration de pouvoir au sein du Ministère du rail – qui s'occupe à la fois du financement, du développement et de l'exploitation du réseau de chemins de fer – est en décalage total avec les ambitions de tendre vers une économie libéralisée. «L'accident de

Wenzhou est une partie du prix à payer pour ces erreurs. Désormais, il faut séparer les affaires gouvernementales et les affaires commerciales du Ministère», insiste-t-elle.

«Tout le système doit changer, affirme Zhao Jian, professeur en transports à l'Université Jiaotong de Pékin. L'accident de Wenzhou semble être dû à un cumul d'erreurs qui auraient pu être évitées: problèmes de signalisation, système défaillant du blocage automatique, formation insuffisante des conducteurs. La construction du barrage des Trois-Gorges a été discutée à l'Assemblée nationale populaire, alors que cela a coûté dix fois moins. Pourquoi ne fait-on pas la même chose avec le train rapide?»

Quand la Chine innove. Pour beaucoup, la réponse s'impose d'elle-même: le gouvernement a pris des raccourcis. Les Japonais, avec leur Shinkansen, ont mis presque cinquante ans à atteindre progressivement la vitesse de 300 km/h. La Chine est passée en seulement sept ans de 160 à 380 km/h (en excluant le Maglev, un train à sustentation magnétique allemand qui atteint 431 km/h mais n'est exploité que sur 30 kilomètres entre l'aéroport de Shanghai et le centre-ville). Pour y arriver, le gouvernement a choisi la voie rapide, passant par des transferts technologiques obtenus via des entreprises étrangères.

«Dans la plupart des pays, l'innovation est stimulée par le secteur privé, explique John C. Chiang, professeur au département de management de la technologie à l'Université de Pékin. Ceux qui réussissent vont de l'avant, ceux qui échouent perdent leur mise. En Chine, l'innovation est souvent pilotée par le gouvernement. Le risque, c'est que les signaux d'alarme ne fonctionnent pas.»

«Quand l'accident est survenu à Wenzhou, analyse Haili Cao, journaliste au magazine Caixin Century Weekly, c'est comme si une bulle avait éclaté. Les gens ont réalisé que le discours des dirigeants n'avait pas passé le test.» Pour cette enquêtrice qui a publié de nombreux papiers sur le train rapide, la corruption est à l'origine du dysfonctionnement du système. «En Chine, la croissance du PIB, la vitesse, ce sont des billets express pour l'ascension professionnelle d'un ministre ou d'un haut fonctionnaire. Cette dynamique pose problème, car elle exclut toute discussion publique d'un projet.»

Ces critiques ont le don d'énerver John Scales. «Un groupe d'entreprises privées aurait-il pu construire un tel réseau en si peu de temps? Aussi efficacement? Voilà les questions qui doivent être posées!» L'expert de la Banque mondiale a lu des dizaines d'articles de journaux étrangers sur le TGV chinois, mais peu d'analyses objectives, dit-il.

«Réformer le Ministère du rail? Mais vous ne pouvez pas attendre qu'une institution se réforme radicalement tout en bâtissant un réseau pareil en si peu de temps! C'est justement ce qui est si fascinant en Chine: tout ce qu'ils font ici se fait pour la première et probablement dernière fois. Ce n'est pas pour minimiser les problèmes, mais il y aura forcément quelques accroc.»

Ce débat n'est pas confiné aux experts: il trouve aujourd'hui un écho au sein de la société chinoise. Depuis l'accident de Wenzhou, de nombreux Chinois portent un regard critique sur ce qui leur a été vendu comme une réalisation exemplaire du gouvernement. «Chaque pièce possède deux faces, résume Alan Chang, quelques minutes avant de descendre du train à la gare de Pékin Sud. Ce train est rapide et très pratique, mais il comporte aussi certains risques. Maintenant je les connais, et j'ai fait mon choix.»