

# L'USINE NOUVELLE

## Industrie ferroviaire chinoise : grandes manoeuvres pour de grandes ambitions

[MÉCANIQUE](#) , [MATÉRIELS FERROVIAIRE/AGRICOLE](#) , [FERROVIAIRE](#) , [CHINE](#) - PUBLIÉ LE 05/11/2014 À 16H12



La fusion annoncée de CNR et CSR, les deux grands constructeurs chinois de matériel roulant ferroviaire, pourrait prendre un peu plus de temps que prévu - parce que les deux "fiancées", fortes de tout récents succès historiques à l'exportation, vont se disputer le contrôle de la nouvelle entité. Mais quand elle aboutira, elle donnera naissance à une redoutable machine intégrée dans un dispositif d'exportation coordonné, dont les nouvelles ambitions commerciales se situent aux Etats-Unis et en Europe.

La [fusion annoncée fin octobre entre CNR et CSR, les deux fabricants chinois de matériel roulant ferroviaire](#), constituera un aboutissement logique. Après douze ans de mise en concurrence, destinée à les former aux mécanismes de marché, et à capter les technologies de partenaires étrangers démultipliés par cette double entité, la stratégie de création de "champions nationaux" dicte aux autorités chinoises la fusion de ces deux groupes présents sur tous les segments du secteur, à commencer par la grande vitesse et les transports urbains.

### **Succès historiques à l'exportation**

Cependant, la fusion, annoncée comme imminente fin octobre, pourrait prendre un peu plus de temps que prévu. Chacune des entités va en effet disputer âprement ses prérogatives au sein du nouvel ensemble, toutes deux étant confortées dans cette attitude par des succès historiques enregistrés presque au même moment que l'annonce.

Le 3 novembre, le Mexique a ainsi annoncé que le chantier de la première ligne ferroviaire à grande vitesse d'Amérique latine (entre Mexico et la ville de Queretaro, 210 kilomètres au nord-ouest) était attribué à un consortium chinois, intégrant CSR pour la fourniture des rames. Mais CNR n'est pas en reste : le 23 octobre, l'autre constructeur s'est vu attribuer un contrat tout aussi historique, puisqu'il s'agit de la première commande importante de matériel ferroviaire chinois aux [Etats-Unis](#), pour les nouvelles rames de métro de la ligne reliant le centre historique de Boston au campus d'Harvard.

### **La grande vitesse, priorité stratégique**

Les négociations s'annoncent donc tendues entre deux groupes qui présentent la même offre, et qui prétendront tous deux à la direction du nouveau géant envisagé.

Mais dans la mesure où ce dernier correspond aux souhaits des autorités chinoises, la fusion se fera. L'industrie ferroviaire nationale a notamment bénéficié du soutien actif, au cours de ses visites à l'étranger, du Premier

ministre Li Keqiang ; et le gouvernement chinois ne laissera pas les dissensions internes primer sur ses objectifs stratégiques.

La question reste par contre ouverte, de savoir si l'on assistera à une fusion de l'ensemble des deux groupes, ou de certaines branches susceptibles de se retrouver en concurrence frontale à l'exportation.

Parmi ces dernières, celles produisant des rames à grande vitesse seront assurément prioritaires, puisque CNR (à partir de technologies acquises auprès de [Siemens](#)) aussi bien que CSR (à partir de transferts de technologies de Kawasaki et [Bombardier](#)) proposent différentes variantes de CRH380, les trains, conçus pour rouler à 380 km/h, emblématiques du développement de l'industrie ferroviaire nationale.

### **La puissance d'une offre intégrée**

L'offre unifiée que poussent les autorités chinoises sera redoutable pour ses concurrents, dans la mesure où elle sera intégrée à une offre complète à l'exportation.

Le récent succès au Mexique l'illustre, puisque le consortium chinois attributaire s'est retrouvé seul en lice, faute de capacité de ses concurrents à mettre en place une offre complète dans des délais trop courts.

Côté chinois par contre, CSR, fournisseur des trains, s'est associé à un constructeur d'infrastructures, avec CRC (China Railway Construction), premier groupe chinois du BTP ; et surtout à un financeur, puisque la China ExImBank assurerait 85% du financement du projet. Et la partie chinoise n'a pas négligé les interventions tierces susceptibles de renforcer son offre : plusieurs groupes de construction mexicains ont été associés à celle-ci, tandis que la société d'ingénierie française Systra lui apporte sa crédibilité.

### **Ambitions californiennes et britanniques**

Avec le Mexique, la grande vitesse ferroviaire chinoise pénètre par le sud sur le marché de l'ALENA, tout comme elle compte le faire en passant par l'est pour l'Union européenne. Le Premier ministre chinois a en effet présidé à la mise en place d'un groupe de travail sur le développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse en Roumanie, à l'occasion d'une visite officielle en novembre 2013. Mais les ambitions chinoises vont au-delà de ces marges, et concernent le cœur des deux grands marchés mondiaux.

Le California High-Speed Railway, premier projet de ligne à grande vitesse aux Etats-Unis, fait ainsi clairement partie des objectifs de CNR comme CSR. Et le Premier ministre Li Keqiang, encore lui, a signé à Londres, en juin 2014, un accord de principe sur la participation chinoise au projet HS2, qui étendrait la grande vitesse ferroviaire au-delà du tunnel sous la Manche sur le territoire britannique.

Autant d'ambitions qui accroîtront la pression pour que les grandes manœuvres accélèrent dans l'industrie ferroviaire chinoise, que ses acteurs le veulent ou non.

Jean-François Dufour, directeur, DCA Chine-Analyse