

Tianjin, l'émergence d'une nouvelle plate-forme multimodale

Introduction

Forte de 11 millions d'habitants, Tianjin est une métropole portuaire à l'embouchure du Hai He sur le Golfe de Bohai. Elle constitue l'extrémité nord du Grand canal qui rejoint Hangzhou aux environs de Shanghai, et se trouve à 120 km à l'est de la capitale actuelle, Beijing, sa fonction de carrefour est donc très ancienne. Elle connaît actuellement un renouveau avec une forte croissance économique et ses projets de développement futur se bousculent. En quoi Tianjin est-elle représentative de l'insertion de la Chine dans la mondialisation en devenant une plate-forme multimodale essentielle en Chine ? L'émergence de cette plate-forme est récente et repose avant tout sur son port, elle a été permise par l'engagement de nombreux acteurs, dont l'Etat qui est incontournable, et bouleverse les équilibres du littoral chinois en valorisant le Nord de la Chine.

I. Tianjin, une plate-forme multimodale en pleine expansion dans un contexte de forte croissance des échanges en Chine

1. Le port de Tianjin, nouvelle porte d'entrée majeure en Chine

A l'échelle du monde, le port de Tianjin peut être qualifié de grand port mondial de marchandises : il appartient à la deuxième catégorie des ports en terme d'importance de trafic en millions de tonnes. Derrière Rotterdam et Shanghai qui affichent plus de 350 millions de tonnes en 2006, il se situe aux côtés de Nagoya, Ningbo, Guangzhou et Hong Kong avec entre 200 et 350 millions de tonnes en 2006 et donc devant les autres ports européens et les ports américains¹. Par rapport à l'année dernière, le trafic des trois premiers semestres 2007 traduit une augmentation de 22,8% pour les marchandises et de 20,5% pour les conteneurs², même s'il n'affiche que 7 millions d'EVP³, loin derrière Hong Kong, Shanghai et Shenzhen qui sont à plus de 15 millions d'EVP. Les conteneurs ne représentent qu'un quart de son trafic.

Commerçant avec plus de 180 pays, le port compte 100 lignes maritimes régulières qui relient le port de Tianjin à plus de 400 ports, ce sont des lignes de navigation au long cours, mais aussi des lignes internes permettant aux voyageurs de faire la navette entre Tianjin et presque tous les ports chinois, grands ou petits, du Nord comme du Sud, tels Dalian, Yantai, Qingdao, Shanghai, Guangzhou... Tianjin joue donc aussi un rôle important dans le développement du littoral chinois en tant que façade maritime de plus en plus dynamique et dans le développement du commerce chinois qui a été multiplié par 6 depuis une dizaine d'années.

	Total exportations	Total importations
1995	149	132
2005	762	660
2006	969	754

Le commerce chinois (hors Hong Kong) en 2006, source OMC.

Tianjin s'est donc hissé aujourd'hui au 5^{ème} rang chinois et son développement rapide a fait de lui le plus grand port du Nord de la Chine, distançant Dalian. Son dynamisme est en

¹ Source, port de Rotterdam et *Alternatives internationales*, novembre 2007, hors série n°5, l'Etat de la mondialisation 2008.

² D'après Tianjin Port Group, 2007, plaquette de présentation du port en anglais et chinois.

³ EVP = équivalent vingt pied, soit un conteneur de 36,26m³.

partie dû à l'exploitation de la nouvelle zone de Binhai qui est amenée à devenir le centre de transport et de logistique intérieure du Nord de la Chine.

2. Le décollage de l'aéroport de Tianjin

L'aéroport Binhai de Tianjin est le deuxième aéroport le plus grand du Nord de la Chine après l'aéroport de la capitale, Beijing, mais très loin de la capacité de ce dernier. Il a accueilli 8 millions de passagers en 2006 contre 48 millions pour Beijing, et encore plus loin des grands aéroports internationaux de Shanghai ou Hong Kong. Néanmoins l'aéroport Binhai a réussi à s'affirmer au long de ces dernières années surtout en Chine et petit à petit en Asie. Il est prévu que d'ici 2010 sa capacité et sa superficie soient plus que doublées.

Actuellement, l'aéroport de Tianjin possède deux terminaux et s'étend sur 25000 km carrés, il peut accueillir jusqu'à 40 avions stationnés au même moment. Par jour, il assure 39 vols nationaux et internationaux, avec une moyenne de 34 vols internationaux par semaine. Les vols internationaux sont majoritairement assurés par des compagnies asiatiques : Korean Airlines et Asiana Airlines à destination de Seoul mais aussi quelques compagnies russes comme Vladivostok Air. L'aéroport de Binhai s'impose comme l'un des aéroports de cargaison des plus importants de Chine.

En 2008, un nouveau terminal sera ouvert en vue des Jeux Olympiques de Beijing pour lesquels l'aéroport a été déclaré premier aéroport de support, se trouvant seulement à 70 minutes du village olympique. Les travaux concernant l'aéroport seront finis à la fin de l'année 2007 et ce terminal entrera officiellement en vigueur en mai 2008, le nombre de voyageurs dépassera alors les 40 millions et la superficie de l'aéroport sera de 80 000 km carrés.

3. Un carrefour routier et ferroviaire qui se renforce

L'autoroute Tianjin-Beijing est la plus ancienne et l'une des plus fréquentées de Chine, les axes routiers vers le Nord et le Sud à partir de Tianjin sont également de plus en plus empruntés, d'énormes travaux ayant été réalisés dans ce domaine. Important nœud des voies ferroviaires, Tianjin est le carrefour de deux artères de chemin de fer, Beijing-Shanghai et Beijing-Harbin. Mais c'est surtout le trafic de la ligne Tianjin-Beijing qui domine et doit prendre de l'ampleur, une voie ferrée reliant les deux villes est en construction (350 km/h, soit le plus rapide de Chine) et permettra de parcourir la distance qui sépare les deux villes en trente minutes, avec un train toutes les cinq minutes. Ainsi les premiers rails de la voie ferroviaire express devant relier Beijing à Tianjin ont été posés dans la gare Wuxing de Tianjin. Le projet prévoit que les rails de la ligne seront posés dans la gare du sud de Beijing avant le 15 décembre 2007, l'échéance des jeux olympiques étant là encore un argument essentiel du renforcement de cet axe de communication.

Tianjin peut donc être qualifiée de plate-forme multimodale en pleine expansion, l'ouverture économique qui s'accroît et l'organisation des jeux olympiques de 2008 à Beijing renforçant son poids non seulement au Nord de la Chine mais aussi sur tout le littoral chinois. Son développement est porté par des acteurs très divers.

II. Les acteurs de l'insertion de Tianjin dans la mondialisation

1. Le rôle de l'Etat dans le développement de Tianjin, un rôle primordial

Dans un contexte de mondialisation où le rôle des Etats en tant qu'acteurs importants est souvent remis en question, la place de l'Etat chinois reste essentielle. Ainsi dans un contexte d'ouverture économique, l'Etat chinois s'est donné comme objectif d'instaurer des règles afin

de « *lutter contre les abus liés aux privatisations nationales, qui vont voir la venue de spéculateurs étrangers dont le seul objectif serait le rendement financier à court terme* »⁴. L'Etat énonce ainsi des règles qui doivent ralentir la fuite des actifs ou celle des capitaux hors des frontières, en tout cas pendant une période de transition, afin que le pays se consolide et réussisse son entrée dans la mondialisation : c'est un des principes du « développement harmonieux » prôné par le Parti communiste chinois (PCC). Depuis 30 ans, l'Etat chinois agit dans ce sens, il a ainsi très fortement contrôlé l'ouverture de certaines zones du pays.

Ainsi, Tianjin ne faisait pas partie des quatre zones économiques spéciales qui ont été ouvertes en premier en 1980 pour recevoir les capitaux étrangers. Par conséquent, la ville de Tianjin a été mise en retrait par l'Etat chinois au tout début de son ouverture sans doute parce qu'elle était géographiquement moins bien située que le Sud de la Chine qui permettait plus d'échanges avec Taiwan, Hong-Kong ou Singapour. Par contre, Tianjin fait partie des quatorze villes côtières ouvertes en 1984 et se trouve dans la Chine littorale, celle qui doit tirer le développement économique de l'intérieur et de l'Ouest depuis les années 1990.

Depuis le début du XXI^{ème} siècle, le développement du Nord du littoral est même fortement encouragé par l'Etat : l'approbation donnée aux projets de développement de Tianjin et la nomination de dirigeant du PCC auparavant en poste dans le Sud de la Chine sont vues comme des indicateurs de cet intérêt : « *En mars 2007, Zhang Gaoli qui a travaillé longtemps dans la zone triangulaire de la rivière des Perles et les zones bordant la mer de Bohai, a été nommé secrétaire du Comité municipal du PCC à Tianjin. (...) Dans le rapport présenté au congrès municipal du PCC, il a déclaré que l'exploitation et l'ouverture de la nouvelle zone littorale de Tianjin se trouveraient au centre de toutes les activités de Tianjin. Dans cette zone serait planifié l'aménagement de huit zones de fonctions industrielles. Ainsi, elle pourrait devenir le réceptacle des techniques de pointe et le point de diffusion, la base de création et d'industrialisation de hautes et nouvelles technologies.*»⁵ Le 11^{ème} plan quinquennal (2006-2010) a ainsi fixé comme objectif que le volume des investissements dans la zone portuaire atteindrait 45 milliards de yuans (450 millions d'euros) et que d'ici 2010 il y aurait 80 postes d'amarrage. L'Etat soutient donc les projets ambitieux de la municipalité.

2. La municipalité de Tianjin, un acteur ambitieux

Tianjin obtint en 1967 le statut de municipalité provinciale administrée par le gouvernement central, statut que possèdent également Beijing et Shanghai. Il est difficile de savoir si c'est bien ce statut qui lui permet actuellement de développer des projets gigantesques d'aménagement portuaire et industriel et même de s'avancer en disant qu'elle adopte des formules innovantes de partenariat économiques (voir infra « un nouveau modèle de développement »).

En effet, la municipalité de Tianjin est un acteur très ambitieux du développement de la ville : elle veut non seulement rénover la ville ancienne de Tianjin avec ses quartiers datant de la fin du XIX^{ème} siècle mais aussi s'inscrire comme un pôle de hautes technologies non seulement à l'échelle chinoise mais aussi mondiale. Ainsi elle a créé une nouvelle zone de franche, la TEDA, Tianjin Economic Development Area. Elle y favorise l'installation d'entreprises internationales de prestige, toujours en partenariat avec des entreprises chinoises, dans des secteurs stratégiques comme les transports ou la recherche et le développement par exemple dans le domaine médical.

La plus grande banque de cellules souches au monde, l'Union Stem Cell, se trouve par exemple à la TEDA : elle a une surface de 84 000 m² et une capacité de 300 000 échantillons, dans lesquels sont conservés plus de 400 000 placenta et cordon ombilicaux à -196°C. En effet,

⁴ Compte-rendu du XVII^{ème} congrès du Parti Communiste chinois, voir Chinadaily.com.cn

⁵ French.china.org.cn

ces cellules souches sont un enjeu scientifique majeur et leur maîtrise est considérée comme un élément de puissance d'une ville ou d'un pays. Si cette banque existe aujourd'hui, c'est grâce au budget de 5 millions de Yuans que les autorités de Tianjin ont accordé au fondateur de « l'Union Stem Cell » afin de démarrer son projet.

Airbus y construira aussi sa première usine hors d'Europe : *« les détails de la joint-venture ont été dévoilés dans la presse chinoise. Airbus s'associe essentiellement avec la municipalité de Tianjin. Cette nouvelle usine sera un argument de poids dans la lutte d'Airbus pour le marché chinois. On y produira essentiellement des A320. Les premiers airbus construits en dehors d'Europe. Avec 60% de l'investissement reposant sur la Tianjin Free Trade Zone Investment Co, à une hauteur de 180 millions de yuans (18 millions d'euros), Airbus sera partenaire de la ville avant d'être celui d'avionneurs chinois. »*⁶

3. Les entreprises privées, entreprises chinoises et FMN

Encouragée par l'Etat, facilitée par la municipalité, l'installation des entreprises privées étrangères s'accélère en parallèle avec le développement des entreprises chinoises. Si les entreprises installées à Tianjin sont certes de taille diverse, de plus en plus de Firmes multinationales (FMN) d'origine américaine, européenne ou asiatique font le choix de venir s'y implanter. Or celles-ci sont des acteurs majeurs de la mondialisation. Elles appartiennent à des secteurs différents dont les plus importants sont :

- | | |
|---|----------------------------|
| - le secteur alimentaire (Coca-cola) | - l'aéronautique (Airbus) |
| - le secteur automobile (Toyota, Kunho tires) | - l'environnement (Veolia) |
| - l'informatique (Microsoft, Deno) | - la logistique (TPL) |
| - la télécommunication (Motorola, Samsung) | - le secteur médical |

Ces entreprises étrangères devant obligatoirement s'associer en joint-venture avec une entreprise chinoise pour pouvoir s'installer en Chine et donc aussi à Tianjin, elle recherchent le partenaire qui leur semble le mieux approprié pour pénétrer le marché chinois. Ainsi Toyota s'est associé avec Tianjin Xiali, le 4^{ème} constructeur automobile chinois et s'est implanté sur la TEDA où il a investi d'énormes sommes d'argent pour construire ses usines.

Nous avons donc voulu savoir ce qui pousse les entreprises à faire le choix de Tianjin. Ainsi, une entreprise de logistique a bien répondu à nos questions. Pour celle-ci dont le cas est particulier car c'est une entreprise au service des autres entreprises, c'est la croissance de la demande des clients de la zone qui explique son développement, sa croissance depuis 5 ans est donc un indicateur de la croissance économique de la région, son installation première étant Shanghai.

III. Les conséquences spatiales de l'émergence de cette plate-forme multimodale au Nord de la Chine.

1. L'intégration entre la capitale et la ville portuaire

Tianjin et Beijing sont deux villes que l'on a tendance à rapprocher : ainsi parle-t-on parfois de « conurbation-duale ». Ces deux villes accumulent près de vingt millions d'habitants et peuvent en coopérant devenir la zone la plus dynamique, sans égal économique dans toute la Chine. C'est ce dont ont bien conscience les autorités, pour lesquelles l'intégration Beijing-Tianjin est devenue l'une des priorités : son développement intégré fait partie du onzième plan quinquennal (2006-2010).

⁶ Aujourd'hui machine.com, site de journaliste francophones, 20/11/2006.

Contrairement aux grandes villes du Sud telles que Hong Kong ou Shanghai, Beijing n'a pas d'ouverture sur l'eau. Pour pouvoir garantir la puissance économique de la capitale, elle a besoin d'un intermédiaire entre l'océan et elle-même : Tianjin.

De plus Tianjin est à proximité de Beijing : à peine à 120 km et la future voie ferrée déjà évoquée qui doit mettre les deux villes à une demi-heure l'une de l'autre est le signe même de cet axe qui se dessine entre les deux villes.

De même, les deux villes sont complémentaires sur le plan économique. En effet, Beijing est plus centrée sur le secteur tertiaire et Tianjin sur le secondaire, même si la nouvelle orientation de Tianjin est clairement le

tertiaire supérieur. Cette dernière apporte par exemple à la capitale certaines ressources : Tianjin possède le plus grand réservoir d'eau de Chine (surface d'eau de 150km²), et son pôle industriel est en plein développement.

Tianjin est également impliquée dans les Jeux Olympiques de Beijing 2008 : elle accueillera les épreuves de football, c'est ainsi qu'un stade de plus de 60 000 places est en construction.

L'intégration entre Beijing et Tianjin a bien débuté tant par complémentarité économique spontanée que par désir des autorités à diverses échelles.



2. Tianjin, un acteur essentiel du rééquilibrage entre le nord et le sud du littoral chinois

Si l'ouverture du pays a commencé sur les côtes chinoises, le littoral au nord de Shanghai a connu le développement dans un deuxième temps. Mais le Nord de la Chine est désormais prioritaire et s'affiche même comme un nouveau modèle de développement, loin du Sud et de la croissance effrénée mais entachée de corruption et débarrassé de son image de pôle de l'industrie lourde en crise avec ses entreprises d'Etat non productives et ses sites industriels vétustes. Dans ce cadre, Tianjin est la grande gagnante face aux métropoles du Nord.

Ce retard est donc désormais présenté comme un atout pour promouvoir un développement plus équilibré que ce soit dans le cadre du développement durable ou surtout du développement plus harmonieux de la Chine, c'est à dire plus égalitaire. « *Nous avons la responsabilité de créer un modèle qui ne coûtera pas trop, financièrement et écologiquement* », explique Ni Xiangyu, vice-président de la Zone de développement de Tianjin, TEDA, où sont implantées des entreprises du secteur technologique, biotechnologique, médical et automobile. C'est un nouveau modèle pour le nord de la Chine et ses industries lourdes, comme pour l'ouest du pays", régions en retard, et la côte orientale et le sud, où s'est concentrée la croissance depuis un quart de siècle. »⁷

3. Tianjin, un nouveau modèle de développement pour la Chine ?

Si la Chine connaît aujourd'hui une croissance vertigineuse, un des objectifs de l'Etat est la recherche d'un équilibre basé sur le « Kexue fazhangan » (développement rationnel) touchant essentiellement trois domaines : le social, l'économique et l'environnement. En effet,

⁷ AFP, 10/10/2007

l'accroissement des écarts de revenus au sein de la population chinoise, notamment entre les villes et les campagnes et les défis posés par les problèmes environnementaux sont devenus une préoccupation du gouvernement. C'est dans ce contexte que Tianjin promeut un nouveau modèle.

Au niveau des réformes financières, Tianjin sert actuellement de zone expérimentale surtout en ce qui concerne la libéralisation des changes. Pour Hua Min, professeur d'économie de l'université Fudan à Shanghai, « le modèle de Tianjin devrait être progressivement adopté ailleurs ». Pour ce qui est de la protection de l'environnement, la zone de développement de Tianjin est particulièrement exigeante envers les investisseurs : « TEDA a une grande conscience environnementale et est stricte avec les investisseurs », confirme Lin Jishang, directeur de l'entreprise danoise Novozymes (production d'enzymes).

Conclusion :

Port international aux projets pharaoniques, plate-forme multimodale de plus en plus efficace, mais aussi nouvelle zone de développement technologique, Tianjin à la suite de Guangzhou et de Shanghai veut désormais faire partie des grandes métropoles chinoises du littoral. Bénéficiant du contexte de croissance forte et tirant avantage de sa complémentarité et/ou proximité avec Beijing et donc aussi du rendez-vous des Jeux Olympiques de 2008, Tianjin est une nouvelle porte d'entrée majeure sur la Chine. En composant une nouvelle région avec la capitale, elle lui permettrait de retrouver une place capitale, y compris sur le plan économique, et ainsi de dominer Shanghai.

Annexe : extraits du questionnaire réalisé en octobre 2007 auprès de ÄCKERS

1. Qui êtes-vous ? Quelle est votre profession ? De quoi vous occupez-vous ? Quels types de marchandises acheminez-vous ?

Je suis Abdelwahab REGUIDA, le responsable logistique du site de Sedan et je suis en charge de la gestion du planning et des flux de production sur un site de production, de la revue au quotidien des indicateurs de production, de l'établissement des devis, de la gestion des transports sur vente, de la facturation vers le client final. Les marchandises à acheminer sont principalement des cylindres de laminoir, d'un poids de 5 t à 32 t vers le monde entier.

2. Quels sont les avantages de passer par le port de Tianjin par rapport aux autres ports de Chine comme Hong-Kong, Shanghai ?

La plupart des commandes vers la Chine sont négociées FOB port Européen, et pour le cas de Sedan le principal port est Anvers. Notre responsabilité s'arrête donc à ce port et le choix du port de destination est fait par le client final. Le client choisira toujours le port le plus près de son site.

3. Quel est le parcours du conteneur de son départ à son arrivée ? Avez-vous déjà rencontré des problèmes liés aux échanges ?

Nous nommons un transitaire qui sera en relation avec le transitaire du client à Anvers dans le cas d'un FOB Anvers. Via notre service commercial, nous informons le client final de la disposition de la marchandise. Notre transitaire rentre alors en contact avec le transitaire du client pour définir la date et le lieu sur le port de chargement. Le bateau, sa date de clôture et la date d'arrivée sont alors connus. L'enlèvement est organisé par un transport camion de Sedan (marchandise mise en caisse et dans un container) à Anvers avec un passage en douane dans une agence de notre choix. Le chargement sur le bateau est fait principalement par des moyens de levage de type Fenwick ou pont. Le transport maritime est alors fait d'Anvers vers Tianjin pour le client TISCO par exemple. (...) Le client récupère alors sa marchandise après dédouanement et la transporte sur son lieu final de destination par camion.

4. Depuis quand utilisez-vous les services du port de Tianjin ? Pensez-vous utiliser les services du port à long terme ?

Depuis l'ouverture de notre bureau commercial à Shanghai et le développement grandissant du marché chinois pour nos produits il y a 5 ans, nous expédions d'année en année de plus en plus de produits vers la Chine et en particulier via le port de Tianjin.