

LE DEVOIR

Le Devoir

ECONOMIE, mercredi 24 mars 2004, p. B1

Un casse-tête pour les entreprises

La Chine à l'heure de pointe

Castonguay, Alec

Malmené et fortement congestionné par une croissance économique fulgurante, le réseau de transport chinois, voies ferrées et routes en tête, se présente chaque jour comme un énorme casse-tête pour les entreprises. Une situation qui engendre des pannes d'électricité et des délais de livraison qui coûtent des millions de dollars.

«Le problème du transport en Chine a toujours été présent, c'est un grand pays de plus d'un milliard d'habitants et le système ferroviaire est sous-développé», affirme Fred Bild, ambassadeur du Canada à Pékin de 1990 à 1995, aujourd'hui professeur de politique chinoise à l'Université de Montréal. Mais, depuis quelques années, le problème prend de l'ampleur. La croissance effrénée du produit intérieur brut (PIB), qui bondit de 8 à 10 % par année depuis 10 ans, commence à rattraper les entreprises sur le terrain.

Les voies ferrées sont littéralement envahies de trains qui transportent les matières premières de l'intérieur des terres jusque dans les villes en plein boom économique et démographique le long de la côte est. À lui seul, le charbon accapare 40 % des voies ferrées. Il est destiné à alimenter les centrales thermiques qui produisent la majeure partie de l'électricité du pays.

«Le gros problème, c'est que, avec une croissance si forte, la Chine devient de plus en plus énergivore, donc consommatrice de charbon», explique Claude Comtois, professeur affilié au Centre de recherche sur l'Asie du Sud-Est à l'Université de Montréal et spécialiste du transport en Chine. «Le gouvernement tente de doubler les voies ferrées ou de laver le charbon avant le transport pour qu'il prenne moins de place dans les wagons, question d'en amener plus à la fois, mais il n'y a pas de solution facile.»

Surtout que le charbon représente LA priorité du gouvernement chinois. Pas le choix, puisque l'engorgement actuel des voies ferrées commence à causer des pannes d'électricité dans certaines régions, surtout au sud du pays. Le charbon n'arrive tout simplement pas à temps aux centrales. Conséquence: des manufactures doivent limiter leurs heures d'activité ou produire durant la nuit, ce qui est loin de plaire aux industriels.

Après les combustibles, l'espace sur les voies ferrées va en priorité aux céréales et aux produits alimentaires, puis aux passagers et à l'équipement militaire. «Quand il reste de la place, c'est au tour du "cargo" et des marchandises d'entreprises, souligne Claude Comtois. Ça fait 40 ans que c'est comme ça.» Chaque année, le ministère du Transport ferroviaire, une société d'État qui emploie quatre millions de personnes, vend un milliard de billets pour transporter la population d'une ville à l'autre.

Une refonte majeure

Conscient des problèmes qu'engendre la sous-capacité du système ferroviaire, le gouvernement procède à une refonte majeure de son réseau. «Il envisage de créer des TGV entre les grandes villes, affirme Claude Comtois. On privatise aussi certaines parties du réseau, mais tous les changements peuvent prendre une dizaine d'années avant d'atteindre un "standard" occidental. Le système est mal adapté aux réalités économiques d'aujourd'hui. Par exemple, les wagons de certaines régions ne peuvent pas transporter des conteneurs! Il faut donc éventuellement rénover les tunnels pour permettre leur passage et changer les rails. Ça va coûter une fortune.»

Les entreprises, elles, doivent prendre leur mal en patience. «Il faut toujours tenir compte des délais de livraison», confirme Patrick Paradis, président de **Giolong** International, une firme d'experts-conseils qui se spécialise dans l'immense marché que représente l'empire du Milieu. «C'est régulier, alors il faut inclure les délais dans nos estimations. Ça entraîne un coût supplémentaire, c'est sûr, mais c'est impossible de dire combien, ça dépend à chaque fois», dit-il, lui qui possède des bureaux à Shanghai et Pékin.

Les entreprises de transport maritime savent très bien à quel point ce problème d'encombrement des voies ferrées peut leur coûter cher. Dans un article du New York Times paru au début du mois de mars, les armateurs présents en Chine exprimaient leur déprime. Les matières premières que le pays réclame pour poursuivre sa croissance, notamment le fer et l'aluminium, s'accumulent dans les différents ports. Les voies ferrées étant pleines, les bateaux doivent rester immobilisés parfois jusqu'à un mois avant d'être déchargés. Un navire ainsi immobilisé fait perdre près de 100 000 \$ par jour à l'entreprise navale. «C'est un cauchemar logistique en Chine!», déclarait un armateur au journal américain.

Pour réagir plus vite, le gouvernement fait davantage confiance au secteur privé depuis quelques années. Des autoroutes payantes, appartenant en partie à des conglomérats étrangers, commencent à relier les grandes villes. Plusieurs ports sont également gérés par le secteur privé, venant principalement de Hong Kong, question d'améliorer l'efficacité. «Et ça réussit bien, la Chine a plusieurs des meilleurs ports au monde maintenant», soutient Claude Comtois.

Les entreprises poussent un soupir de soulagement en voyant le secteur privé investir dans les infrastructures routières. Les voies ferrées étant bondées, le camionnage devient la seule avenue possible pour transférer la marchandise produite par les usines

exportatrices. Et déjà, plusieurs autoroutes commencent à souffrir de la présence de centaines de milliers de camions qui défoncent la chaussée et malmènent le bitume. Là aussi, la croissance économique fulgurante de la Chine cause son lot de problèmes.

Illustration(s) :

Reuters, Agence
Reuters

Déchargement de conteneurs dans le port de Hong Kong. Les voies ferrées étant pleines, les bateaux doivent rester immobilisés parfois jusqu'à un mois avant d'être déchargés.

Catégorie : Économie

Sujet(s) uniforme(s) : Lois et règlements

Type(s) d'article : Article

Taille : Moyen, 676 mots

© 2004 Le Devoir. Tous droits réservés.

Doc. : news-20040324-LE-50569