

Forum THNS 2011 – Shanghai

Optimisation et gestion du réseau de transport

Zhang Xiaoning - Professeur d'Economie et de Management, Université de Tongji

La position des transports chinois dans le monde

Depuis la réforme et l'ouverture, le nombre et l'échelle des infrastructures routières, des chemins de fer, des infrastructures fluviales, maritimes et aériennes se sont considérablement accrus en Chine. Le niveau de qualité des services de transport a également évolué de manière très positive.

En matière de transport, la Chine est devenue la deuxième puissance mondiale avec un réseau de plus de 4 millions de kilomètres à la fin de l'année 2010 : seconde pour les autoroutes qui totalisent 74 000 km, première puissance en matière de volume de circulation des marchandises. Parmi les dix plus gros ports mondiaux, six sont situés en Chine. Le kilométrage de voies navigables intérieures est le plus long du monde. Pendant huit années consécutives, la Chine a eu le trafic mondial de conteneurs le plus important. En ce qui concerne l'aviation civile la Chine, qui occupait jadis la 37^{ème} place s'est hissée au second rang. 91 000 km de chemins de fer, le deuxième réseau mondial avec 42 000 km électrifiés et 8358 km de lignes à grande vitesse (première place mondiale).

Situation financière des transports chinois

Un rapport du ministère des chemins de fer indique qu'au milieu de 2011 la dette chinoise en matière de chemins de fer est de plus 2090 milliards de yuans soit un ratio d'endettement de 58,53%. En 2010, 150,1 milliards de yuans ont été consacrés à rembourser le capital emprunté et à payer des intérêts, soit deux fois plus qu'en 2009 (73,26 milliards).

- WANG Mengshu, membre de l'Académie chinoise des ingénieurs indique que plus de 90% des projets nationaux de chemins de fer – 10 000 km - ont été arrêtés pour des raisons de financement. WANG Mengshu indique que le ministère des chemins de fer va être doté de plus 200 milliards de yuans pour progresser sur des projets importants.
- Selon le rapport d'audit de cette année qui était publié par la Commission d'audit en Juin, le solde des dettes pour la construction des autoroutes par les gouvernements locaux est de 1116 milliards de yuans. Comme, dans plusieurs régions, le développement autoroutier commence ou est en cours de réalisation, les ressources sont insuffisantes pour rembourser les dettes, ce qui oblige les autorités locales à solliciter des emprunts complémentaires.

- Pour Pékin seulement depuis 1987 : les investissements cumulés totalisent 75,6 milliards de yuans financés avec des prêts de 45,5 milliards de yuans ; la dette actuelle est de 43,9 milliards de yuans.

La logistique

Source : Fédération chinoise de la logistique et des achats

En 2010, les coûts logistiques de la Chine sont de 7163 milliards yuans et représentent environ 18% du PIB, qui est de 39 798 milliards de yuans. En 2010, 75% des marchandises sont transportées par la route, les péages représentant de 20% à 30% des coûts de transport. Une étude de février 2007 précise que les dépenses de péage s'élevaient à 796 milliards de yuans, représentant plus de 2% du PIB par habitant (le premier rang du monde)

Une étude sur les routes à péage des 12 provinces (Jiangsu, Pékin, Chongqing, Ninxia incluse) a été publiée. La somme totale du péage dans ces 12 provinces est 102,57 milliards de yuans. Le solde cumulé de la dette des routes à péage de ces 12 provinces est de plus de 750 milliards de yuans.

Le problème de la surcharge

Du fait du péage des routes, les industries automobiles falsifient les données techniques de leurs modèles ;

- Ceci entrave le développement du trafic de marchandises à grande échelle, la professionnalisation et fait obstacle à la compétitivité des industries du transport
- Pour éviter les amendes, les entreprises transforment leurs camions pour augmenter le volume des marchandises transportées.
- Aujourd'hui, la surcharge est la principale cause de dégradation des routes – en croissance exponentielle - et la principale cause des accidents.

Le dernier kilomètre

Le coût du « dernier kilomètre » est 2,5 fois celui des 1000 kilomètres précédents du fait des difficultés d'accès et des restrictions de circulation des camions.

- Le problème du stationnement lors des livraisons est également aigu dans la mesure où aucun espace dédié n'est réservé aux véhicules transportant des marchandises.
- La réglementation de voirie de la ville de Shanghai interdit la circulation des camions en centre-ville de 7 heures du matin à 8 heures du soir à moins de disposer d'une autorisation. Cela conduit beaucoup d'entreprises de logistique à utiliser des voitures classiques pour transporter des marchandises.

- On a donné l'exemple d'une entreprise logistique de Shanghai, qui approvisionne les supermarchés. Chaque jour, l'entreprise affrète 40 camions pour approvisionner plus de 400 supermarchés. Pourtant, l'entreprise ne dispose que de 3 autorisations d'accès aux quartiers du centre-ville, ce qui signifie que 3 camions seulement ont réellement le droit d'entrer en centre-ville pour approvisionner les 45 supermarchés qui s'y trouvent.
- L'autorisation doit être renouvelée tous les trois mois. Les frais de renouvellement ne sont que de 5 yuans. Mais comme il est difficile d'obtenir une nouvelle autorisation, il faut souvent payer plus de 1000 yuans pour obtenir une aide d'une personne ou d'un conseil bien placé.

La construction nationale de transport ferroviaire

- De plus en plus, les autorités locales veulent construire des métros. Jusqu'à présent 31 villes ont été autorisées à le faire.
- Des villes comme Xuzhou, Haikou, Baotou, Wenzhou, Luoyang, Zhuzhou, Jining, Liuzhou et la Préfecture autonome de Dali Bai ont le désir de développer des transports urbains sur rail, des métros en particulier. Les projets sont en phase d'étude de faisabilité, d'évaluation ou d'élaboration.
- Le bureau du Conseil d'Etat a posé en 2003 les conditions à remplir pour créer un métro. Le budget de la collectivité doit être d'au moins 10 milliards de yuans et le PIB local de plus de 100 milliards de yuans ; la population doit être au moins de 3 millions d'habitants ; le système doit pouvoir transporter plus de 30 000 passagers/heure.
- Le coût à la construction d'un kilomètre est de 500 millions de yuans pour le métro, 200 millions de yuans pour le métro aérien, 20 millions de yuans pour le tramway.
- La longueur de transport sur rail de la ville de Shanghai est de 410 kilomètres, le flux quotidien de passagers est de 6 millions ; à comparer à Tokyo qui dispose de 292 kilomètres de transport sur rails et gère un flux de 8 millions de passagers.

Les véhicules

- En 2010, le nombre des véhicules civils à Shanghai est de 3,097 millions, le taux de croissance est de 8,7%. Le nombre des voitures est de 1,702 millions avec un taux de croissance de 15,6%. Elles représentent 55% du nombre des véhicules civils ; le nombre des motos est de 1,291 millions, en augmentation de 0,4% ; elles représentent 41,7% des véhicules civils ; le nombre des remorques représente seulement 1,1% du nombre des véhicules civils, mais il augmente de 23%. Les voitures personnelles sont au nombre 1,038 million avec un taux de croissance 21,9%.

- Si la tendance se confirme, le nombre des voitures personnelles aura doublé avant 10 ans.
- A la fin de l'année de 2010, le nombre des conducteurs de véhicules à moteur à Shanghai est 4,484 millions, le taux de croissance est de 9,2% ; le nombre des conducteurs de voitures est 4,125 millions, et augmente de 13,7%.
- Dans les quartiers résidentiels, les habitants ont des difficultés à stationner la nuit. D'après une enquête, le nombre de voitures dans les quartiers du centre-ville est de 743 000 alors que les places de stationnement sont limitées à 471 000 ce qui ne permet donc de satisfaire que 66% de la demande.
- La pollution des voitures est la principale source d'émissions. Les émissions de CO₂ à Shanghai étaient de 13,88 millions tonnes en 2008 ; les émissions des voitures correspondent à 42% du total ; les émissions des taxis représentent 15% ; les émissions des bus (et tramways) représentent 13% ; les émissions des camions représentent 30%.

L'augmentation rapide des prix du carburant

- (1) Ces dernières années, les prix du diesel et du pétrole ont connu des augmentations très rapides, ce qui a renchérit le coût des déplacements en voiture. De 2005 à 2011, les taux d'augmentation sont de 100,3% et 132,5%, les taux de croissance annuels moyens de 14,9% et 15,1%.
- (2) L'institut national de la propriété du Conseil d'Etat a publié, le 21 Octobre 2011, un rapport sur «*le fonctionnement des actifs des entreprises nationales en 2010* ». Les 5 premières entreprises sont China National Petroleum Company, China Mobile Communication Co.Ltd, China National Offshore Oil Corp., SINOPEC, Shenghua Group. Leurs bénéfices nets atteignent respectivement 124,18 milliards de yuans, 97,27 milliards de yuans, 74,23 milliards de yuans, 72,12 milliards de yuans, et 46,86 milliards de yuans.

La problématique des transports en Chine

- Les infrastructures ont été développées de manière excessive, engendrant une dette trop importante. Le montant des péages est très élevé.
- Le niveau de management n'est pas suffisant ; il y a de nombreux problèmes de sécurité
- Le niveau de trafic est déraisonnable.
- Le modèle de financement du transport routier n'est pas bon, il manque de transparence et il est difficilement contrôlable.
- L'augmentation de l'usage des voitures est très rapide ; les problèmes de congestion sont nombreux ; le coût du « dernier kilomètre » est trop élevé.
- Les problèmes de stationnement sont aigus.
- Les prix du carburant sont très élevés.
- Le coût de distribution est très élevé.
- Trop se concentrer sur la construction de nouvelles lignes de métro au détriment des autres modes conduit à réduire l'efficacité du transport.

Comment résoudre les problèmes de transport ?

1. Ralentir le développement des infrastructures ; éviter la duplication des investissements.
2. Augmenter le niveau du management, former des gestionnaires, renforcer la sécurité.
3. Améliorer la structure de trafic, augmenter la proportion des transports fluviaux maritimes et ferroviaires.
4. Renforcer le contrôle du gouvernement central
5. Limiter la croissance excessive des voitures personnelles, diminuer le coût du "dernier kilomètre".
6. Baisser les prix du carburant.
7. Réduire les autorisations de construction de lignes de métro

Discours de l'ancien Premier Ministre ZHU Rongji lors de la session du Conseil d'Etat de Janvier 2003

« Maintenant, posséder une voiture personnelle est à la mode et les gens peuvent se faire prêter de l'argent par les banques. Mais, à mon avis, nous devrions plutôt développer le transport public. La situation de la congestion du trafic à Pékin est désormais vraiment préoccupante. Comment pourrions-nous réussir les jeux olympiques de 2008 dans un tel contexte ? Le niveau de la gestion des infrastructures doit être amélioré. Parallèlement, le nombre de voitures à Shanghai est de moitié inférieur à celui de Pékin, mais il y a des embouteillages partout, qu'est-ce qu'on va faire pour organiser l'Expo de 2010 ? La question des parkings est un autre grand problème, donc, il est sûr que nous devons développer le transport public.

Et puis, nous avons importé 70 millions de tonnes de pétrole l'année dernière. Nous avons produit 160 millions de tonnes de pétrole nous-mêmes, mais nous en avons consommé 260 millions. Comment pourrions-nous multiplier les voitures sans avoir assez de pétrole ? Aujourd'hui, je m'inquiète de deux choses, les accidents de mines de charbon et les accidents du transport. Nous avons beaucoup à faire pour développer le transport public, Je ne dis pas que nous ne devons pas développer l'usage de la voiture personnelle, mais ce n'est pas vraiment le bon moment.