



**HAL**  
open science

## Services ferroviaires eurasiatiques et stratégies économiques et géopolitiques de la Chine

Yann Alix, Brigitte Daudet

► **To cite this version:**

Yann Alix, Brigitte Daudet. Services ferroviaires eurasiatiques et stratégies économiques et géopolitiques de la Chine. *Région et Développement*, 2015, 41, pp.149-162. hal-02173184

**HAL Id: hal-02173184**

**<https://normandie-univ.hal.science/hal-02173184>**

Submitted on 4 Jul 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

NOTE ET DOCUMENT

**SERVICES FERROVIAIRES EURASIATIQUES ET  
STRATÉGIES ÉCONOMIQUES ET GÉOPOLITIQUES  
DE LA CHINE**

**Yann ALIX<sup>\*</sup>, Brigitte DAUDET<sup>\*\*</sup>**

***Résumé** - Les infrastructures de transport structurent les territoires et modèlent les réseaux d'échanges. Au cours des deux dernières décennies, la République populaire de Chine a orchestré la modernisation infrastructurelle de la frange côtière au service d'une économie d'exportation. Avec l'émergence des réseaux ferroviaires Eurasiatiques, de nouvelles dimensions spatiales et stratégiques animent la Chine. Le rééquilibrage du développement domestique vers les provinces de l'intérieur se conjugue avec les ambitions géopolitiques sur l'Asie Centrale. La Chine promeut croissance économique, rapprochement politique et stabilité sécuritaire avec ses voisins et les voisins de ses voisins. Les réseaux ferroviaires conteneurisés reliant l'Europe à la Chine via la Russie, le Kazakhstan ou encore la Mongolie constituent la pierre infrastructurelle d'un vaste dispositif visant à construire le plus grand marché économique du monde. Pour le pouvoir central de Beijing, une habile géostratégie s'est engagée pour conserver le contrôle de ces artères ferroviaires en devenir.*

**Mots-clés** - TRANSPORT, LOGISTIQUE, INTERMODALITÉ, GÉOPOLITIQUE, DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL, PLANIFICATION STRATÉGIQUE

**JEL Classification** - L92, O18, R420

---

\* Délégué Général, Fondation SEFACIL. Yann.alix@sefacil.com

\*\* Professeure en développement territorial et géopolitique, Ecole de Management de Normandie. bdaudet@em-normandie.fr

## 1. INTRODUCTION

Fort de sa légitimité croissante du G20 et leader incontesté des BRICS, la République populaire de Chine continue de se décomplexer en matière de politique étrangère. En Mer de Chine, sur l'Océan Indien ou sur le continent Africain, la Chine assume une politique économique et stratégique expansionniste. Le XVIII<sup>ème</sup> congrès du Parti Communiste Chinois a dévoilé les outils de la politique étrangère de Beijing avec, entre autres :

- un positionnement affirmé comme contributeur incontournable des missions onusiennes ;
- la mobilisation de prêts et aides sans conditionnalités humanistes auprès des pays émergents partenaires ;
- le développement des échanges commerciaux et des IDE chinois avec ces mêmes partenaires émergents, particulièrement en Afrique et en Amérique Latine ;
- ou encore un important travail politique bilatéral ou multilatéral pour diffuser l'influence de la superpuissance chinoise avec des initiatives récentes à l'égard de l'Asie Centrale et le Moyen-Orient.

Le concept de l'intérêt fondamental martelé par les plus hauts dignitaires chinois trouve une concrétisation originale et pragmatique avec les pays voisins de l'Asie Centrale. Au cœur du processus de rapprochement pacifique véhiculé notamment par l'Organisation de Coopération de Shanghai, les secteurs du transport et la logistique s'imposent comme le vecteur du développement des liens commerciaux entre la Chine et les pays partenaires. Ils constituent par ailleurs un élément structurant de certaines continuités territoriales sous-régionales. Par-delà le poids des héritages politiques et idéologiques, une forme d'aménagement du territoire s'incarne avec ces pénétrantes ferroviaires transcontinentales. Les enjeux d'une stabilité politique mais aussi économique et commerciale animent les ambitions de Pékin et de plusieurs de ses partenaires sous-régionaux.

Les ponts ferroviaires eurasiatiques conjuguent trois dimensions géostratégiques :

- la possibilité de servir les marchés européens sans emprunter la route royale maritime via le Canal de Suez ;
- la possibilité de renforcer l'influence chinoise dans tous les satellites méridionaux de l'ex-URSS jusqu'à la Mer Noire et son nouvel allié la Turquie ;
- la possibilité de mettre sous pression le pouvoir Russe qui voit autant une opportunité stratégique qu'une menace diplomatico-économique avec le passage de trains-blocs conteneurisés sur son territoire.

Une quatrième dimension a trait à la politique intérieure chinoise et l'ambition de structurer par l'infrastructure le développement économique des provinces intérieures chinoises [Scales, Sondhi & Amos, 2012].

La fécondation des territoires traversés constitue un enjeu majeur de stabilisation sociale sur les provinces les plus excentrées et les moins bénéficiaires de la croissance de ces deux dernières décennies [Alix & Zhong-Zhen, 2011]. Une intégration nationale des régions les moins avancées, les plus reculées ou encore les plus « turbulentes » constitue un enjeu essentiel de la stabilité du nouveau « modèle chinois » prôné par l'ouverture politique et économique internationale [Alix, 2013].

L'objet de la présente contribution vise à présenter les facteurs logistiques et multimodaux qui font aujourd'hui des ponts terrestres ferroviaires eurasiatiques une vraie solution de complémentarité aux services « all water » via le Canal de Suez. Une première partie plante le décor de la planification stratégique orchestrée par le pouvoir de Beijing avec le transport comme élément structurant de réseaux autant domestiques que transcontinentaux. Quelques considérations géopolitiques sur l'Asie Centrale complètent la description des principaux enjeux de l'intégration commerciale sous-régionale. Une deuxième partie dissèque les services actuels proposés entre la Chine et l'Europe via le territoire russe et les solutions logistiques alternatives plus au sud. Une discussion prospective conclut la contribution avec des considérations sur le rôle central de la Chine et les modalités complexes du futur des relations sino-russes en matière de transport.

## **2. POLITIQUE, ÉCONOMIE, STRATÉGIE : RETOUR SUR QUELQUES OUTILS DE LA CROISSANCE DOMESTIQUE ET INTERNATIONALE CHINOISE**

Le nouveau millénaire marque une accélération significative des initiatives diplomatico-économiques chinoises à l'égard de ses voisins et des voisins de ses voisins [Cabestan, 2007]. Sous la tutelle chinoise, le Shanghai Cooperation Organization (SCO) regroupe dorénavant cinq Nations centre-asiatiques (Russie, Kazakhstan, Tadjikistan, Kirgizstan et Ouzbékistan) auxquelles il convient d'ajouter cinq Nations riveraines avec un statut de membre observateur (Mongolie, Pakistan, Inde, Iran et Afghanistan). Toutes ont en commun de vouloir mettre en place un environnement politique et stratégique favorable aux échanges. La facilitation du commerce et l'élimination progressive des barrières héritées des systèmes bureaucratiques exigent une entente globale [Arvis, 2010]. Les ponts terrestres ferroviaires apparaissent en quelque sorte comme l'expression infrastructurelle de ces nouvelles prédispositions pour orchestrer une forme de « marché intermédiaire gigantesque » positionné idéalement entre l'Europe et la Chine<sup>1</sup> [Roest-Crollius, 2012].

Dans le contexte de l'expansion internationale de la Chine par le continent eurasiatique, le soutien à des renforcements économiques et des accords de stabilisation politico-commerciale nécessite de créer des valeurs ajoutées sur les territoires empruntés et traversés. La China Transportation Association explique

---

<sup>1</sup> TRACECA, 2012, *TRACECA Corridor Development is the Transport Policy Priority of Georgia*. TracecaNews, 23-12-2012. Accessed in <http://www.shippingonline.cn/news/newsContent.asp?id=10095>

en substance que les services terrestres eurasiatiques concourent autant à sauver du temps de transit pour les importateurs/exportateurs qu'à stimuler les échanges avec les nations du Centre de l'Asie. Depuis la mise en place du SCO en 2001, la valeur des échanges commerciaux entre la Chine et les 5 pays partenaires a été multiplié par 10 pour atteindre en 2011 un total de 111 milliards US\$. En Septembre 2011, Urumqi, capitale de la province chinoise autonome de l'Uygur, accueillait la 1ere China-Eurasia Expo où toutes les Nations riveraines de la Chine, qu'elles soient petites, moyennes ou grandes, pouvaient débattre toutes les potentialités offertes pour consolider un marché commun centre-asiatique<sup>2</sup> ! Ces fixations de valeur sur des territoires pas seulement traversés et la stimulation de nouveaux carrefours d'échanges constituent des relais structurants entre l'Union européenne et la Chine.

Sur le plan géopolitique, ces infrastructures structurantes constituent un élément essentiel de la constitution progressive d'espaces économiques sous-régionaux sur des territoires immenses. La géographie parle d'elle-même puisque les lignes qui relient la Chine à l'Europe traversent potentiellement 40% des terres émergées, desservent ¾ de la population mondiale et couvrent plus de 70% des réserves prouvées minérales. Autant dire que la mise en réseau de services réguliers terrestres dans un environnement économique de « presque libre échange » constitue en soi une véritable révolution géostratégique sur laquelle la Chine compte peser de tout son poids. L'ouverture de ces réseaux transcontinentaux a été précédée d'une stratégie nationale qui continue de se déployer sur les provinces du centre du pays et les confins orientaux de la Chine [He, Wei & Xie, 2008].

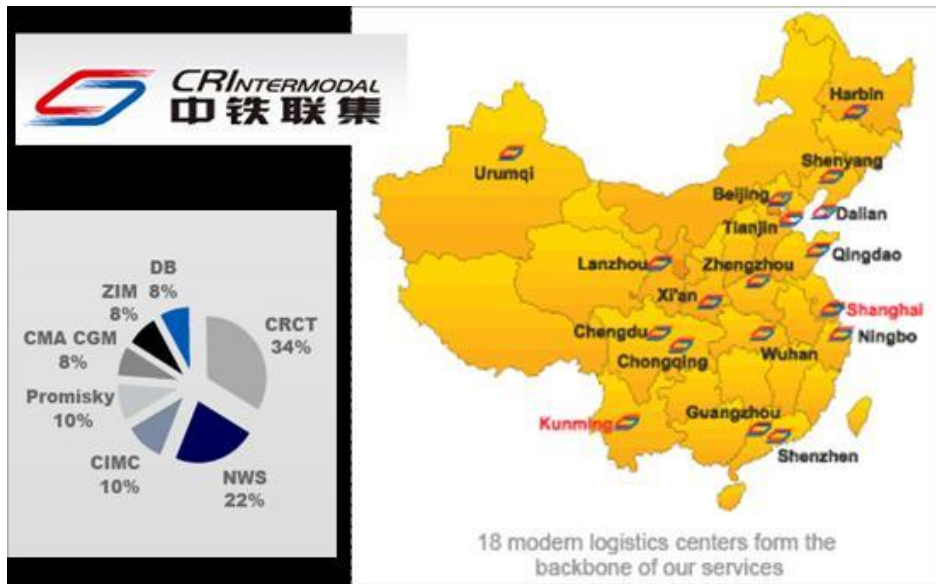
En Chine, la planification stratégique sur le long terme trouve sa cohérence dans le temps par les lignes directrices des plans quinquennaux. Après avoir transformé l'appareil portuaire national en une formidable porte de sortie des exportations industrielles et manufacturières chinoises, le gouvernement central annonce dans son XIIème plan quinquennal (2010-2015) : "Transport should support the optimization of the re-structure of the regional economy".

Dans le plan quinquennal précédent, les investissements pour le seul secteur de transport ont crû de 20% par an avec une structuration prioritaire des réseaux intérieurs (interconnections Nord/Sud et "pénétrantes" Est-Ouest). Dès 2003, le Ministry of Railway établit le China Railway Container Transport Corp. Ltd (CRCT) qui est en charge du déploiement domestique et international du transport conteneurisé intermodal. En 2007, le CRCT finalise un accord de partenariat historique avec 7 autres entités (dont les compagnies maritimes CMA-CGM et ZIM et le spécialiste ferroviaire Deutsch Bahn) pour créer CRIntermodal Inc. CRI Inc. s'apparente à un véritable cheval de Troie de la conquête intermodale intérieure chinoise. 18 terminaux ferroviaires conteneurisés, 40 Rail Freight Stations et plus de 100 sites intérieurs embranchés au réseau intérieur sont alors planifiés (figure 1).

---

<sup>2</sup> China Daily, Trade across Central Asia boosted by railway land bridge to Europe. 2012, December, 6th.

**Figure 1. Planification ferroviaire conteneurisée pour servir la circulation intermodale domestique chinoise**



Source : Ministry of Railway. Compilation par Yann Alix, 2009.

Dans une vision planifiée à long terme, ces premiers jalons construisent le futur réseau national de 16000 kilomètres de services ferroviaires à double empiement qui devraient mailler les principaux centres économiques du pays en 2020. Conséquemment, ce réseau intérieur, connecté aux têtes de ponts maritimes, sert de vecteur infrastructurel pour développer les régions du Centre très peuplées et encore trop peu intégrées à la réussite économique et financière côtière. Le transport ferroviaire, le transport routier, la logistique ou encore la modernisation de la circulation fluviale sur les grandes artères fluviales Est-Ouest, doivent connecter de nouveaux foyers de consommation/production tout en libérant la circulation des biens et des personnes. 800 millions de chinois « intérieurs » constituent le premier marché asiatique à conquérir avant de dépasser les frontières et consolider les ententes avec des grands pays comme la Mongolie ou le Kazakhstan. La maîtrise des coûts logistiques et de transport se traduit par l'impérieuse nécessité de massifier et d'équilibrer des flux imports et exports. L'interpénétration des potentialités domestiques avec celles des pays limitrophes et/ou enclavés d'Asie Centrale redéfinit en quelque sorte l'attractivité économique et logistique de grands carrefours intérieurs. Une forme d'aménagement hyper planifié du territoire chinois est en cours où les infrastructures de transport constituent un élément central de la stratégie sur le long terme de Pékin. La modernisation des campagnes, son industrialisation et sa tertiarisation, se matérialise par ces titanesques chantiers dans ces provinces qui ne furent que trop peu impactées par la croissance économique et financière de la frange côtière.

### 3. LES PONTS TERRESTRES EURASIATIQUES : ENJEUX STRATÉGIQUES ET RÉALITÉS LOGISTIQUES

Les enjeux stratégiques et logistiques sont clairs : disposer des services ferroviaires les plus fiables sur les réseaux les moins contraignants dans des solutions intégrées les plus rapides et sécurisées. Aujourd'hui, plusieurs options relient les trois plus grands ports de l'ouest européen (Rotterdam, Hambourg, Anvers) avec des solutions qui empruntent successivement la Pologne, la Biélorussie, la Russie, la Mongolie puis la Chine pour les options dites « du centre » avec une combinaison de services qui permet de connecter Beijing et de grands centres de productions industrielles et manufacturières de la Chine (comme Lianyungang ou Shenyang). La ligne mythique du Trans-Siberian Railway qui dorénavant se prolonge pour le fret de Moscou jusqu'à Rotterdam permet aussi des « connexions » avec les services du Trans-Mongolian Railway et du Trans-Manchurian Railway. Le Trans Eurasia Express avait inauguré ces premières solutions intégrées en offrant un train bloc rempli de composants électriques et électroniques Fujitsu-Siemens au départ de Xiangtang dans le sud-ouest chinois, via Beijing, la Mongolie, la Russie, la Biélorussie, la Pologne jusqu'au port d'Hambourg (Figure 2).

**Figure 2. Tracé du pont terrestre ferroviaire qui relie Hambourg à Beijing et Xiangtang**



Source: DB Schenker 2009.

Depuis, moult exemples confirment la pertinence logistique de telles routes à l'instar des services dédiés pour le constructeur automobile allemand BMW qui utilisent le lien exploité par DB Schenker pour envoyer des pièces automobiles de son usine de Leipzig à destination de son usine d'assemblage chinoise de Shenyang. Les transit times (entre 21 et 23 jours) et la flexibilité (une rotation par jour) permettent une logistique à stocks réduits avec un lien ferroviaire de 11,000 kilomètres sans rupture de charge à part aux passages frontaliers avec les écartements de voies et changements de matériels de traction. Au-delà du raccourcissement des délais de transport, ce sont l'élimination des kilomètres rou-

tiers depuis les ports maritimes allemands et chinois qui apparaissent décisifs dans la gestion des opérations. Les connexions ferroviaires en porte-à-porte éliminent les transferts modaux et les surcoûts liés aux organisations logistiques complexes pour assurer les services entre les quais maritimes et les usines situées loin des façades côtières. L'opportunité logistique de connecter des sites industriels et manufacturiers localisés en arrière des grands ports maritimes crédibilise d'autant plus ces nouveaux liens ferroviaires. Des connexions dédiées sur des zones logistiques intérieures apparaissent de plus en plus cohérentes avec la croissance progressive de trafics organisés en train-blocs.

**Figure 3. Solutions ferroviaires européennes, asiatiques et chinoises proposées par HUPAC, Russkaya Troyka et Eurasia Good Transport Inc**



Source: HUPAC 2011.

Depuis Mai 2011, les autorités portuaires anversoises, le Conseil de développement de la région d'Anvers et les services des douanes belges se sont engagés dans un lien ferroviaire pour rallier Chongqing, plus important centre industriel de la Chine intérieure. Située sur le Upper Yang Tse, en amont de Yuhan, autre centre essentiel de la production industrielle chinoise, la conurbation de Chongqing compte 30 millions d'habitants. Elle constitue un carrefour névralgique des systèmes multimodaux domestiques à plusieurs milliers de kilomètres de navigation fluviale de l'embouchure et des terminaux maritimes de Shanghai. Cette route a été mise en exploitation avec l'engagement de l'intégrateur logistique suisse Hupac en partenariat avec la dynamique compagnie privée russe Russkaya Troyka dont les chemins de fer nationaux russes sont actionnaires à 25% (et 50% pour la filiale Far Eastern Shipping Company du FESCO Transport Group)<sup>3</sup>. La figure 3 rend compte de la couverture spatiale et du maillage entre les solutions ferroviaires et les principaux terminaux maritimes situés aux deux extrémités des tronçons terrestres.

Ces corridors, dont les artères principales sont orientées Est-Ouest, présentent des ramifications « régionales » avec des tronçons qui permettent de servir les grands foyers de population de l'Asie du Centre mais aussi des extensions

<sup>3</sup> Ship to Shore Magazine, 2011. *La via della seta è in discesa: parte bene l'Eurasian Landbridge. Un 2010 positivo per il servizio Europa-Cina di Hupac, Russkaya Troyka ed Eurasia Good Transport.* Lunedì 28 Febbraio, 17-18.



stratégiques vers la Corée du Sud et ses ports conteneurisés. Une captation économique et logistique assure une volumétrie potentielle de trafics tant dans le sens « eastbound » que « westbound ». Ces opportunités commerciales renforcent la pertinence de ne pas construire uniquement un lien infrastructurel entre les deux foyers européens et chinois.

L'ambition à terme est d'orchestrer des consolidations de flux avec des groupages/dégroupages de flux sur des points névralgiques intérieurs [Otsuka, 2001]. Hyundai et Mitsui ont déjà signé des accords de partenariats pour consolider des trains blocs de pièces automobiles.

En 2010, 416 trains ont permis de transporter plus de 80,000 evp, essentiellement sur le cœur du système, c'est-à-dire le lien entre Moscou, Novosibirsk et Vladivostok avec un temps de transit qui avoisine maintenant 10 jours (contre 13 jours les années précédentes). Les extensions européennes, chinoises et coréennes interviennent comme des continuités logistiques des systèmes de transport « pan-russes » pour des filières porteuses comme l'automobile, la cosmétique, l'informatique, les machineries lourdes ou encore l'agro-alimentaire.

Le CRCT et CRI ont signé un accord tripartite avec Eurasia Good Transport Inc (GT) pour une coopération renforcée afin de consolider des opérations de transport de produits chimiques pour le compte du géant allemand BASF en utilisant autant le pont terrestre eurasiatique que les terminaisons des réseaux intermodaux domestiques chinois. Pour une meilleure compréhension de l'interpénétration des intérêts internationaux et domestiques orchestrés par la Chine, il suffit de prendre le cas de GT lancée en 2008. La structure capitalistique de GT est en soi une indication de la stratégie chinoise avec une joint-venture complexe qui regroupe :

- la China National Silk Import & Export Corp.
- l'Institute of Logistics & Transportation of CCTA (China Communications & Transportation Association)
- le Beijing Xingchang High-Tech Dvp. Co. Ltd
- Century Top. Inc.

Des exportateurs, des organisateurs de transport, une dose de technologie et de recherche et surtout des intérêts d'affaires qui se regroupent pour une mission aussi ambitieuse que décomplexée : "Our logistics services consist of three sections: international block train transport, international road-rail-sea multimodal transport, international bulk and LCL cargos rail transport and logistics service. We also work as freight forwarder for door to door business and logistics services in both domestic and international areas. Apart from general cargo, GT is cooperating with its strong partners in both China and abroad to work together on hazardous and chemical cargos containers transport through Eurasia land bridge".

La dernière pierre à la construction d'une véritable chaîne logistique intégrée eurasiatique consistait à mobiliser des intérêts ferroviaires allemands pour pénétrer les marchés de l'Union Européenne. La signature mi 2010 du MoU entre le

Chinese Ministry of Railways et la Deutsche Bahn entérine cette étape essentielle pour consolider des solutions ferroviaires intégrées sur 10,000 kilomètres ! Le Dr. Karl-Freidrich Rausch, qui officie sur le Board de DB Mobility Logistics AG résume parfaitement les enjeux stratégiques d'une offre ferroviaire eurasiatique compétitive : "The more Chinese production sites that move for the coast inland, the more interesting rail transport to Europe becomes for many manufacturers. We want to meet this demand".

Ces solutions ferroviaires transcontinentales mêlant intérêts chinois, russes et européens se trouvent d'ores et déjà concurrencées par des trajets plus méridionaux et impliquant d'autres partenaires politiques et économique. La route qui passe par l'Ukraine et surtout le plus grand pays enclavé de la planète, le Kazakhstan via le nœud incontournable de Druzhba, profite d'un parcours chinois de plus de 4,000 kilomètres sans aucune rupture de charge ni passage frontalier. Cette solution est encore une fois politiquement très importante pour Beijing dans ses relations avec Astana. Enjeu : la stimulation des échanges entre les régions pauvres de la Chine intérieure et le Kazakhstan. Cette solution méridionale du pont terrestre se conjugue avec les intérêts sino-turcs et les opportunités de voir se déployer des services directs entre le sud de la Chine et la Turquie ; considérée autant pour sa position géostratégique que pour la taille de son marché domestique [Işik, 2012 ; Engdahl, 2012]. Les gouvernements chinois et turc ont signé un accord suite à une visite diplomatique très remarquée. Un lien ferroviaire conteneurisé pourrait relier le Delta des Perles avec le port et la zone économique exclusive de Shenzhen à la Turquie via le Myanmar, la Bangladesh, l'Inde, le Pakistan, l'Iran et ainsi rallier l'Europe par le sud et non le nord<sup>4</sup>.

Les différences d'écartement des voies et les multiples manutentions des matériels freinent la fluidité des systèmes logistiques (exemples parmi d'autres : frontières entre la Pologne et la Biélorussie ou entre la Mongolie et la Chine). Les surcoûts, les pertes de temps, les bris supplémentaires pour les matériels et les marchandises s'intègrent dans la structure finale des coûts. La modernisation des matériels roulants et de tractions apparaît comme un élément de l'équation avec des coûts d'investissements importants pour les tractionnaires et les logisticiens. La réfection et l'entretien de réseaux internationaux fragilisent également la garantie d'une qualité d'ensemble des services. Si la Russie a parié depuis longtemps sur la modernisation de ses réseaux infrastructurels, ce n'est pas nécessairement le cas de ses ex-satellites.

L'implication de plusieurs Nations sur une solution ferroviaire intégrée exige une continuité opérationnelle et stratégique. Or, la conjugaison des ambitions d'intégration internationale avec les enjeux de politique intérieure apporte une certaine dose d'incertitude à moyen et long termes ; et ce malgré les aides chinoises ou russes et l'apport des investisseurs privés. La plupart des pays traversés parmi lesquels le Kazakhstan revendique l'impérieuse nécessité de fixer des valeurs, des emplois et des services sur leur territoire. Cela signifie ne pas sim-

---

<sup>4</sup> Shipping on line, 2009. Yunnan accelerates construction of third Eurasia land bridge. Accessed in <http://www.shippingonline.cn/news/newsContent.asp?id=10095>

plement disposer de services aux points frontières. L'idée d'un accompagnement économique et commercial est au cœur de la relation diplomatico-économique avec la Chine.

L'ambition est triple :

- permettre aux produits chinois à destination de l'Europe et aux produits européens à destination de la Chine de transiter de manière efficace et efficiente via le territoire Kazakh ;
- mobiliser, former et payer des travailleurs Kazakhs pour des opérations sur les produits en transit et/ou sur les matériels en transit comme la maintenance, la gestion des parcs de matériels et des conteneurs, etc., et surtout ;
- organiser et coordonner des solutions logistiques Kazakhs en vue de grouper/dégrouper des produits internationaux et des produits domestiques.

Cette dernière option est essentielle pour consolider des activités manufacturières et logistiques, voire même industrielles sur le sol Kazakh. Le commerce bilatéral entre la Chine et le Kazakhstan doit continuer de croître dans les prochaines années sur une base de 3 à 5%.

#### 4. DISCUSSION

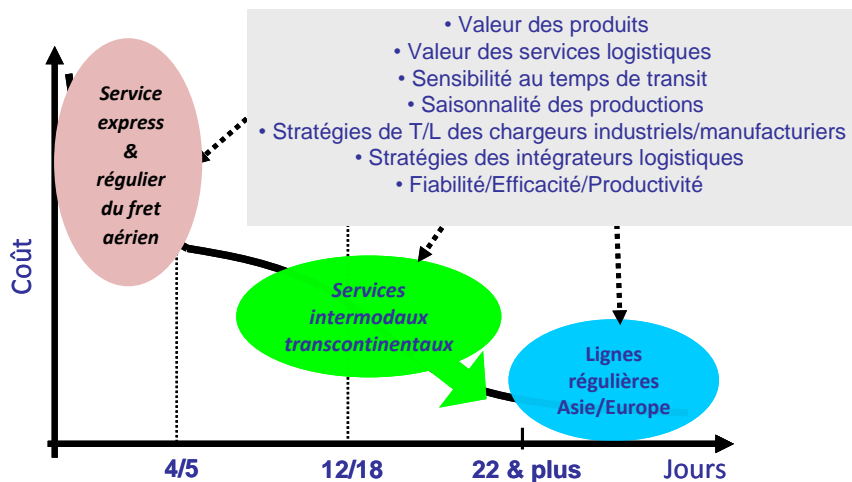
Les routes ferroviaires représentent des raccourcis géographiques. Fin 2008, une étude du Meedat rapportait qu'il en coûtait environ 4,000 euros la boîte sur les réseaux exploités par DB Schenker mais que les estimations de trafics potentiels à l'horizon 2030 pourraient couper de moitié ce tarif. Le coût evp/km devrait descendre en dessous des 10 centimes d'euros le kilomètre pour capturer les trafics les plus denses mais à moindre valeur ajoutée. Aujourd'hui, les solutions ferroviaires eurasiatiques entre la Chine et l'Europe intéressent des produits manufacturés à moyenne et haute valeur ajoutée (figure 4).

Une somme importante de barrières « non-physiques » doit être supprimée pour envisager une amélioration de la compétitivité des systèmes terrestres. La persistance de permis spécifiques, les tracasseries administratives, les contrôles physiques des marchandises, le pesage des colis ou encore les pratiques obsolètes de services douaniers tatillons constituent autant de contraintes à la fluidité et la performance logistique terrestre. L'élimination progressive de ces barrières « non –physiques » relève de réformes des pratiques administratives, douanières et fiscales d'appareils où le contrôle des frontières paraît aussi vital que symbolique [World Bank, 2008]. Le changement de l'environnement institutionnel passe par des politiques volontaristes qui dépassent très largement les seuls intérêts économiques et financiers [Kieck & Maur, 2011].

Les solutions de transport en train-bloc ne sont pas à l'abri des vols et des détournements massifs de lots complets. La volonté de mailler les réseaux et de combiner des solutions logistiques de groupage/dégrouper le long des tracés transcontinentaux augmentent les risques. Cet argumentaire de la sûreté/sécurité des convois a toujours demeuré très sensible dans les relations diplomatiques et politiques de la Chine (et de la Russie) avec ses voisins de l'Asie Centrale

[Zepp-LaRouche 2004]. L'amplitude des températures entre les froids sibériens hivernaux et les canicules estivales au cœur du continent ne doit pas être occultée. Les écrans plasma, les tablettes ou les composants électroniques n'apprécient guère les extrêmes de +50°C et de -50°C. [Portier et Gallo, 2012].

**Figure 4. Segmentation des solutions de transport en fonction de la sensibilité des produits au temps de transit, leur valeur initiale de revente et leur coût de production**



Source: Yann Alix, 2011 – Fondation Sefacil.

## 5. CONCLUSION

En chinois, « Jinbu » signifie « Progrès » mais sa traduction littérale demeure « avancer d'un pas » [Despeux, 2012]. Dans le contexte actuel, la politique chinoise à l'égard de ses partenaires de l'Asie Centre apparaît comme un modèle de stratégie pour continuer d'« avancer d'un pas ». Après la modernisation fulgurante de ses ports (1/3 de toutes les manutentions portuaires conteneurisées se font en Chine aujourd'hui contre moins de 1% il y a 20 ans), la Chine investit dans une expansion ferroviaire qui conjugue déploiements domestiques et pénétrantes internationales vers l'Asie Centrale. La puissance économique et financière de Beijing n'annihile nullement les considérations politiques, voire les subtilités culturelles héritées d'une Histoire particulièrement chargée entre ces nations. La stratégie multi scalaires s'avère d'autant plus intéressante pour les intérêts chinois avec un emboîtement de logiques géographiques, stratégiques et politiques :

- locales (gestion de la pression foncière de la frange côtière)
- régionales (planification politique – à tout le moins – des délocalisations industrielles et manufacturières vers les provinces intérieures)
- nationales (administration centralisée d'une forme de « cohérence territoriale d'ensemble » avec une tentative d'aménagement raisonné du territoire national par la construction massive d'infrastructures structurantes)

- et finalement internationales (avec les pays limitrophes, les pays voisins de l'Asie centrale et in fine les nouveaux partenaires stratégiques comme la Turquie).

Aujourd'hui, les enjeux économiques pour une expansion de l'influence chinoise à l'ouest de ses frontières terrestres s'assument par l'accompagnement dans les infrastructures ferroviaires. L'ensemble constitue une pièce d'un puzzle géopolitique et géostratégique qui pourrait aboutir finalement à la délimitation progressive d'une aire de marché communautaire sous-régionale. Dans le déploiement logistique des ponts terrestres ferroviaires, la Russie reste totalement incontournable. Son territoire est emprunté, ses infrastructures utilisées et ses services engagés dans des schémas de coopération avec les autres prestataires. Moscou, mais aussi Astana pour le pourtour politique du Kazakhstan ou Ankara pour sa position géostratégique centrale entre les marchés européens et moyen-orientaux, jonglent entre intérêts particuliers et partenariats stratégiques avec le richissime pouvoir central de Beijing.

En 2011, plus de 120 projets du CAREC ont mobilisé plus de 17 milliards de dollars d'investissement dont plus des trois-quarts dédiés au secteur des transports [CAREC, 2012]. Les connectivités entre corridors et les maillages entre les capitales économiques/politiques sous-régionales permettent de consolider les opportunités d'affaires. Les artères Est-Ouest des liens eurasiatiques s'embranchent à ces logiques sous-régionales. Le motto du CAREC « good neighbors, good partners, good prospects » résume combien la planification sous-régionale des investissements paraît comme le défi à relever ; autant pour les Etats-Nations que pour les opérateurs privés.

## REFERENCES

- Alix, Y., 2013. Structuration et maillage des réseaux de transport au service de l'expansion économique et politique chinoise. Cycle de Conférence du Club Chine Forever EM Lyon *La Chine au fil de l'eau : situation et enjeux du transport maritime et fluvial*. Maison de la Chine, 3 Octobre, Paris. France.
- Alix, Y., Zhong-Zhen, Y., 2011. La Chine : vers un recentrage stratégique sur les marchés domestiques ? Lecture prospective à travers les investissements en transport. *Conférence du Propeller Club de Genève*. 25 juin 2011. Genève. Suisse.
- Arvis, J.M., (and all), 2010, *Connecting to Compete : Trade Logistics in the Global Economy*. The World Bank. WDC.
- Cabestan, J.P., La politique étrangère chinoise : une Chine sans ennemis n'est pas forcément une Chine rassurante. *Hérodote*, 2007/2 n° 125, p. 11-27.
- Central Asia Regional Economic Co-operation, 2012, *Where to from Here? Corridor-based Transport Facilitation Arrangements in the CAREC Region*. 68p.

- Conférence Européenne des Ministres des Transports, 2006, *Les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie*. 85p.
- Despeux, C., 2012, En Chine, la remise en cause du progrès serait impensable. In *Quel avenir pour le progrès ? Les Cahiers de Ernst & Young*. 26-31.
- Engdahl, F.W., 2012. Eurasian Economic Boom and Geopolitics. China's Land Bridge to Europe: The China-Turkey high Speed Railway. *Global Research*. April, 27<sup>th</sup>.
- He, C., Wei, Y.D., Xie, X., 2008. Globalization, Institutional Change and Industrial Location: Economic Transition and Industrial Concentration in China. *Regional Studies*, Vol. 42, N°7, 923-945.
- Işik, I., 2012, *Integration of Turkey into the Trans-European Transport Network. A gateway between the Continents*. 2<sup>nd</sup> TRACECA Investment Forum. Brussels, BeB, 28<sup>th</sup>. 31p.
- Joong-Kun Cho, J., 2007. The Eurasian Land-Bridge and its impact on Global Logistics. *Journal of Transportation Management*, Fall 2007, 38-50.
- Kieck, E., Maur, J.C., 2011. Regional integration and customs unions. In *Border Management Modernization*. (Edited by Mc Linden G., Fanta, E., Widdowson, D., Doyle, T.). The World Bank. 231-250.
- Otsuka, S., 2001. Central Asia's Rail Network and the Eurasian Land Bridge. *Japan Railway & Transport Review*, N°28, 42-49.
- Portier, L., Gallo, A., 2012 Corridors maritimes et terrestres : quelles stratégies pour un opérateur de lignes régulières ? In *Les Corridors de transport (sous la direction de Y. Alix)*. Collection Les Océanides. Fondation Sefacil. Editions EMS, 143-151.
- Roest-Crollius, A., 2012. Potential for Eurasia landbridge corridors. Conference Improving European Railways. Budapest. Hungary,
- Scales, J., Sondhi, J., Amos, P., 2012, Fast and Focused - Building China's Railways. *China Transport Topics N°3*. Feb, 2012, 8p.
- World Bank, 2008, *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries: World Bank Contributions to implementing the Almaty Programme of Action*. The World Bank, WDC.
- Zepp-LaRouche, H., 2004, The Eurasian Land-Bridge: The Most Important Strategic Question Today. Accessed in <http://larouchepac.com/node/14728>

## **EURASIAN INTERMODAL LANDBRIDGE AND ECONOMIC AND GEOPOLITICAL STRATEGIES OF CHINA**

**Abstract** - *Transport infrastructures structure territories and define trade networks. Over the past two decades, China has completed the infrastructural modernization of its coastal territories which serve their export oriented economy. With the emergence of Eurasian Rail Networks, new spatial and strategic drivers are taken into account by Beijing. The key objective is to combine an improved domestic economic growth in the remote landlocked provinces with geopolitical ambitions into Central Asia. China promotes economic development, political stability and security concerns within its inland provinces as well as with their neighbouring countries. Eurasian Rail Land bridges linking Europe to China by crossing Russia, Kazakhstan or Mongolia appear as one of the cornerstones to build the largest economic market of the World. And Beijing definitely assumes a geostrategic role to keep the control of those new routes with a huge forthcoming potential.*

**Keywords** - TRANSPORT, LOGISTICS, INTERMODALITY, GEOPOLITICS, REGIONAL AND STRATEGIC PLANNING