Hit the road China

Le damier autoroutier chinois – tel les pièces du jeu de Go alignées, groupées – transforme progressivement un espace-temps abstrait en « territoire ». Depuis le début de la campagne de mise en valeur de son ouest, la Chine travaille, sans relâche et à une vitesse folle, à étendre son réseau routier. Car qui dit réseau de transport performant dit développement économique. Ce raisonnement simplissime s'appuie sur un modèle notoire : le haut capitalisme américain. L'âge d'or de l'économie américaine coïncide en effet avec la mise en place de son réseau national d'autoroutes – les « interstates » – permettant de relier entre eux tous les états, assurant ainsi une distribution rapide et efficace des biens destinés à la consommation, favorisant le commerce. On connaît aujourd'hui les limites de ce mode de transport pas du tout communautaire, et la crise pétrolière qui sévit depuis quelques années déjà remet en question les fondements même de nos systèmes économiques.

Mais la Chine ne s'arrête pas à de telles considérations. Car dans l'empire du milieu, l'« autoroute » n'est pas une simple infrastructure : elle est porteuse d'une symbolique forte. En l'occurrence, c'est le symbole de l'unification de la République Populaire de Chine, de la communication entre toutes les régions – urbaines ou rurales – d'un pays dont la superficie est 230 fois supérieure à celle de la Suisse. Symbole aussi de cette ouverture à l'Ouest, qui s'opère depuis près de trois décennies, et qui, aussi superficielle soit-elle, fait miroiter un mode de vie plus émancipé. Perspective, pour le peuple chinois, de prospérité et d'avenir.

L'Occident observe, ahuri, les transformations à très grande vitesse d'un pays qui lui échappe. Doit-on condamner cette Chine qui semble répéter les erreurs commises, en Amérique comme en Europe, lors du développement des grands réseaux de voiries ? Faut-il s'inquiéter, à l'heure des discours estampillés « durable », de l'engouement des 1,3 milliards de chinois pour la voiture ? Doit-on plutôt célébrer cette prospérité nouvelle qui, jumelée au développement de l'Inde, fait désormais pencher la balance de l'autre côté du monde et questionne la toute puissance des Etats-Unis ? Il faut en tout cas éviter de laisser de vieux relents coloniaux refaire surface et s'abstenir de poser sur la Chine un jugement ethnocentré. Les stratégies qu'elle adopte sont peut-être aussi légitimes que celles qui ont assuré la croissance de nos pays. Reste que la réalité chinoise, ses valeurs et sa culture nous dépassent : l'ingénierie y côtoie la magie pure. Logique et superstition ne sont que l'envers et l'endroit d'une pensée à la fois millénaire et actuelle.

Caroline Dionne

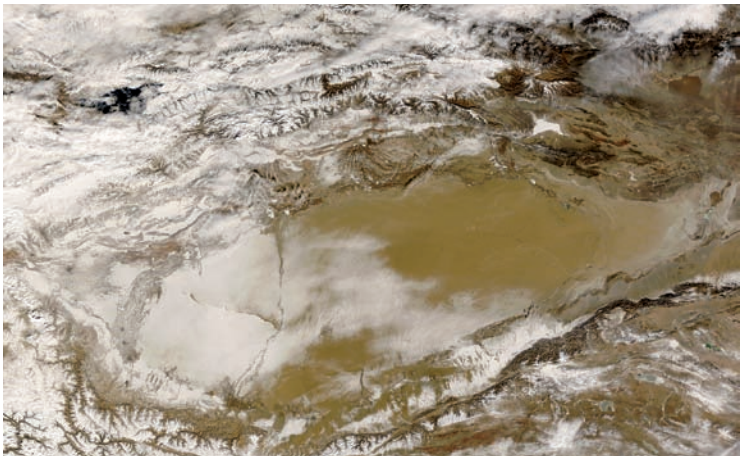
Florence Perret

Une nouvelle autoroute fend le sable du **Taklamakan**

TRANSPORTS

Après deux ans et demi de travaux, la deuxième plus longue autoroute du monde traversant un désert vient d'être inaugurée dans la région autonome du Xinjiang, à l'extrême ouest de la Chine. Une prouesse technique pour des enjeux colossaux dans cette région stratégique aux huit frontières.

Près de mille kilomètres d'est en ouest, plus de 400 kilomètres du nord au sud : le mythique désert du Taklamakan a, au début du siècle dernier, fait frissonner des aventuriers comme Ella Maillart[1], le Britannique Peter Flemming[2] ou encore le Suédois Sven Hedin[3]. Il porte en Chine un deuxième nom, « La Mer de la Mort ». Avec 337 600 km^2 d'étendue de sable, ce qui fait de lui le deuxième plus grand désert du monde et le premier de Chine, l'inquiétant Taklamakan (« d'où l'on ne ressort jamais », selon une traduction ouighoure) n'était guère fréquenté jusqu'ici que par des chameaux de Bactriane, des gazelles à goître ou quelques onagres. Une longue route, la deuxième, coupe désormais cet espace qui s'étend dans le bassin de Tarim, aux confins ouest du pays. Ce coin d'Asie centrale que l'on appelait le Turkestan oriental et qui, le 1er octobre 1955, est devenu « la Région autonome ouighoure du Xinjiang » selon un décret de la toute jeune République populaire de Chine (RPC).



1

Le Xinjiang – la dénomination utilisée par Pékin signifie « nouvelle frontière » – est une région on ne peut plus stratégique. Et l'était déjà du temps de la Route de la Soie avec des oasis qui y figuraient comme des étapes incontournables. Aujourd'hui, la région autonome est forte de 20 millions d'habitants et connaît le plus rapide accroissement de population de Chine[4]. Situé à l'extrême nord-ouest du pays et représentant un sixième de sa superficie (quarante fois la Suisse !), le Xinjiang se trouve en effet au carrefour de huit pays : Inde, Pakistan, Afghanistan, Tadjikistan, Kirghizstan, Kazakhstan, Russie et Mongolie. 5 600 kilomètres de frontières terrestres pour des enjeux gigantesques.

Les ressources du Xinjiang

Le champ pétrolifère du bassin de Tarim, exploité depuis 1989, aurait une réserve de 8 à 10,7 milliard de tonnes de pétrole pour une production annuelle de 15 millions de tonnes[5]. Le gouvernement le considère d'ailleurs comme « l'artère de l'économie énergétique de l'ouest du pays ». Au cours de ces trois dernières années, il aurait produit 29 milliards de m^3 de gaz naturel pour alimenter plus de 70 villes du centre et de l'est du pays, à 4 000 kilomètres de là. Le champ pétrolifère a « des ressources abondantes », avertissait il y a trois ans le directeur général de *PetroChina Tarim*, Sun Longde. Mieux : ce sera « un champ pétrolifère moderne de premier ordre, pour atteindre le niveau des géants internationaux du pétrole », assurait-il à *Beijing informations*. Riche en pétrole, en gaz, le Xinjiang l'est aussi en uranium. Des géologues chinois viennent tout juste de découvrir un gisement de 10 000 tonnes, le plus grand de Chine[6].

[1] Ella Maillart, « Oasis interdites : De Pékin au Cachemire, une femme à travers l'Asie centrale en 1935 », *Payot*, 2003
[2] Peter Flemming, « Courrier de Tartarie », *Phébus*, 2001
[3] Sven Hedin, « Trois ans de lutte dans les déserts d'Asie, 1894-1897 », *Pygmalion*, 1991
[4] *The Governement of The Xinjiang Uygur Autonomous Region*, 2 octobre 2007
[5] *Asia Times*, 10 septembre 2005 et *Bloomberg news*, 13 novembre 2006
[6] *Xinhua*, 21 février 2008
[7] *Wall Street Journal*, 25 août 2007

Fig. 1 : Image satellite du Taklamakan sous la neige le 19 février 2008 (Image courtesy of MODIS Rapid Response Project at NASA/GSFC)

Fig. 2 : Un paysage formé de dunes de sable en mouvement

Fig. 3 : La deuxième autoroute en chantier

Et puis, entre autres ressources parmi lesquelles le jade, le coton, l'agriculture ou le charbon, le Xinjiang voit décoller son tourisme. Il pourrait même suivre un jour la même courbe que le Tibet. Les chiffres viennent de tomber : durant l'année 2007, la région ouighoure a accueilli plus de 21 millions de touristes, dont 430 000 étrangers, et dépassé pour la première fois la population du Xinjiang, un « record historique », se sont empressés de relever les médias officiels. Revenus générés ? 160 millions de dollars, 20% de plus que l'année précédente. Il y a toute juste 30 ans, en 1978, le Xinjiang avait comptabilisé 88 touristes pour 46 000 dollars de revenus…

2

« Une grande réussite »

Cet essor ne va pas sans un développement important des voies de communication. Là encore, le boom est à la mesure des espoirs pour le futur de la région. David Gosset, directeur de l'*Academia Sinica Europea* à Shanghai et fondateur du Forum Euro-chinois, le confirme : « La construction d'infrastructures (routes, autoroutes, voies ferrées, aéroports, etc.) est la base du développement économique et, de ce point de vue, le Xinjiang est une grande réussite. » Le Xinjiang compte aujourd'hui onze aéroports, parmi lesquels celui de Kashgar, la merveilleuse ville de la Route de la Soie. Le réseau ferroviaire, longtemps délaissé, a vu l'an dernier – soit 45 ans après l'arrivée du premier train à Urumqi, la capitale – cinq nouvelles lignes se préparer. Trois autres reliant notamment les villes du sud seront mises en place « dans les années à venir », a promis il y a quelques mois Ismail Tiliwaldi, le président de la région autonome ouighoure du Xinjiang.

Mais c'est avant tout le réseau routier qui connaît un développement fulgurant. Si le réseau national chinois a plus que doublé depuis 2002[7], celui du Xinjiang y a fortement contribué. A l'interne comme à l'externe. Il y a quelques semaines, le gouvernement local annonçait que le Xinjiang avait ouvert 101 routes internationales vers cinq de ses huit voisins. Et cette année, pour répondre à la demande croissante du commerce et des échanges économiques sino-kazakh et sino-pakistanais, le Xinjiang ouvrira deux nouvelles routes internationales vers ces deux pays.

3

Un pari fou dans le désert

L'exploit le plus remarquable ne se trouve pas hors des frontières chinoises mais au cœur même du Xinjiang, dans les dunes du Taklamakan. Là où un jour de 2005, des ouvriers ont commencé à tracer l'autoroute du désert. Une route extraordinaire qui après 28 mois de travaux s'étendra sur 424 kilomètres et reliera les oasis du nord à celles du sud à

travers un désert où soufflent les tempêtes et s'abattent des températures extrêmes. Un pari fou devisé à 900 millions de yuans (130 millions de francs). Un projet financé à 80% par le gouvernement central et qui accélérera les échanges entre les villes du Xinjiang mais aussi vers le Tibet, le Pakistan ou le Tadjikistan.

L'ouvrage démesuré s'appelle « la deuxième autoroute du désert », succédant à la première, la route de Tarim, construite du nord au sud elle aussi mais plus à l'est, et dix ans plus tôt (lire encadré p.10). La seconde route traverse 407 kilomètres de ce désert vieux de 5,3 millions d'années entre la nouvelle ville de Aral (Alaer) au nord et la cité millénaire de Hotan (Hetian), riche en ressources naturelles, au sud. Une ville de la Route de la Soie, célèbre pour son jade, qui avait disparu sous les sables avant d'être redécouverte par l'explorateur britannique Aurel Stein en 1901[8]. La route suit plus ou moins le tracé de la rivière Hotan. Un « défi à la nature » mais aussi un « défi technologique », relève aujourd'hui Wang Dong, responsable adjoint du département des transports et de la communication de la région autonome du Xinjiang : « Il a fallu non seulement maîtriser les tempêtes de sable, les températures élevées et les hivers intenses, mais il a aussi fallu apporter, sur des centaines de kilomètres, tout ce dont on avait besoin pour la construction. »

[8] *Ancient Khotan*, Sir Aurel Stein
[9] *Xinhua*, 12 juillet 2007

Premier coup de pelle

Le premier coup de pelle de la deuxième autoroute du désert a été donné le 1er juin 2005 en présence d'importants dirigeants politiques, parmi lesquels Wang Lequan, membre du bureau politique du Comité central du Parti communiste chinois (PCC) et secrétaire du comité du PCC pour le Xinjiang, Zhang Chunxian, Ministre des Communications de la RPC ainsi que les responsables locaux à l'instar du président Ismail Tiliwaldi. « Le projet, explique ce dernier, permettra de développer le transport de marchandises et de passagers entre la ville de Hotan, peuplée et riche en ressources, dans le sud du Xinjiang, et la ville d'Aral, une nouvelle ville moins développée sise au nord du désert. » Et le camarade Wang Lequan d'ajouter : « Ce projet revêt une grande importance pour le sud du Xinjiang en améliorant son infrastructure, en encourageant la conversion des ressources en un avantage économique, et en accélérant le développement économique et social. Il améliorera les conditions de vie des gens de différentes nationalités, maintiendra la stabilité sociale et accélérera le développement de l'économie régionale. »

Les premiers mois sont bénéfiques : la construction de la route avance vite. Moins d'une année après le début des travaux, en mars 2006, la partie la plus difficile est terminée avec deux mois d'avance. La fin du travail de pavage d'asphalte est alors annoncée pour la fin de l'année. A cette époque déjà plus de 300 kilomètres de route et de barrière de roseaux anti-sable sont construits.

4

Fig. 4 : La deuxième autoroute du désert

Fig. 5 et 6 : Protections anti-sable

Fig. 7 : Panneaux de signalisation invitant les automobilistes à ralentir à l'approche de « ponts verts »

Comment arrêter le sable ?

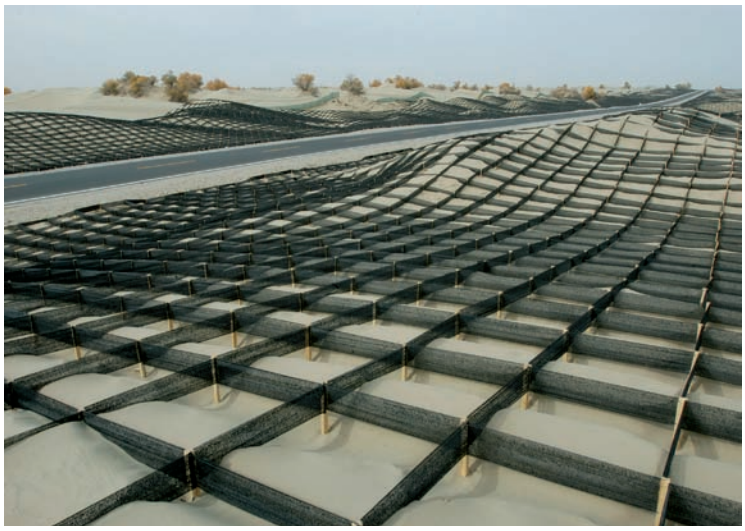
Car qui dit route dans le désert dit ensablement. Pas question d'attendre la fin des travaux pour s'en préoccuper. Zhu Yuwei, chercheur à l'Académie des Forêts du Xinjiang expliquait à ce propos à *CCTV*, la télévision centrale, qu'il n'y a pas mille mais « trois moyens d'éviter que les sables ne ravagent la route. Un moyen mécanique : utiliser une grille ; un moyen chimique : solidifier les sables avec des produits ; et un moyen biologique : retenir les sables au moyen de plantes. » Les constructeurs de la deuxième autoroute ont choisi la dernière option : ils ont utilisé des tiges de roseau et planté des arbres résistant au sel pour stopper l'avancée du sable et entourer la route d'un corridor vert. « Il fallait faire vite et tout maintenir, avant que le sable ne commence à s'accumuler sur la route, car c'est un désert de dunes mouvantes », explique Li Lixin, responsable du projet. « Les travaux pour cela ont été énormes et les coûts élevés. » Combien ? 2 120 000 yuans, soit 310 000 francs le kilomètre, répond Wang Dong. Et les coûts d'entretien ? « 10 millions de yuans par an », précise Li Lixin. Oui, 1,5 millions de francs. La Chine prévoit encore d'investir 18,7 milliards de yuans (2,7 milliards de francs) d'ici 2015 pour tenter de faire reculer la désertification au Xinjiang, a annoncé le gouvernement régional le 10 juillet dernier. Dans le comté de Hotan, faute de pouvoir s'offrir du charbon, les habitants continueraient d'utiliser du bois comme combustible : chaque famille couperait ainsi 500 kilos de bois par an[9].

Mai 2006, les conditions météo sont mauvaises et les ouvriers de la route rencontrent des difficultés. Ce ne seront pas les dernières. « Des centaines de constructeurs ont bravé le sable et le vent, la chaleur intense ou le froid terrible », rappelle Wang Dong. « C'était difficile, reprend Li Lixin, car la route est loin de tout, il fallait tout faire venir de très loin, même de Kashgar (à l'extrême ouest du Xinjiang, ndlr). Personne n'habite aux alentours, c'est vraiment le désert ! ». Les travaux ont mobilisé 1500 personnes en tout, précise Li, toutes professions et origines confondues. Des Han (l'ethnie dominante en Chine) et des Ouïghours.

Des passages pour animaux sauvages

Les tâches de ces travailleurs du désert ? Construction de la route à proprement parler, mise en place des protections anti-sable mais encore, et les responsables du projet s'en montrent plutôt fiers, construction de ponts verts, soit des passages spéciaux pour les animaux sauvages qui supportent le Taklamakan. Estimant que gazelles, chameaux et autres animaux pourraient se blesser en traversant l'autoroute, notamment durant leur migration reproductrice au

5



6

7

Fig. 8 : Conditions extrêmes lors des travaux de construction de la deuxième autoroute du désert

(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'auteur. DR)

printemps, entre les mois d'avril et juin, 360 passages et des points d'eau tous les 30 kilomètres ont été aménagés, et 22 panneaux de ralentissement disposés le long de l'autoroute. Ce qui devrait rassurer le WWF : seuls 500 chameaux de Bactriane survivraient encore dans le Taklamakan[10]. Août 2006 : la rivière Tarim sort de son lit. Le chantier prend du retard. Des tronçons entiers sont sous l'eau, leur construction est arrêtée. Fin 2006, 308 des 424 kilomètres sont pavés et 60% de leur protection anti-ensablement accomplie. Mais les rudes conditions météo hivernales imposent une nouvelle fois l'arrêt des travaux pour plusieurs semaines.

Fin de la traversée du désert

Les 424 kilomètres seront finalement terminés en octobre 2007. La deuxième autoroute du désert, large de 8.5 mètres, traverse entièrement le Taklamakan et relie désormais Alar à Hotan. Elle réduit la distance entre ces villes de 450 kilomètres et le temps de jonction de 50%. Sept heures suffisent désormais pour aller d'une ville à l'autre. Et Pékin de rappeler qu'en 1978, il fallait deux semaines pour rejoindre la capitale Urumqi à Hotan. Tous ont rappelé lors de l'inauguration du 1er novembre 2007 combien cette route est un symbole important de l'essor dans le développement du trafic du Xinjiang. « Le projet porte une grande importance pour assurer le bien-être des gens de tous les groupes ethniques du sud du Xinjiang », relèvera le président de la région Ismail Tiliwald. Wang Dong développe : « Les buts les plus importants de cette route sont d'exploiter le pétrole, du minerai, de promouvoir l'économie du sud du Xinjiang et son développement social. Consolider la défense nationale et protéger la paix sociale. Ce projet a permis à la région très retirée de Hotan de devenir un endroit de passage clé pour relier le Tibet et les pays d'Asie du sud, et contribue donc à développer très rapidement les échanges commerciaux. »

8

LA PREMIÈRE AUTOROUTE

Avec ses 522 kilomètres, la route de Tarim est la plus longue route traversant un désert au monde. Les travaux ont débuté en 1993, après deux ans de recherches et d'expériences menées par 14 instituts nationaux de recherche scientifique[11]. Construite pour transporter le pétrole du Bassin de Tarim, elle a finalement été inaugurée le 15 septembre 1995 et relie, du nord au sud, Lunnan au district de Minfeng.
En 2001, pour éviter son ensablement, la mise en place d'un rideau protecteur de 60 mètres de large a commencé. Plus de 200 millions de roses de sable et de graines de Perse ont été plantés. Sept ans plus tard, le résultat est là : « L'ancienne route est entourée d'arbres et de maisons, observe guide Abdul Wahab. Elle est plus verte que la seconde. » Pour l'instant tout au moins. La seconde bénéficierait de meilleures techniques mais aussi de l'expérience de la première. Intégration de ceintures forestières, développement des ressources d'eaux souterraines, meilleures conditions de circulation, plus grande protection de l'environnement... Sa surface serait aussi plus plane et plus large.

Les dangers de la route

Pour l'instant, le trajet n'offre aucune halte digne de ce nom. « Non, il n'y a rien, et c'est un peu dangereux, confirme Li Lixin, mais il y aura trois restoroutes dès octobre 2008. »

La route a fait ses premières victimes trois semaines après son inauguration : le 23 novembre 2007 à 6 heures du matin, une collision frontale entre deux bus a fait un mort et dix blessés, dont quatre grièvement. Les accidents au Xinjiang seraient trois fois plus élevés que la moyenne nationale, en raison, comme le mentionnait la police au *Wall Street Journal*, d'un nombre élevé de sans-permis. La circulation durant les semaines qui ont suivi s'est fait plus rare.

L'hiver rigoureux qu'a connu la Chine a frappé aussi l'ouest du pays. La neige continuelle a entraîné une baisse des températures jusqu'à 32 degrés sous zéro, un record jamais enregistré. Pour la première fois, le Taklamakan est entièrement couvert de quatre centimètres de neige. Une neige bienvenue qui pourrait, selon Zhang Xiniming, chercheur à l'Institut d'Ecologie et de Géographie du Xinjiang, réduire la sécheresse au printemps et même contribuer à la reforestation de l'immense Taklamakan.

Florence Perret
Journaliste RP
Dongcheng District
Beijing 100007, Chine

Avec la précieuse collaboration de Muriel Jarp

[10] *World Wildlife Fund*, 2001
[11] *The Governement of The Xinjiang Uygur Autonomous Region*, 28 octobre 2005

Philippe Bovy

Explosion du réseau routier et des transports en Chine

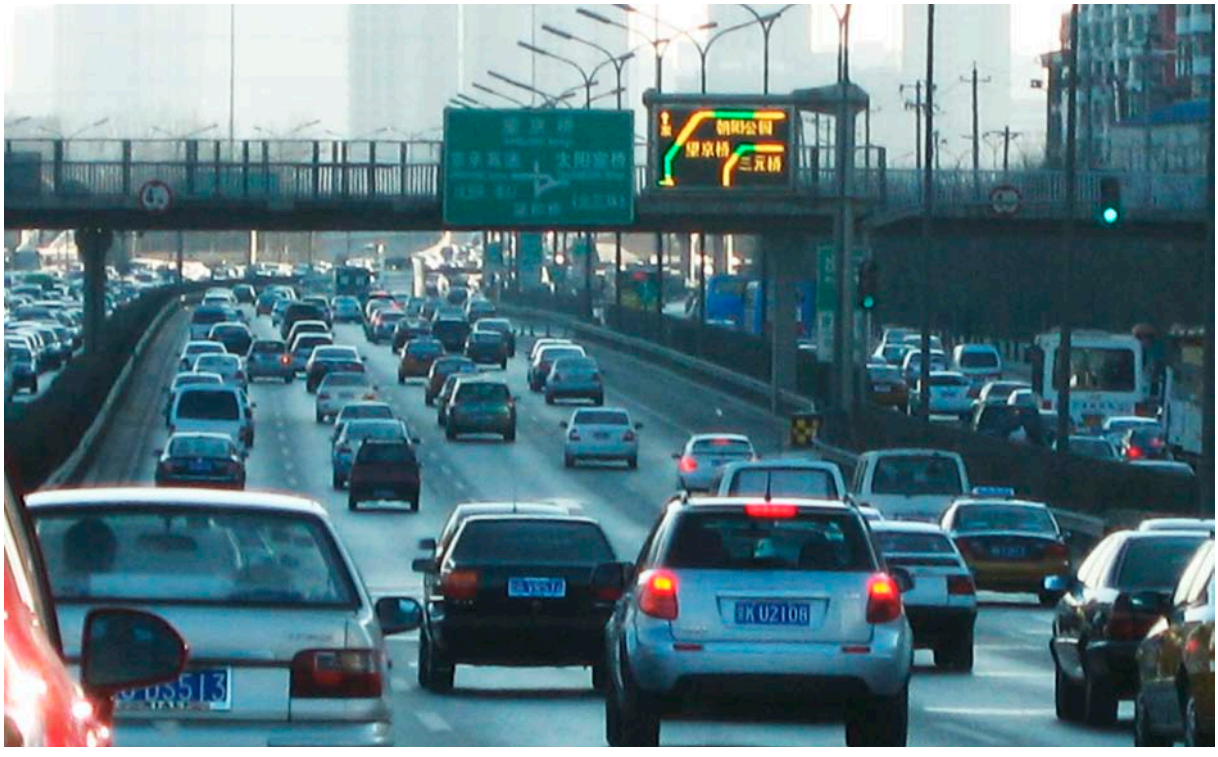
La Chine a entrepris, depuis 10 à 15 ans seulement, le plus ambitieux programme de développement des transports par route, rail, air et eau de l'histoire de l'humanité. C'est le constat que fait la Banque Mondiale, qui s'étonne de l'ampleur et de la rapidité du développement de ces réseaux géants.

Pour traiter du développement du réseau autoroutier et des transports en Chine, on doit tout d'abord parler de Beijing[1], capitale de l'Empire du Milieu, centre de prise de décision pour un territoire de 9,6 millions de km^2, frontalier de 14 pays. Témoin du rôle central de la capitale, l'heure de Beijing est seule valable pour l'ensemble d'un territoire à cheval sur quatre fuseaux horaires allant des confins de la Corée du Nord à ceux de l'Afghanistan. Ce qui frappe le plus en observant la carte de la capitale chinoise (Beijing, Bei = nord, Jing = capitale) et son plan masse routier, c'est la quasi parfaite symétrie des grands axes et, surtout, des cinq anneaux.

Aucune capitale, aucune métropole ne dispose d'un tel équipement en grandes voiries. En fait, la numérotation des anneaux (*rings*) commence avec la « Second Ring Road » qui a remplacé l'enceinte des fortifications extérieures de la capitale impériale. Mis à part le sixième, ces anneaux suivent un tracé carré aux angles arrondis qui s'intègre à la trame orthogonale du damier routier pékinois (fig. 2).

Ces anneaux ont un pourtour de respectivement 32 km (2^e), 50 km (3^e), 70 km (4^e), 108 km (5^e) et 208 km (6^e). Les

[1] Selon le vœu de l'auteur, le toponyme Beijing remplace l'exonyme français Pékin (ndlr).



1

Fig. 1 : Haute densité de circulation sur les grandes voiries de Beijing

Fig. 2 : Les périphériques annulaires de Beijing

Fig. 3 : La haute densité de circulation motorisée a entraîné, en moins de dix ans, la quasi-disparition du vélo

Fig. 4 : Ingénieurs chinois sous un pont de la 5e autoroute annulaire (108 km), présentant le tracé de la 6e annulaire (208 km)

anneaux urbains (jusqu'au 4e) sont essentiellement à deux fois quatre voies avec, en général, deux ou trois voies de débord de chaque côté. Ainsi, certaines sections comptent 14 voies de circulation toutes engorgées durant de longues périodes de pointe.

Dans l'histoire de la ville, la réalisation de ces anneaux a été excessivement rapide, les 2e et 3e anneaux ont été construits entre 1980 et 1995. Par la suite, coup sur coup, on note la construction du 4e en 2001 et du 5e en 2005 en prévision des Jeux olympiques (fig. 4). Le Parc olympique se situe au nord, à cheval sur le « Fourth Ring » à 9 km du centre Tiananmen et à cheval aussi sur le « Fifth Ring » à 13 km du centre (voir article p.16).

La « Sixth Ring Road » contourne la métropole à 30-35 km du centre, passant notamment à l'extérieur de l'Aéroport International. Ne manquent, dans les montagnes de l'ouest, que quelques dizaines de kilomètres pour compléter les 208 km prévus pour cet anneau.

La construction du réseau avance à une vitesse vertigineuse avec toute la mécanisation voulue. Une main d'œuvre abondante s'occupe des multiples finitions ainsi que des aménagements paysagers généreusement conçus. La conception géométrique et la qualité d'aménagement sont remarquables. La signalisation verticale est claire et s'inspire, pour les réseaux suburbain et interurbain, des normes nord-américaines. En ville, de nombreux panneaux à messages variables avec cartographies des zones congestionnées participent à l'information sur les conditions de trafic, mais les messages n'y sont donnés qu'en chinois.

La plupart des nouvelles autoroutes relèvent d'entreprises privées ou de partenariats public/privé et sont à péages. Le système de péage s'appliquait d'ailleurs déjà aux toutes premières autoroutes chinoises, comme celle de *Beijing Capital Airport* ou de l'autoroute de Badaling vers la Grande Muraille. Malgré une extension phénoménale et très rapide du réseau des grandes voiries de la capitale, le trafic a cru plus vite et les niveaux de congestion sont inquiétants. Depuis 2001, le trafic à Beijing augmente de 1000 véhicules par jour, ce qui représente 1 million de véhicules de plus par tranche de trois ans. Le taux de motorisation de la capitale est de 235 véhicules par 1000 habitants.

Au niveau de la Chine entière, le parc des véhicules à moteur, qui atteignait 16 millions en 2000, dépasse 26 millions en 2006. Hors des 20 principales mégapoles chinoises, le taux de motorisation ne dépasse pas 5 véhicules à moteur pour 1000 habitants, presque 50 fois mois que le taux pékinois. Les pronostics nationaux annoncent 70 millions de véhicules motorisés en 2011 et 100 millions en 2020.

2

3

4

Fig. 5 : Sept autoroutes nationales radiales du plan 7918

Fig. 6 : Neuf autoroutes nord-sud du plan 7918

Fig. 7 : Dix-huit autoroutes ouest-est du plan 7918

5

6

7

Le réseau « 7918 », ou 85 000 km d'autoroutes pour 2015-2020

Troisième plus vaste pays du monde, derrière la Russie et le Canada, mais devant les Etats-Unis et l'Australie, la Chine a entrepris, depuis 10 à 15 ans seulement, le plus ambitieux programme de développement des transports par route, rail, air et eau de l'histoire de l'humanité. C'est le constat que fait la Banque Mondiale, qui s'étonne de l'ampleur et de la rapidité du développement de ces réseaux géants.

Des principaux modes de transport, c'est la route qui s'est vu attribuer la première priorité dans les plans de développement quinquennaux. En effet, le développement routier est l'un des objectifs essentiels et fondamentaux du développement économique chinois depuis l'ouverture du pays par le Premier Secrétaire Deng Tsiao Ping en 1984. Pour la majeure partie de la population chinoise vivant dans des régions rurales, la route est synonyme de désenclavement, de commerce et donc de richesse. Les programmes routiers se penchent, d'une part, sur les grandes liaisons de communication à l'échelle de la Chine et, de l'autre, sur la desserte rurale de près d'un milliard d'habitants des campagnes.

Le 9e plan de développement (1996-2000) marque le réel démarrage du gigantesque effort de construction du réseau chinois moderne avec 10 000 km de grandes voiries pour un investissement de 110 milliards US$. Pour le 10e plan (2001-2005), ce sont 25 000 km supplémentaires d'autoroutes qui s'ajoutent, une moyenne de 5 000 km par année pour un investissement de l'ordre de 240 milliards US$. La logique du grand réseau national des autoroutes vise à connecter les villes de plus de 200 000 habitants aux 50 terminaux ferroviaires, 70 aéroports et 50 ports du pays. L'ensemble de ce réseau autoroutier atteindra 85 000 km à l'échéance 2015-2020. C'est 10 000 km de plus que le système autoroutier des Etats-Unis, dont les Chinois s'inspirent amplement[1].

Ce réseau de 85 000 km est dénommé « 7918 », appellation symbolique qui signifie:

- « 7 » grandes radiales centrées sur la capitale (fig. 5),
- « 9 » grandes verticales nord-sud (fig. 6),
- « 18 » horizontales ouest-est (fig. 7).

[1] L'exemple du système autoroutier américain constitue une des très grandes réussites de ce pays après la 2e guerre mondiale. Sa construction a été lancée par le Président Eisenhower en 1956. Long de 67 000 km, ce système devait être réalisé en 12 ans pour un montant de 25 milliards de dollars. Lorsque le système a été achevé en 1991, 35 ans plus tard, le coût s'est élevé à 115 milliards de dollars (en valeur 1956) ou 425 milliards (en valeur 1991) soit 17 fois plus. Même avec ce coût élevé, les économistes américains estiment que durant les 20 premières années du programme, le système autoroutier a contribué à près de 30% de l'amélioration de la productivité de l'économie américaine. C'est exactement la logique et l'ambition du programme chinois, toutefois à une vitesse nettement plus grande.

Fig. 8 : Le plan de développement ferroviaire

Cette architecture de réseau répond au double objectif de centralisation (les radiales sur Beijing) et de rééquilibrage des accessibilités en faveur des régions centrales et de l'ouest nettement plus pauvres. Les 18 horizontales sont orientées vers les ports de la mer de Chine à l'est, donc vers le commerce extérieur.

Un très grand réseau ferroviaire

Le 11e plan 2006-2010 place le rail en priorité des transports terrestres. Durant cette période, ce sont plus de 200 milliards US$ qui seront investis. La construction portera sur 20 000 km de lignes ferroviaires dont près de 12 000 km pour les transports de voyageurs (fig. 8).

D'ici 2010, Beijing et les principales villes du cœur du pays de même que celles du sud comme Wuhan, Chongqing, Chengdu, Guangzhou et Shanghai seront reliés par des lignes exploitées à 200 km/h, dans l'optique que le rail devienne deux fois plus rapide que les liaisons autoroutières.

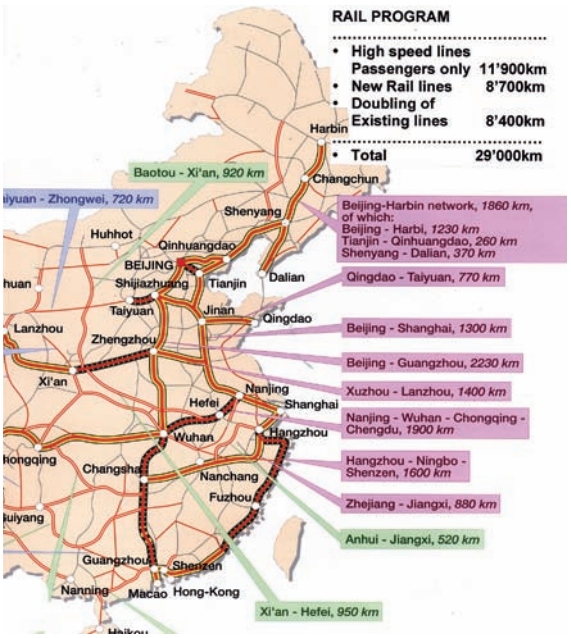
Longtemps attendue, la construction de la ligne ferroviaire à haute vitesse Beijing-Shanghai a débuté le 18 janvier 2008. Son coût total est estimé à 30 milliards US$. C'est le projet le plus ambitieux de toute l'histoire des chemins de fer chinois. Longue de 1368 km, cette ligne permettra de relier les deux villes en une demi-journée, soit 5 heures. Le rail reste le transport de masse le plus populaire : le meilleur marché pour les Chinois.

Très courtisés ces dix dernières années par les promoteurs de nouvelles technologies ferroviaires, notamment par les fervents du rail magnétique, les Chinois restent très pragmatiques. Ils sont partisans d'un développement systématique et soutenu du rail classique compatible avec les réseaux en place.

Enjamber la mer pour créer un des plus grands ports container du monde

Shanghai – ville la plus peuplée et capitale commerciale de la Chine – est traversée par la rivière Huangpu dans le delta du Yang Tse, à quelques encâblures de la mer de Chine. Son très important port, devenu premier au monde en 2005 devant Hong Kong, Singapour et Rotterdam, est handicapé par son incroyable encombrement doublé d'un trop faible tirant d'eau (6 m).

Vu la position centrale de la ville par rapport aux réseaux de transports terrestres évoqués ci-avant, Shanghai tient à assurer sa primauté maritime. Pour y parvenir elle construit depuis fin 2001, à environ 35 km des côtes, l'un des plus grands ports pour containers en eaux profondes (15 m). Deux des îles rocheuses de l'archipel Yangshan ont été arasées pour y aménager des vastes plateformes modulaires de 70 hectares chacune supportant toutes les installations de manutention semi-automatisées de containers[2].



8

Depuis décembre 2005, les îles sont reliées au continent par rail et route empruntant le Donghai Bridge de 32 km, troisième plus long pont marin du monde. Cette plateforme offshore fait de Shanghai-Yangshan un port en pleine mer !

Motivations

Les motivations fondamentales des très ambitieux programmes de développement des transports en Chine sont économiques et sociales. Economiques par l'amélioration massive de la qualité des communications et de la réduction des coûts de transport. Sociales par la réduction des déséquilibres d'accessibilité entre le centre et l'ouest très pauvres et les provinces côtières de l'est et du sud, déjà fortement équipées en transport et beaucoup plus riches.

Philippe Bovy
Prof. honoraire de transport de l'EPFL
Route de Vevey 14, CH – 1071 Chexbres

Références :
- « China : Rushing on by road, rail and air », *The Economist*, Londres, Février 2008, 16-22
  Guan Changyu, « Prospect on China's Highway Transportation Development », Transport Planning and Research Institute / Ministry of Communications of the People Republic of China, Beijing, juin 2007
- Zhenglin Feng and Jianfei Zhang, «Les Routes en Chine, aujourd'hui et demain», *Routes*, No 320, Paris, octobre 2003

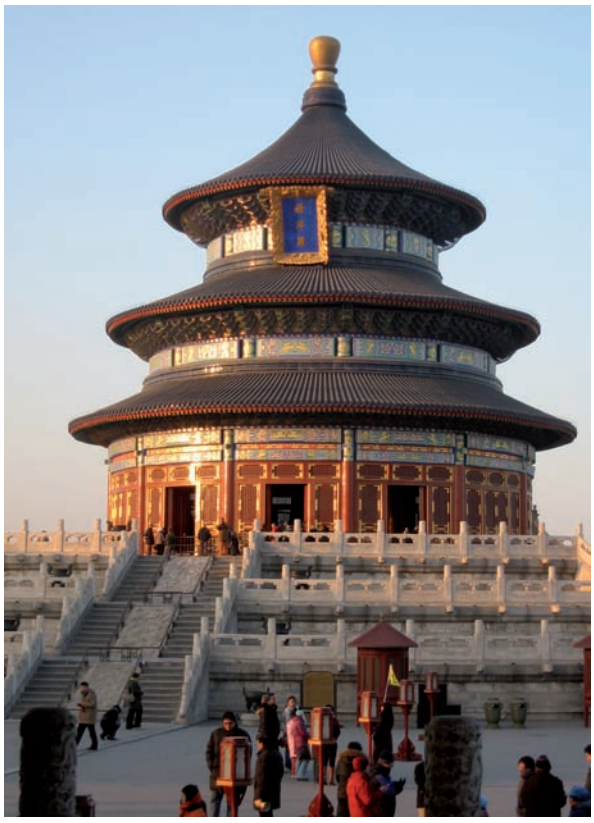
[2] Actuellement, 90% du transport maritime, hors vrac et liquides, est transporté en containers. Dans le monde, 26% des flux de containers ont la Chine pour origine.

Philippe Bovy

Des transports pour les Jeux olympiques de **Beijing 2008**

Les Jeux olympiques Beijing 2008 débuteront le 8.08 à 8h du soir. Pour vous y rendre en métro, c'est évidemment la ligne nº 8 – ligne centrale du Parc olympique – qu'il faudra prendre. Avec cette déclinaison en « 8 », chiffre de chance et de richesse, la Chine a mis tous les atouts de son côté pour assurer une réussite exceptionnelle des Jeux.

La candidature chinoise pour les Jeux olympiques n'est pas récente. La première date du début des années 90, alors que Beijing était encore une ville principalement cyclable, où les vélos côtoyaient des véhicules officiels usant de fortes priorités de circulation et des hordes hétéroclites de transporteurs de marchandises, pétaradant et fumant. A cette époque, Beijing était en compétition avec Berlin, Istanbul, Manchester et Sydney pour l'obtention des Jeux. C'est Sydney qui l'avait alors emporté, avec quelques voix d'avance, organisant les jeux très réussis de l'an 2000.



1

Préparant un nouveau dossier de candidature pour 2008, le comité organisateur de *Beijing 2008* a été fortement influencé par le concept urbanistique des Jeux de Sydney. Ce dernier consistait à installer, hors du centre ville dans un vaste parc périphérique dédié aux Jeux, la plupart des grands équipements et compétitions phares, notamment le Stade olympique. Les premiers Jeux d'été « verts » ont aussi vu le jour à Sydney.

Pour desservir cet important complexe olympique – cœur de près de la moitié de l'activité totale et du trafic engendré par les Jeux – un branchement ferroviaire spécial a été mis en place, avec une gare à haute capacité aménagée au cœur du Parc olympique. Deux ans avant les jeux, ce parc est devenu le site de la foire agricole annuelle la plus célèbre d'Australie : le *Royal Easter Show*, une manifestation autrefois localisée sur des terrains exigus en bordure du centre ville.

Mettant en application les principes d'une candidature « verte », Sydney a introduit trois mesures d'une importance fondamentale pour ses Jeux et les suivants :

- « zéro » stationnement pour les spectateurs motorisés dans un rayon de 500 m autour des sites de compétition,
- « presque 100% » des spectateurs utilisant les transports publics,
- « 24 heures de transports publics gratuits » pour tous les détenteurs de billets et tous les accrédités olympiques (volontaires, personnels logistiques et autres services).

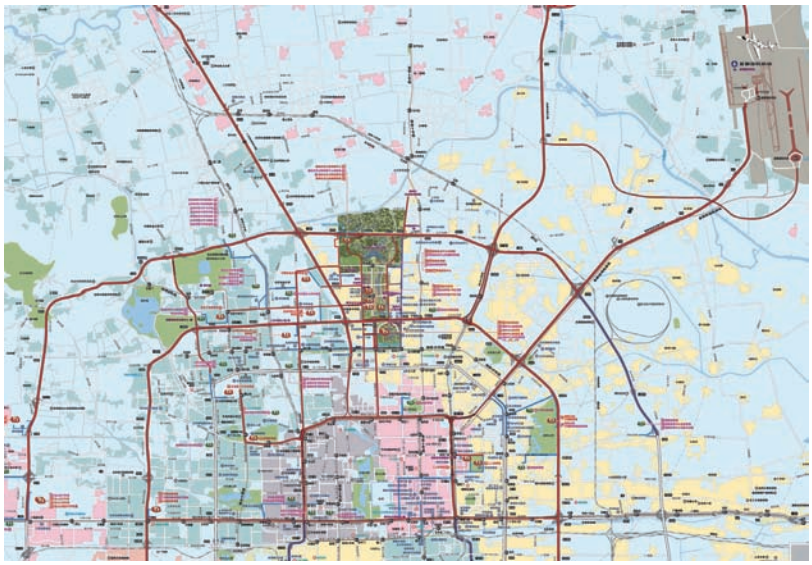
Lorsque la Chine a finalement remporté, en 2001, l'organisation des *JO Beijing 2008*, c'est donc sur la base d'un concept fortement inspiré par *Sydney 2000*, mais adapté à l'échelle de Pékin et aux réalités et symboliques urbaines chinoises.

S'appuyant sur un noyau déjà existant de sites sportifs construits pour les Jeux asiatiques de 1990, la ville a réservé 700 hectares de terrains non construits en périphérie, dans l'axe de la Cité Interdite, à 10 km au nord. Comme le montre

Fig. 1 : Tous les bâtiments historiques ont été fraîchement rénovés en vue des Jeux

Fig. 2 : Parc olympique et réseau de 285 km de voies olympiques menant à tous les sites de compétition olympiques de la capitale

Fig. 3 : Parc olympique de Beijing 2008 s'étendant sur 5 km de l'axe symbolique nord-sud et de 1,2 à 3 km de largeur



2

3

la figure 2, ce parc chevauche les quatrième et cinquième anneaux autoroutiers de la ville.

Pour *Beijing 2008*, l'« Olympic Green » regroupe le Stade national (le nid d'oiseau des architectes suisses Herzog et de Meuron, voir p. 20), le centre aquatique (le Water Cube initialement conçu par les Australiens *PTW Architects* et les ingénieurs d'*ARUP*), les centres des médias et de presse et télévision, le village olympique et six ou sept autres installations sportives (fig. 3). Un vaste mail piéton, long de 4 km et se déployant souvent sur plus d'une centaine de mètres de largeur, est l'épine dorsale médiane nord-sud du Parc. La ligne de métro nº 8 passe sous le Parc olympique et assure sa desserte via trois stations.

Les autres sites de compétition sont situés dans les banlieues ouest, nord et est, à moins d'une demi-heure de bus du village olympique. Rares sont les sites temporaires, la politique chinoise étant de doter la ville d'un maximum d'équipements sportifs permanents de conception moderne.

Instaurer des transports olympiques fiables

Les Jeux olympiques d'été représentent le plus important méga-événement sportif mondial. Les enjeux concernant le transport et la mobilité y sont redoutables compte tenu des volumes très élevés de trafic additionnel qu'ils génèrent – de l'ordre de 1,5 à 2 millions de déplacements par jour – et de la complexité d'une telle manifestation agrégeant, en 15 jours, 300 compétitions de niveau mondial dans 26 sports.

La conception du système des transports repose sur la superposition de trois réseaux distincts s'adressant à des clientèles spécifiques :

- le « réseau permanent » correspondant au développement, souvent accéléré, de l'infrastructure de transport multimodale de la ville ; il s'agit de faire face au trafic de base de la ville et de la région tout en accueillant, en superposition, deux autres systèmes temporaires, sachant que malgré le développement considérable des grandes voiries, la congestion croît à la mesure de 1000 véhicules supplémentaires enregistrés par jour à Beijing (fig. 4) ;
- un « réseau temporaire A » obtenu par renforcement massif des transports publics pour acheminer « presque 100 % » des spectateurs, des volontaires et des membres du personnel de support technique des Jeux ;
- un « réseau temporaire B » ou réseau de voies olympiques destinées à l'acheminement rapide et fiable de tous les véhicules accrédités (athlètes, personnels techniques, famille olympique, invités et invités de marque, médias, services de sécurité, personnel médical, entretien et dépannages techniques, etc.).

A Beijing, outre l'achèvement complet du 5e anneau d'autoroute et des trois quarts du sixième anneau, c'est essentiellement le réseau des transports publics lourds qui bénéficie de l'effet catalyseur des Jeux.

Il y a dix ans, cette ville de 13 à 15 millions d'habitants ne comptait que deux lignes de métro : la ligne nº 1, transversale est-ouest, et la ligne annulaire nº 2 érigée en majeure partie sous le deuxième anneau autoroutier, lui-même suivant le tracé de l'enceinte extérieure des fortifications de la ville impériale.

La construction de trois lignes de métro supplémentaires (nos 5, 8 et 10) et d'une ligne de raccordement à l'aéroport

Fig. 4 : Haute densité de circulation sur les grandes voiries de Beijing

Fig. 5 et 6 : Les Jeux olympiques ont accéléré l'extension d'un réseau de métro rudimentaire, qui est passé de deux lignes en 2000 à sept lignes à l'été 2008.

4

5

6

font plus que doubler le réseau du métro de la capitale pour les Jeux. Deux lignes BRT (*Bus Rapid Transit* ou doubles voies pour autobus express en portion médiane des grands boulevards) complètent ce dispositif. Ce sont donc 180 km de nouveaux axes de transports publics à haute capacité qui voient le jour pour les Jeux de 2008 (fig. 5 et 6).

Le système de transport publics existant sera poussé à sa limite, tant par l'augmentation systématique des fréquences que des durées d'exploitation. Des services supplémentaires pour faire face à la demande de transport des Jeux seront également mis en place. Une flotte de 1500 bus est programmée en complément du métro et des lignes de bus ordinaires pour étoffer l'offre de transport destinée aux spectateurs. C'est le réseau temporaire « A » évoqué ci-dessus.

Pour assurer des liaisons fiables à durée de parcours aussi faible que possible entre les divers sites d'accueil, d'hébergement, pôles d'activité olympiques et sites de compétition, Beijing mettra en place 285 km de voies olympiques. Ces voies, réservées aux véhicules accrédités olympiques, sont marquées par le logo olympique (fig. 7). La circulation y sera gérée par la police du trafic de Beijing. L'expérience fructueuse des voies olympiques réservées des Jeux d'Athènes 2004 est ici reprise et amplifiée. Ces mesures forment le réseau temporaire « B » évoqué plus haut.

Porte d'entrée des Jeux : le nouveau terminal aérien de la capitale chinoise

Premier aéroport de Chine devant Hong Kong, Shanghai et hub d'*Air China*, *Beijing Capital Airport* connaît un développement de trafic quasi exponentiel lié à la croissance *double digit* de l'activité économique chinoise. Les deux terminaux actuels et le terminal pour chefs d'Etat et VVIP accueillent en effet plus de 45 millions de voyageurs par an (contre 20 millions en 2001).

Les méga-événements servent souvent de catalyseur à la création d'un nouvel aéroport (Athènes en 2004) ou à son extension (Sydney en 2000). C'est aussi le cas à Beijing, où la capacité du seul aéroport de la capitale vient pratiquement d'être doublée. La construction du troisième terminal a débuté en mars 2004 par une fouille géante de 3 km de long, 500 à 1000 m de large et 20 m de profond. Quelque 45 000 ouvriers y ont travaillé, le jour comme la nuit, sous le soleil, la pluie ou la neige. Les travaux, y compris l'équipement des 60 jetées à double niveaux d'embarquement - débarquement pouvant desservir 125 nouvelles positions d'avion, ont été achevés. Leur mise en service progressive est en cours depuis mars 2008. En plan, le nouveau terminal double prend la forme de deux « Y » bout à bout (fig. 8). Certains Chinois y

Fig. 7 : Test d'août 2007 de voies olympiques, telles qu'elles seront marquées en août 2008 sur 285 km de grandes voiries de Beijing

Fig. 8 : Représentation 3D du projet du nouvel aéroport de Beijing (Document Foster and partners*)*

voient un dragon assoupi à même le sol. Sa longueur hors tout est de 2900 m et la distance transversale entre les pointes du « Y » est de 800 m, soit une surface utile de près de 1 million de m^2, surface supérieure à la totalité des cinq terminaux de London/Heathrow, le plus grand aéroport d'Europe. Malgré cette envergure, l'architecture de *Forster and Partners* est d'une remarquable légèreté. La capacité de l'aéroport est ainsi portée à 85 millions de passagers.

Comme pour tous les grands équipements de ce genre, le raccordement terrestre est déterminant. Dans le cas de l'aéroport de la capitale, la seule autoroute actuelle d'accès (à péage) reliant le centre ville sur une distance de 25 km sera soulagée par deux autres autoroutes diversifiant les connexions. De plus, un nouveau système de transport ferroviaire viendra relier les terminaux anciens et nouveaux à la ville. Tous ces systèmes seront opérationnels à fin juin 2008.

« Améliorer en testant » et « apprendre en observant »

A l'instar des autres Jeux, les sites olympiques permanents, temporaires ou nouveaux doivent être testés dans la période de 12 à 3 mois qui précède les Jeux afin d'assurer un bon entraînement des personnels, la maîtrise de l'ensemble des systèmes techniques ainsi que de commande et de gestion.

En août 2007, dans le cadre du programme « Good Luck Beijing », une vaste campagne d'essais de sites de compétition sportive a eu lieu. Ces essais ont aussi porté sur le trafic, la pollution de l'air et les voies olympiques réservées.

Malgré des efforts majeurs déployés pour réduire la pollution industrielle et l'amélioration des normes de pollution du parc automobile depuis 2002, la qualité de l'air à Beijing au mois d'août, période de grande chaleur, de forte humidité et peu venteuse, reste un problème préoccupant. Pour remédier partiellement à cette situation, la décision a été prise de procéder à quatre jours d'essai de réduction de 40-45% des véhicules autorisés à circuler.

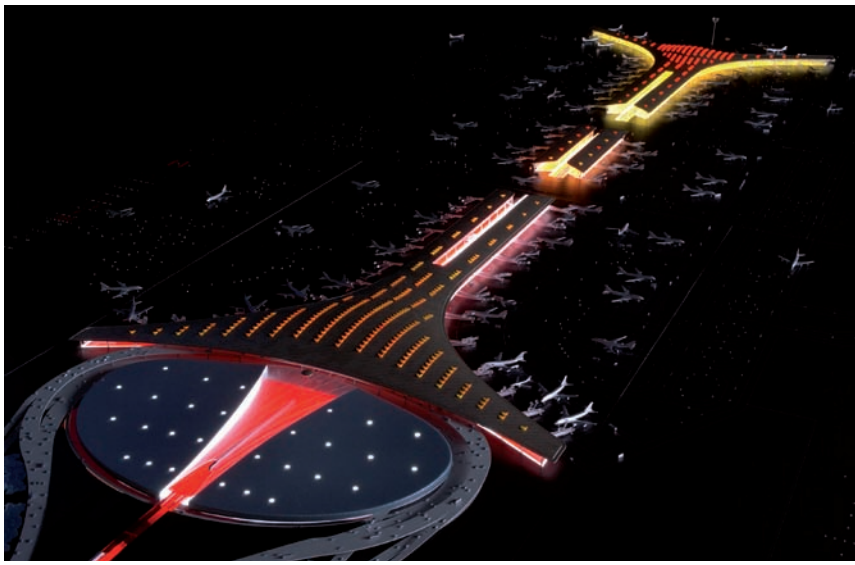
Un tel essai (plaques paires et impaires) portant sur l'arrêt alternatif de 1,3 millions de véhicules chaque jour (sur un total de 3,1 millions de véhicules en circulation) a permis :

- une réduction de la pollution de l'air d'environ 20%,
- une augmentation des vitesses de circulation de 50 à 70% profitable à tous les trafics, y compris bus et trolleybus,
- un meilleur fonctionnement des voies olympiques situées en position médiane des grandes voiries urbaines,
- peu ou pas de perte de mobilité du fait d'un transfert massif, de l'ordre de 4 millions de trajets effectués en voiture par jour vers les transports publics, renforcés au maximum pour l'occasion.

Les résultats favorables du test ont conduit les autorités chinoises à transformer « l'essai 2007 » en une politique s'appliquant à la durée des Jeux olympiques et paralympiques 2008 (deux mois).

Une réduction encore plus importante des véhicules autorisés à circuler sera mise en œuvre et combinée avec l'interdiction totale des véhicules ne satisfaisant pas aux normes de pollution. Ces mesures visent une amélioration majeure de la qualité de l'air pour les Jeux.

7



8

Fig. 9 : L'affiche du film « Bird's nest » et vue du Stade national de Herzog & de Meuron (Documents T&C Film AG*, DR)*

(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'auteur.)

Impact des Jeux sur le développement de Beijing

L'impact de méga-événements de l'importance des Jeux olympiques sur le développement des villes hôtes est une question récurrente. Même si diverses études sectorielles ont eu lieu par le passé, le CIO a décidé, il y a 7 ans déjà, d'effectuer la première étude exhaustive OGI (*Olympic Games Impacts*) en prenant les *JO Beijing 2008* comme cas de figure.

Plus de 150 paramètres et indicateurs sociaux, économiques et environnementaux sont récoltés sur le terrain par une des grandes universités de Pékin. D'une grande difficulté, vu l'évolution ultra-rapide de certains paramètres, l'étude s'échelonne sur une durée de onze ans : les deux années précédant l'organisation, les sept années de préparation des Jeux et les deux ans qui suivront la manifestation. Il faudra ainsi attendre 2010 pour connaître les résultats complets.

Au plan de la transformation des structures de transport de la capitale chinoise, les Jeux olympiques représentent le plus formidable catalyseur des 40 dernières années. Relativement négligés auparavant, les transports publics bénéficient d'un « bond en avant » majeur, notamment de vecteurs à haute capacité et haute performance ferroviaires (métro et liaison par rail centre-aéroport) ou routiers (nouvelles autoroutes annulaires et couloirs bus express à haute capacité).

Les Jeux sont un laboratoire unique pour tester *in vivo* les effets d'un méga-événement mondial, notamment les interactions fondamentales entre réduction du trafic et amélioration de la qualité de l'air à l'échelle métropolitaine. Nul ne peut prédire quelle médaille les organisateurs chinois décrocheront à ce sujet. Mais pour avoir privilégié une approche pragmatique plus « verte » et, de ce fait, avoir tenté « presque » l'impossible, ils apporteront sans aucun doute leur contribution à un développement plus durable de la capitale de la Chine.

Philippe Bovy
Prof. honoraire en transport, EPFL
Conseiller transport CIO[1]
Route de Vevey 14, CH – 1071 Chexbres

ODE À LA CHINE

Le documentaire « Bird's Nest – Herzog & de Meuron in China » des réalisateurs Christoph Schaub et Michael Schindhelm sera projeté sur les écrans romands à partir du 19 mars. Il y est question du « nid d'oiseau » des Bâlois Herzog & de Meuron, de cette structure colossale aux membrures enchevêtrées d'acier et de béton, en construction depuis 2004. Dès l'ouverture des Jeux, le nouveau Stade national abritera les principales manifestations athlétiques de *Beijing 2008*. En parallèle, le film présente un projet de quartier moderne – une petite ville en somme – élaboré par les architectes suisses pour les populations rurales de Jinhua.
Si l'architecture tient à première vue la vedette du film, et les architectes les principaux rôles de soutien, le vrai sujet de ce documentaire finement tourné, c'est davantage le choc des cultures dans le contexte d'une Chine en mouvance qui souvent dépasse l'entendement des Occidentaux que nous sommes. Les architectes, entourés de nombreux protagonistes chinois, dont l'artiste de renommée internationale Ai Weiwei, s'efforcent de mener à bien leur ambitieux projet, mais le spectateur perçoit vite leur désarroi, et leur impuissance parfois, face à la complexité des réalités chinoises. On y découvre les multiples visages d'une Chine en transformation, avec ses inégalités sociales, ses infrastructures hyperperformantes ou carrément inexistantes, et les rêves de grandeur d'un peuple qui oscille entre deux époques.
La bande-annonce du film, sur nos écrans depuis plusieurs semaines, peut faire penser, à tort, qu'il s'agit d'une de ces mégaproductions autour desquelles on fait beaucoup de bruit, souvent pour rien. Ce n'est pas le cas : les réalisateurs ne placent pas sciemment l'architecture – ou ses architectes – sur un piédestal. En portant l'attention sur le contexte plus large dans lequel le bâtiment s'inscrit, avec sa culture, ses limites, le film provoque, questionne et touche.

Caroline Dionne

9

[1] L'auteur a eu le privilège de suivre la préparation des Jeux de Beijing 2008 sur le terrain dès 2002. Les grands projets actuellement en cours d'achèvement n'étaient, à l'époque, que des objets sur une longue liste du dossier de candidature. Tous les stades, équipements et grandes infrastructures promis pour les Jeux seront opérationnels et mis en service avant le 1er juillet 2008.

Bibliographie :

[1] <www.olympic.org>
[2] <www.beijing2008.cn>
[3] Ma Hai Hong, « Planning and organization of Public Transport for the Beijing Olympic Games », conférence prononcée au *ASIA 2007 Traffic Summit in Singapore*, *Beijing Transport Research Centre*, Beijing, juillet 2007
[4] Bovy Philippe, « World mega-event transport and traffic schemes : 1992-2012 Olympic Games experience », conférence prononcée au *ASIA 2007 Traffic Summit,* Singapour, juillet 2007 <www.mobility-bovy.ch>
[5] Zheng Shusen, « Beijing Speeds Up Development of Public Transport Systems to receive the 2008 Olympic Games », *UITP- Public Transport International*, PTI- No 6/2006, Bruxelles, décembre 2006
[6] Bovy Philippe, « Solving outstanding mega-event transport challenges : the Olympic Experience », *in UITP - Public Transport International*, PTI- No 06/2006, Bruxelles, décembre 2006

Circuler dans la capitale chinoise

Malgré les efforts colossaux déployés par les autorités chinoises, s'extraire du centre de Pékin en voiture aux heures de pointe demande de s'armer de patience. Plus de trois millions de véhicules serpentent les routes de la capitale et rendent la circulation infernale. Du même coup, en quelques années, la pollution a littéralement explosé : l'air est chargé de particules et les immeubles situés au bord des voies ont noirci.

Après une heure et demie de circulation, le 5e périphérique nord, situé à une vingtaine de kilomètres du centre-ville, est enfin dépassé. Les voitures se font plus rares. Tout pilote doit pourtant faire face aux habitudes de « conduite extrême » qui sont le lot des routes chinoises. Les quatre voies n'étant souvent pas suffisantes, la bande d'arrêt d'urgence, ici nommée – choix malheureux – « voie d'urgence », est utilisée par tous les conducteurs pressés, les membres de l'armée et de la police, reconnaissables à leur plaque d'immatriculation distincte, circulant dans de grosses berlines noires. Les voitures zigzaguent en klaxonnant et se frôlent pour se doubler, et ce à pleine vitesse.

Pas étonnant dès lors que les routes chinoises soient parmi les plus dangereuses du monde : en 2006, 245 personnes y sont mortes chaque jour, pour un total annuel de 90 000 victimes. En Suisse, pour la même année, le nombre de décès liés à la route était de 371, tandis que la France en dénombrait 4703. Les ratios de victimes par millions d'habitants sont comparables, bien que l'on ne compte qu'une voiture pour 15 habitants en Chine, contre une pour deux dans l'ensemble de l'Union européenne. Et selon l'organisation mondiale de la santé, le nombre réel de décès pourrait être de deux fois supérieur aux statistiques officielles chinoises.

La sécurité des travailleurs autoroutiers semble presque plus précaire que celle des utilisateurs. Sur l'une des voies, un groupe d'ouvriers travaille sans qu'aucun signe ou panneau prévenant de leur présence n'ait été installé. Seule leur tenue orange fluorescent est censée permettre aux automobilistes de les apercevoir.

Des postes de péage devraient contribuer à couvrir une partie des coûts de construction et d'entretien du vaste réseau routier chinois. Même si leur coût moyen demeure très raisonnable – entre 5 à 10 yuans (0,75 à 1,5 francs) ou 100 à 200 yuans par section de plusieurs centaines de kilomètres –, les opérateurs ont du mal à percevoir ces impôts. Sur de nombreux tronçons, les automobilistes sortent de façon sauvage de l'autoroute peu avant les péages, passent par des routes de campagne, et réintègrent la voie rapide une fois le poste de perception dépassé. Du coup, les travaux avancent surtout autour des villes les plus riches et dans les provinces les plus prospères, et il n'est pas rare d'être obligé de sortir de l'autoroute pour emprunter une route provinciale servant de lien avec un autre tronçon, dans l'attente de l'achèvement d'une jonction autoroutière.

Autrefois dédiées presque uniquement aux poids lourds, à une époque où la possession d'une automobile individuelle était encore limitée aux cadres dirigeants des entreprises d'Etat et aux cadres du parti communiste, les routes de Chine sont de plus en plus empruntées par la voiture, désormais accessible aux particuliers dans ce pays au développement économique exponentiel. Mais le nombre de camions sur les routes du pays reste extrêmement élevé. A l'entrée de Pékin, une voie de plusieurs kilomètres leur est réservée : elle permet aux automobilistes d'éviter la file d'attente – parfois une dizaine d'heures – qui mène à l'entrée de la capitale. La cargaison de chaque camion y est alors contrôlée par les autorités. Le passage des poids lourds est interdit avant 22h, afin de limiter les embouteillages d'une ville qui a déjà atteint la limite de sa capacité.

Tristan de Bourbon
Journaliste RP, Pékin