



**HAL**  
open science

## Énergie en Chine : les voies engourdies du charbon

Marie Schwoob

► **To cite this version:**

Marie Schwoob. Énergie en Chine : les voies engourdies du charbon. China Analysis, 2011, pp.42 - 44. hal-03582872

**HAL Id: hal-03582872**

**<https://hal-sciencespo.archives-ouvertes.fr/hal-03582872>**

Submitted on 21 Feb 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



## 7. Énergie en Chine : les voies engourdis du charbon

MARIE-HÉLÈNE SCHWOOB

### SOURCES :

- Chen Yan<sup>70</sup>, « L'aberration du système de transport du charbon », *Caijing*, 28 août 2011.

- Fan Bi<sup>71</sup>, « Dysfonctionnements du gouvernement ou dysfonctionnements du marché ? », *Caijing*, 28 août 2011.

- Li Runguo<sup>72</sup>, « Contexte, problèmes et solutions du système de transport du charbon », *Zhonggong zhongyang dangxiao xuebao - Journal of the Party School of the Central Committee of the CPC*, vol. 15, n° 11, août 2011.

Les augmentations récentes du prix du charbon et les pénuries d'électricité qui affectent la Chine de manière récurrente depuis plusieurs années inquiètent les experts chinois. Ceux-ci dirigent leurs accusations vers un système de transport obsolète, déjà

<sup>70</sup> Chen Yan est journaliste.

<sup>71</sup> Fan Bi est directeur adjoint du département général du bureau de recherche du Conseil d'État.

<sup>72</sup> Li Runguo est professeur au département d'économie de l'université normale de Chine centrale, Wuhan, Hubei.

accablé par la catastrophe ferroviaire du 23 juillet et les scandales de corruption de février.

Au cours des sept dernières années, le système de production d'électricité a été confronté à de graves pénuries d'alimentation du fait des problèmes d'approvisionnement en charbon des centrales électriques. Les ressources houillères constituent encore la principale ressource du système de production d'électricité chinois, et ces pénuries énergétiques apparaissent alors même que les plus grands acteurs du secteur ont considérablement élargi leurs capacités de production et qu'un nombre considérable d'entreprises se trouvent en situation de surproduction. Loin d'être liées à un manque structurel de ressources sur le territoire chinois, les pénuries d'électricité trouvent en fait leurs causes dans l'encombrement du système de transport, dont les effets se voient amplifiés par les retours en arrière des réformes du marché du charbon et la stagnation des réformes du marché de l'électricité.

Les ressources houillères abondantes se situent dans les « trois territoires de l'Ouest » (三西地区, *sānxīdìqū* : le Shanxi, la Mongolie intérieure et le Shaanxi), qui produisent chaque année plus de 60 % des ressources totales du pays. La consommation de charbon par les centrales électriques, quant à elle, se trouve principalement concentrée dans les provinces développées des zones côtières. Ces clivages Nord-Sud et Ouest-Est ont imposé la création d'une structure d'approvisionnement longue distance, dont le fonctionnement s'avère particulièrement complexe. Les chemins de fer, qui assurent le transport de plus de 70 % du charbon, forment le nœud de ce système de redistribution trop souvent obstrué. La désuétude des infrastructures de transport, dénoncée par Chen Yan, qui se superpose à un terrain défavorable, ainsi que la combinaison du transport de passagers et les lignes de

fret, limitent la capacité d'acheminement des ressources vers les centrales électriques. Le charbon se retrouve ainsi piégé dans les goulets d'étranglement du transport ferroviaire, causant les pénuries d'approvisionnement qu'ont connues les centrales électriques ces dernières années.

Par voie de répercussion, le prix d'une ressource dont la disponibilité s'est réduite a considérablement augmenté. Par ailleurs, les frais de transport se répercutent sur le prix et amplifient d'autant leur hausse : aux frais « réguliers » déjà élevés s'ajoutent diverses commissions « d'usage », acquittées auprès des intermédiaires du transport, afin de raccourcir les délais de stockage – qui entraînent des répercussions commerciales, une dégradation de la qualité du produit et une multiplication des occasions de vol et de corruption. Les profits réalisés par les entreprises de transport, gonflés par les commissions acquittées par les entreprises de charbon, ont entraîné l'émergence rapide d'un grand nombre de sociétés de distribution. Les intermédiaires sont trop nombreux, ce qui pèse sur les coûts de transaction et participe d'autant à la hausse des prix. Si la réforme consécutive à l'affaire de corruption concernant l'ancien ministre des Chemins de fer, en février dernier<sup>73</sup>, a entraîné une certaine décentralisation du système, elle n'a pas permis, selon Chen Yan, d'en finir avec les défaillances du système monopolistique, et les réformes de marché sont encore loin.

---

<sup>73</sup> Sur la réforme, voir : Marie-Hélène Schwoob, « Dette, corruption, insécurité... l'impossible réforme du ministère des chemins de fer », *China Analysis* n° 34, p 31-33.

Les pressions exercées sur les prix se sont accentuées avec le renforcement du contrôle exercé par l'État sur les activités des revendeurs de charbon, notamment via le contrôle du système de transport. Depuis 2008, un système de coupons permet au gouvernement du Shanxi de contrôler les quantités transportées sur le territoire, ce qui, selon le président du conseil du Shanxi Fenwei Energy Group, Chang Yijun, a contraint nombre de sociétés de négoce à migrer vers la Mongolie intérieure. Ces « retours en arrière » concernent également les branches commerciales du secteur. Si, après 1992, les réformes de marché avaient mené à des progrès significatifs, le mouvement s'est inversé depuis 2004. En 2006, selon Chen Yan, le prix du charbon était « déterminé presque librement ». Toutefois, les difficultés rencontrées pour l'exploitation des mines de charbon et les pénuries d'électricité ont incité le secteur à faire marche arrière.

**« Le charbon se retrouve piégé dans les goulets d'étranglement du transport ferroviaire, causant les pénuries d'approvisionnement qu'ont connues les centrales électriques ces dernières années. »**

Pour Chen Yan, ce retour en arrière fut particulièrement manifeste dans le cas de l'industrie du charbon. Entre production planifiée, monopole de l'État pour l'achat ou encore tickets de contrôle, les traits qui rappellent aujourd'hui l'ère de la planification ne manquent pas. Selon l'auteur, ces mesures dépassées ont été à l'origine des pénuries d'électricité des dernières années, et les problèmes persistent et s'intensifient. En décembre 2004, une réglementation imposait aux industries houillères d'être désormais en possession d'un certificat de qualification approuvé par la NDRC<sup>74</sup> et le gouvernement

<sup>74</sup> National Development and Reform Commission.

local. La qualification était fonction du capital et de la superficie de stockage de l'entreprise. Les contraintes de qualification furent durcies en juin 2005, puis le gouvernement réduisit considérablement l'examen et l'approbation des entreprises pour les certificats de qualification au commerce du charbon. Ces restrictions sur les branches commerciales du secteur amplifièrent les pénuries de charbon, en faisant monter les prix.

La stagnation des réformes du marché de l'électricité amplifie encore les problèmes causés par les complexités du système de transport et les retours en arrière du marché du charbon. Les réformes inabouties ont en effet permis aux centrales de production d'électricité de rester dans leur grande majorité des entreprises d'État. Or, le comportement des entreprises d'État, prêtes à payer n'importe quel prix pour du charbon, renforce la volatilité du prix de la ressource. Ainsi, selon Chen Yan, les entreprises d'État craignent « plus les pénuries d'électricité que le prix élevé du charbon », les objectifs de production d'énergie constituant encore la principale priorité de ces entités.

Li Runguo et Chen Yan s'accordent sur le fait que le nœud du « problème du charbon chinois » reste l'engorgement des voies de transport. Le système de distribution peut ainsi constituer également un levier d'action significatif pour amorcer le changement. Dans cette idée, Li Runguo propose que les entreprises de production de charbon intègrent chacune une entité de gestion logistique de la production, du transport et de la distribution. Au sein de ces structures et dans les entreprises intermédiaires de transport, l'introduction d'une gestion logistique moderne doit être encouragée : un traitement amélioré des flux commerciaux, d'informations et de capitaux et une prise en compte des systèmes de transport, d'entreposage et de distribution, non seulement améliorerait l'efficacité des

processus et permettrait de réduire les coûts – accroissant ainsi la compétitivité des entreprises –, mais permettrait aussi de placer le service à la clientèle au centre du modèle.

Pour Yan Bi, les réformes doivent être conduites simultanément sur les trois segments de l'industrie « charbon – transport – production d'électricité ». Selon l'auteur, les ajustements futurs doivent inclure :

- l'élargissement des capacités : augmentation des capacités de production de charbon et interdiction aux provinces d'imposer des mesures pouvant limiter ces capacités (taxes locales, etc.) ; renforcement de la capacité d'alimentation électrique ; amélioration du système ferroviaire ;
- la libéralisation du marché : abolition des divisions du marché du charbon (entre contrats étatiques et contrats privés) ; établissement d'un marché unifié de l'électricité nationale ; abolition des objectifs planifiés concernant les capacités de production d'énergie électrique (afin d'encourager davantage l'efficacité énergétique des unités de production) ; déréglementation progressive du secteur de distribution d'électricité et remplacement de la tarification fixée par le gouvernement par le prix du marché ; ouverture et transparence des transports ferroviaires, afin de mettre fin aux comportements rentiers.

Ainsi, le changement, selon les auteurs, sera porté non pas par des ajustements de certains sous-secteurs, mais par plusieurs réformes lourdes conduites sur les trois secteurs du charbon, du transport et de l'électricité, qui apparaissent aujourd'hui en marge de la libéralisation déjà avancée de l'économie chinoise.