

# Les challenges du TGV chinois

Par : Norbert | Mots clés : [challenges](#), [TGV chinois](#)

[French.china.org.cn](#) | Mis à jour le 13-06-2016



[[Favoris](#)] [[Imprimer](#)] [[Envoyer](#)] [[Commenter](#)] [[Corriger](#)] [Caractère:[A](#) [A](#) [A](#)]



Une série de revers essuyés par les exportations chinoises de TGV soulignent la nécessité d'être vigilant dans la signature de contrats et d'avoir une approche plus prudente focalisée sur les revenus, dans la vente à l'étranger des technologies avancées et compétitives de la Chine.

Jeudi dernier, XpressWest - une entreprise américaine, qui propose de construire une ligne de TGV de 370 km entre Las Vegas et Los Angeles - a mis unilatéralement fin à une joint-venture formée en septembre 2015 avec le consortium chinois, China Railway International (CRI).

China Railway Corp (CRC), l'opérateur des voies ferrées en Chine et la société mère de CRI, a déclaré vendredi, que l'entreprise américaine était « irresponsable ». Elle a également annoncé, qu'elle était légitimement en négociation sur cette affaire.

De nombreux autres projets de TGV à l'étranger rencontrent également des problèmes.

En mars, la Thaïlande a annoncé qu'elle prendrait l'entière responsabilité pour financer son projet de TGV et le pays a grandement réduit la longueur de voies ferrées proposée. Le pays devrait cependant quand même acheter les trains et la technologie venant de Chine.

Au Laos, peu de progrès ont été faits après la cérémonie d'inauguration en décembre 2015 d'un projet de TGV impliquant la Chine.

Et au Venezuela, un projet ferroviaire débuté en 2009 fut complètement arrêté, après la plongée du pays dans la crise économique, du fait du niveau exceptionnellement bas des prix mondiaux du pétrole.

La Chine a construit le plus grand réseau au monde de lignes à grande vitesse (LGV) en moins d'une décennie.

D'après le site internet de la CRC, 19 000 km de LGV étaient en opération fin 2015, et 10 000 km sont en cours de construction.

Cependant, seule la ligne entre Beijing et Shanghai est rentable et la CRC couvre officiellement une dette de plus de 4000 milliards de yuans (539 milliards d'euros).

Le rail accélère le développement économique local. Qufu, une ville-district du Shandong, a réussi à attirer un hôtel Shangri-la, en partie grâce à sa proximité avec la ligne Beijing-Shanghai.

Cependant, les investissements dans les infrastructures ne devraient jamais dépasser que modérément le potentiel d'une région, estime Sun Zhang, un expert du rail et professeur à l'Université Tongji de Shanghai.

Au niveau international, plus de travail doit être fait pour comprendre les aspects politiques, légaux, environnementaux et sociaux des pays, qui importent la technologie ferroviaire chinoise. Une lecture précise de la demande de TGV est essentielle du fait des coûts impliqués.

Pour Zhao Jian, un professeur de l'Université Jiaotong de Beijing, on ne peut nier le fait que la technologie chinoise des TGV est la meilleure au monde, mais celle-ci n'est bonne que si un acheteur potentiel peut se la payer.

« L'Audi A4 est considérée comme une bonne voiture. Mais pouvez-vous imaginer que chacun en possède une ? Ce ne serait tout simplement pas réaliste », explique Zhao Jian. Celui-ci ajoute, qu'il est peut-être préférable que le projet aux Etats-Unis ait été abandonné : « Le TGV reliant Beijing à Shanghai est rentable, car le flux des passagers atteint les 100 millions par an. Quelle est la population à Los Angeles ? Treize millions. »

Selon lui, les investissements dans les LGV sont motivés par le profit et ne devraient pas être confondus avec des projets d'aide, que la Chine avait lorsqu'elle aidait à la construction de voies ferrées dans des pays moins développés, comme ses projets en Afrique.

Le dossier américain est unique, car c'est la première fois qu'une entreprise dans un pays développé n'honore pas un contrat commercial, note Sun Zhang. Selon lui, il est également possible que l'accord ait été sabordé pour des raisons politiques.

Les produits ferroviaires chinois conviennent à toutes sortes de conditions climatiques et offrent une technologie avancée de trains de marchandises, du moment où une étude minutieuse est effectuée pour comprendre les besoins du pays étranger, explique Sun Zhang : « Ont-ils besoin de transporter des passagers ou du fret ? Ou les deux ? Cela doit être déterminé au préalable. »

Pour Zhao Jian, « les mêmes questions de rentabilité apparaîtront sur les autres projets en Asie du Sud-Est, avec la population servant de base pour mesurer le flux potentiel de passagers. L'Inde possède une population suffisamment grande pour rentabiliser le TGV. La question est de savoir si l'Inde peut se permettre la construction d'un tel projet ».

Suivez [China.org.cn](http://China.org.cn) sur [Twitter](#) et [Facebook](#) pour rejoindre la conversation.

Source: [french.china.org.cn](http://french.china.org.cn)