

## Les transports : généralités.

### Les principales réalités :

#### Les réalités géographiques :

- ❑ La Chine est un très vaste pays comptant de nombreux reliefs qui compartimentent le territoire et le rendent inégalement peuplé et développé.
- ❑ La Chine est un pays où les lieux de production et d'extraction des ressources naturelles (l'ouest et l'intérieur) sont très dissociés des lieux de leur transformation et de leur mise en valeur (l'est et les zones côtières).

#### Les réalités économiques :

- ❑ Depuis 1978, le secteur économique des transports qui a vu tripler ses effectifs, pour atteindre 21 millions d'actifs, représente 6% du P.I.B du pays.

### Le rééquilibrage route / rail :

- ❑ La répartition du trafic des marchandises se diversifie progressivement, mais reste marquée par la prédominance du chemin de fer. En 1998, la moitié (50,1%) du trafic est encore assurée par le rail (82% en 1952 ; 78% en 1957 et 73% en 1978).
- ❑ Le réseau ferroviaire<sup>1</sup> reste vétuste et peu performant : 21% de la longueur seulement est électrifiée et 66% compte une voie unique. Mais, dorénavant, les efforts portent sur l'amélioration qualitative et sur l'accroissement de la vitesse des trains.
- ❑ La densité du réseau routier<sup>1</sup> est de 130 km / 1000km<sup>2</sup> pour l'ensemble du pays, elle passe à 200 à 400 dans les provinces développées de l'est, ce qui reste faible. Les routes, dont 30% sont de bonne qualité, n'atteignent que 87% des villages et hameaux. Cette mauvaise desserte est souvent invoquée dans les publications chinoises comme l'une des causes de la persistance de la pauvreté de vastes zones peu peuplées et enclavées.
- ❑ Actuellement, l'équipement routier progresse rapidement et tresse un réseau moderne devant relier, par une douzaine de grands axes, les principales zones économiques du pays.

### Les disparités dans la répartition des moyens de transport :

Globalement, le réseau des transports chinois s'organise en quatre grands ensembles.

- ❑ Seule la Chine du Nord Est et du Nord dispose de véritables réseaux structurés.
  - Au Nord Est, un maillage dense associe transports ferroviaires, routiers et oléoducs, avec une ouverture sur les ports maritimes.
  - Au Nord (du Hebei au Jiangsu et du Shandong au Shanxi) le maillage est moins dense, mais il s'est renforcé sensiblement depuis vingt ans. Ce réseau se prolonge par un axe Nord – Sud qui passe par Beijing ainsi que par l'axe Est – Ouest du « Longhai » qui va de Lanzhou (capitale du Gansu) au port de Lianyuangang.
- ❑ Le bassin du Changjiang, jusqu'au Sichuan, constitue un vaste espace propice à la navigation fluviale. Il compte deux ports importants, Wuhan et surtout Nanjing. Le développement de Chongqing devrait être facilité par la réalisation de l'autoroute qui reliera le Sichuan à l'océan.
- ❑ La Chine du Sud est caractérisée par un maillage ferroviaire très lâche, alors que la desserte routière est entravée par un compartimentage important du relief.
- ❑ L'immense Chine de l'Ouest, très peu peuplée il est vrai, reste à développer. Cependant, les axes ferroviaire et routier Gansu – Xinjiang – Kazakhstan désenclavent cette vaste portion du territoire, tandis que des efforts importants ont été entrepris pour l'édification des routes stratégiques Qinghai – Tibet et Xinjiang – Pakistan.

**Au total, d'importants efforts ont été réalisés au début des années 2000. Ils ont permis de réduire sensiblement le « goulet d'étranglement des transports », mais les interrelations entre transports et développement économique restent fortes.**

<sup>1</sup> Voir la fiche « Les transports routiers et ferroviaires ».