

TGV

La Chine à fond de train

L'ancien Empire du Milieu vit une révolution éclair. Et part à la conquête du monde

Andrés Allemand

Mao Zedong serait sûrement content. Ce 26 décembre, jour anniversaire du Grand Timonier, la République populaire vient d'inaugurer la première ligne de train à grande vitesse reliant Urumqi, lointaine capitale de ladite Région autonome ouïgoure du Xinjiang, à la ville de Lanzhou, chef-lieu de la province du Gansu. Entre les déserts rebelles peuplés de musulmans turcophones et les limites occidentales de la «Chine des Han», les 1800 km à franchir ne sont désormais plus qu'à douze petites heures de voyage. D'ici à 2017, on pourra se rendre à Pékin en seize heures au lieu de quarante.

Un exploit, certes. Mais une broutille comparé à l'annonce faite deux ans plus tôt, le 26 décembre 2012. La plus longue ligne de TGV du monde est alors entrée en service: les 2298 km séparant Pékin de Canton (Guangzhou en chinois) ne sont plus désormais qu'à huit heures de trajet, contre vingt-deux auparavant. Record provisoire, puisqu'il est maintenant question de relier Baotou, principale ville de Mongolie-Intérieure, dans le nord du pays, à Haikou, chef-lieu de l'île méridionale de Hainan. Quelque 3000 km à parcourir à près de 350 km/h!

Difficile d'imaginer que ce pays, où ne roulait aucun TGV avant 2007, compte aujourd'hui plus de la moitié du réseau mondial de chemins de fer à grande vitesse. D'ici à fin 2015 devra être achevé un gigantesque quadrillage formé par quatre lignes verticales et quatre horizontales (voir l'infographie ci-contre), soit en tout 18000 km de voies reliant la plupart des capitales de province. Des trains fonçant à plus de 250 km/h, mais parfois à 300, voire à près de 350 km/h. L'objectif déclaré, c'est de compter 25000 km de voies rapides d'ici à 2020. Cette ambition fut à peine freinée en 2011 par un terrible accident coûtant la vie à 40 passagers. Qu'à cela ne tienne. Des responsables furent condamnés et la compagnie ferroviaire restructurée, puis le boom du rail reprit à fond de train.

Bref, c'est un «Grand Bond en avant» ferroviaire. Il paraît difficile à rentabiliser, certes. Mais il remplit bien d'autres objectifs. Voyez plutôt.

1 Désenclaver et booster le «ventre» de la Chine

Le boom économique chinois a fait connaître des mégapoles comme Pékin, Shanghai ou Canton. Il faudra désormais s'habituer à bien d'autres noms, car le réseau TGV désenclave désormais la plupart des capitales de province éloignées des côtes. Zhengzhou, Wuhan, mais aussi Xi'an, l'énorme Chongqing et même Chengdu, située à 1600 km de Shanghai. Soudain connectées, elles offrent un potentiel économique encore plus prometteur aux entreprises. A en croire la Municipalité de Chengdu, la moitié des plus grandes compagnies mondiales ont déjà commencé à migrer leurs sites de production vers l'intérieur du pays, écrit la BBC. Le coût de la main-d'œuvre et des terrains, bien plus avantageux que sur la côte, attire les multinationales. De son côté, la population locale, grâce au TGV, peut penduler plus vite et plus loin, donc saisir des opportunités professionnelles. Bref, la Chine compte sur le chemin de fer pour réduire les disparités économiques avec les provinces de l'intérieur.

2 Conquérir Ouest ouïgour et Nord mongol

La liaison avec le Xinjiang, ce Far West chinois, constitue une deuxième étape du développement du réseau TGV, hors des territoires très largement peuplés par l'ethnie Han. Il s'agit de faciliter l'intégration et le développement de cette vaste région «autonome» en proie à une agita-



Gigantesque
Une base de maintenance de trains à haute vitesse à Wuhan, dans la province du Hubeï. REUTERS

tion récurrente, les Ouïgours turcophones et musulmans n'appréciant guère l'augmentation constante de la population Han et sa domination tant économique que politique. L'ouverture, dans un second temps, de lignes TGV vers l'Asie centrale doit permettre de faire du Xinjiang le passage obligé d'une nouvelle route de la soie.

De même, la future ligne entre Mongolie et Hainan doit connecter la minorité du nord avec l'économie de la Chine des Han, dont le réseau ferroviaire traverse trois grandes voies navigables et donc commerciales: le fleuve Jaune au nord, le fleuve Bleu (Yangtsé) au centre et la mer de Chine méridionale. Un TGV qui relie, en outre, des destinations touristiques populaires.

3 Une route de la soie reliant l'Europe à l'Asie

Londres-Pékin en 48 heures? C'est bien le projet que caresse Pékin depuis plusieurs années: relier l'Europe à grande vitesse. Par les capitales d'Asie centrale d'abord, puis par Moscou ou Kiev... Une nouvelle route de la soie, donc, qui faciliterait le commerce chinois à toutes les stations. Car, même si les passagers préféreront encore prendre l'avion, le transport de fret deviendra lui beaucoup plus rapide que par voie maritime. L'avantage serait évidemment d'autant plus grand pour les villes de l'intérieur de la Chine, déjà très éloignées des côtes. Pour le même genre de raison, la République populaire cherche à connecter son réseau aux pays d'Asie du Sud-Est: à travers le Laos, la Thaïlande et la Malaisie jusqu'à Singapour, mais aussi le Cambodge et le Vietnam. Une autre liaison vers la Birmanie, l'Inde et le Pakistan est envisagée.

4 Pékin-New York sous le détroit de Béring

Projet pharaonique ou pure propagande? L'agence Xinhua a fait état d'un étonnant projet étudié à Pékin dans les académies d'ingénierie: une ligne TGV de 13000 km reliant la Chine et les Etats-Unis, en passant par la Sibérie russe, l'Alaska et le Canada. Elle serait non seulement la plus longue du monde, mais impliquerait également une autre prouesse: creuser sous le détroit de Béring un tunnel de 200 km, soit quatre fois la longueur de celui sous la Manche. Complètement fou? Certes, mais pourtant faisable. La véritable difficulté, ce serait de rentabiliser un investissement aussi colossal. Mais peut-être s'agit-il simplement de frapper les esprits, de montrer que, pour l'industrie ferroviaire chinoise, rien n'est impossible.

5 Le nouveau Made in China est sur les rails

La Chine ne fait pas que fabriquer des TGV. La République populaire, qui a commencé par importer dans les années 1990 la technologie occidentale, se pose aujourd'hui, sur les marchés d'exportation, comme un concurrent redoutable pour des géants comme Siemens, Alstom, Bombardier ou Hitachi-Kawasaki. Et cela grâce à des coûts très bas et des délais de fabrication très brefs pour des performances équivalentes. A Pékin, on dit du premier ministre Li Keqiang qu'il est le meilleur représentant de commerce de l'industrie ferroviaire. Grâce à la «diplomatie du TGV», une liaison chinoise à grande vitesse relie depuis l'an dernier Istanbul à Ankara. Au Venezuela s'est ouvert le premier chantier d'Amérique latine. Les Chinois sont dans la course pour décrocher un contrat phénoménal au Mexique. Des accords seraient aussi en discussion avec une dizaine de pays en Asie, en Afrique, mais aussi en Occident. Ce serait sans doute une manière de financer en partie le gigantesque développement ferroviaire en Chine. Mais aussi une façon de se rendre indispensable sur les marchés des pays émergents.

Le plus grand réseau mondial de trains à grande vitesse



Le Transsibérien et la nouvelle route de la soie



Le projet fou de liaison entre la Chine et les Etats-Unis

