



ÉTUDE DE CAS

Libre-échange ou... Tibet libre?

By/Par **PIERRE-YVES NÉRON**

Chaire en éthique des affaires et Centre de recherche en éthique
Université de Montréal
pierre-yves.neron@umontreal.ca

Bombardier, le leader de l'industrie mondiale du transport sur rail, contribuera à la construction par le gouvernement chinois d'un chemin de fer de près de 1 200 km reliant la Chine à la capitale du Tibet, Lhassa. L'entreprise Venture Bombardier Sifang Power Corporation (BSP), un consortium entre Bombardier Transport, Power Corporation, China South Locomotive et Rolling Stock Industry Corporation, a obtenu un contrat de 281 millions de \$US pour la construction de 308 voitures et 53 voitures touristiques qui feront la navette entre Pékin et Lhassa. La construction du réseau ferroviaire, projet que caresse le gouvernement chinois depuis longtemps, a débuté en juin 2001 et sera achevé, selon les prévisions, en juillet 2006. Son coût est évalué à plus 3,16 milliard de \$US¹.

Il s'agit d'un projet ambitieux et, on le devine, très controversé. Si cette route vers Lhassa représente le rêve du Ministère des chemins de fer de la Chine, il pourrait bien s'avérer le cauchemar du peuple tibétain. C'est qu'un tel développement ferroviaire est perçu par plusieurs observateurs comme un outil de la colonisation du Tibet par la Chine, une démarche totalement contraire au « droit à l'autodétermination ». Selon le rapport *Crossing the Line*, produit par l'organisme Save Tibet, le développement ferroviaire entre Pékin et Lhassa contribuera à d'importants mouvements de population de la Chine vers le Tibet, contribuant ainsi à l'assimilation du peuple tibétain. Le projet est donc perçu par ses opposants comme étant dans la lignée des projets colonisateurs de la Chine. Il s'agirait en somme d'un projet politique visant à consolider l'occupation chinoise du territoire tibétain, et non pas un projet purement économique.

¹ Marie Tison, « Le dalaï-lama et Paul Tellier viennent hanter Bombardier », *La Presse*, 8 juin, 2005; Geneviève Gagné, « Développement ferroviaire en Chine », *Quartier Libre*, vol. 13, no.3, 5 octobre 2005.

Les critiques accusent ainsi les entreprises impliquées dans la construction du chemin de fer, comme Bombardier, de participer au « génocide culturel » du Tibet². Plusieurs manifestants sont d'ailleurs venus perturber la tenue de l'assemblée annuelle des actionnaires de Bombardier, tenue le 7 juin 2005 à Montréal. Ils y ont distribué plusieurs tracts à l'entrée de l'hôtel Sheraton où se déroulait l'assemblée et des membres du Comité Canada-Tibet ont abordé la question lors de la séance de questions. « Il n'est pas acceptable qu'une entreprise canadienne participe au génocide culturel du Tibet », a affirmé Tenzin Dargyal, coordonnateur du Comité³.

Plusieurs souhaitent donc voir Bombardier se retirer du projet et recommandent également aux milieux des affaires d'éviter de s'impliquer avec la Chine dans cette construction. Dans *Crossing the lines*, Save Tibet y va d'ailleurs de la recommandation suivante aux entités corporatives : « Aucun partenariat d'affaire ne devrait être conclu avec des entités commerciales ou gouvernementales chinoises impliquées dans la construction du chemin de fer, et aucune institutions financières ne devraient appuyer des ententes commerciales à moins d'avoir l'assurance que les montants investis ne serviront pas à la construction du réseau ferroviaire. »⁴

Certains observateurs, également sceptiques face à ce nouveau contrat de Bombardier, soutiennent qu'étant donné que la compagnie a bénéficié de plusieurs millions de dollars de subventions des gouvernements fédéral et provincial, la population canadienne devrait avoir son mot à dire à propos des actions entreprises par Bombardier, notamment à l'extérieur du pays. C'est donc l'ensemble des contribuables canadiens et québécois qui sont touchés par la participation de Bombardier au projet chinois. « Même le gouvernement chinois a admis qu'il s'agissait d'un projet politique qui n'est pas viable sur le plan économique », explique Maude Côté, porte-parole de la section montréalaise des Étudiants pour un Tibet libre. « C'est comme si le Canada contribuait un peu à l'invasion du Tibet », poursuit-elle⁵.

C'est d'ailleurs pour cette raison que le parti conservateur du Canada s'inquiète quant à la participation de Bombardier au chemin de fer Chinois. Dans un communiqué officiel du parti, on peut d'ailleurs lire : « Compte tenu des investissements importants effectués par le gouvernement fédéral dans la société Bombardier, Stockwell Day, porte-parole de l'Opposition officielle en matière d'affaires étrangères, demandera, au cours de la prochaine séance du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, que des représentants du gouvernement canadien et de Bombardier soient appelés à témoigner sur le projet de chemin de fer chinois au Tibet. »⁶

² Voir le rapport du International Campaign for Tibet. *Crossing the Line : China's railway to Lhasa Tibet*, disponible au www.savetibet.org.

³ Marie Tison, « Le dalaï-lama et Paul Tellier viennent hanter Bombardier », *La Presse*, 8 juin, 2005.

⁴ Voir *Crossing the Line*, p. 3.

⁵ Propos rapportés par Yves Gingras, « De l'opposition à Bombardier au Tibet », *La Presse Affaires*, 25 avril 2005.

⁶ Site web du Parti Conservateur du Canada, http://www.conservative.ca/FR/news_releases/la_participation_du_canada_et_de_bombardier_au_projet_de_chemin_de_fer_chinois_au_tibet_continue_de_susciter_des_inquiétudes/

Du côté de Bombardier, on tente de justifier l'obtention du lucratif contrat en rappelant que la compagnie ne se mêle pas de politique. « Leurs récriminations tiennent à la construction de la voie ferrée et nous leurs avons expliqué que notre participation se limitait à la construction des voitures », a mentionné Hélène Gagnon, directrice des communications chez Bombardier Transport. Pour l'entreprise, il n'est pas question de participer à une entreprise de colonisation mais d'aider des pays comme la Chine à se développer. « Nous espérons contribuer au développement économique de la Chine », déclare Mme Gagnon⁷.

Laurent Beaudoin, le chef de la direction de Bombardier, a quant à lui soutenu qu'il n'était pas du ressort de Bombardier de régler les problèmes entre la Chine et le Tibet⁸. « Le règlement du différend politique entre la Chine et le Tibet ne fait pas partie de nos responsabilités », affirme M. Beaudoin⁹. Et il peut compter sur un allié pour le moins étonnant, puisque le dalaï-lama lui-même aurait laissé entendre, lors d'un récent périple en sol canadien, qu'un tel projet ferroviaire pourrait s'avérer salutaire pour le développement économique de la région¹⁰. Qui plus est, selon Michel Gauthier, chroniqueur au journal *Le Droit*, Laurent Beaudoin a bien raison de défendre une telle position. Même si cela risque d'être perçu comme une marque d'insensibilité politique, le chroniqueur soutient que « Bombardier n'a pas la compétence nécessaire pour évaluer ce litige sociogéographique. Ce qu'on sait, par contre, c'est que l'histoire nous enseigne que le développement des moyens de communication et de transport est un gage de développement humain. »¹¹

Évidemment, l'obtention de tel contrat est bénéfique pour Bombardier, qui tente de consolider sa place de leader de l'industrie mondiale du transport sur rail. Durant la période s'étalant de 2002 à 2004, Bombardier accaparait 24% des parts de marché de l'industrie mondiale (en fonction des commandes mondiales), comparativement à 19% pour Alstom et 15% pour Siemens, deux de ses principaux concurrents¹². En 2004, Bombardier avait connu certaines difficultés et le conseil d'administration de l'entreprise avait approuvé un plan de restructuration de Bombardier transport. Le plan envisageait une réduction des effectifs de 6600 postes, dont 5100 permanents¹³. Pour ce qui est de l'année 2005, Bombardier transport, en plus du contrat des 261 voitures pour la ligne ferroviaire du Tibet, a également obtenu une commande de 600 bogies pour le métro de Guangzhou (voir annexe 2).

La célèbre entreprise québécoise n'est d'ailleurs pas la seule à faire face à la critique quant à son implication dans le développement ferroviaire de la Chine. Après Bombardier, c'est en effet au tour de Nortel Networks de faire face à la contestation. Le 29 juin dernier à Toronto, des manifestants ont cette fois perturbé l'assemblée annuelle des actionnaires de Nortel. L'entreprise a récemment obtenu du gouvernement chinois le mandat de mettre en place un système de télécommunications sans fil pour le nouveau service ferroviaire. Tout comme

⁷ Propos rapportés dans Yves Gingras « De l'opposition à Bombardier au Tibet ».

⁸ Voir Michel Gauthier, « Bombardier bombardée », *Le Droit*, vendredi 10 juin 2005.

⁹ Marie Tison, « Le dalaï-lama et Paul Tellier viennent hanter Bombardier ».

¹⁰ Voir Kathy Noël, « Deux projets controversés », *Commerce*, vol. 106, no. 8, août 2005.

¹¹ Voir Michel Gauthier, « Bombardier bombardée », *Le Droit*, vendredi 10 juin 2005.

¹² Informations tirées du document *Bombardier transport : Présentation aux Analystes*, de André Navarri, président de Bombardier transport, disponible sur www.bombardier.com.

¹³ Tirées de la *Notice annuelle* produite par Bombardier et publiée le 29 avril 2005. Disponible au www.bombardier.com.

Bombardier, elle mise aussi beaucoup sur les possibilités offertes par la Chine. Et elle aussi, elle tente de gérer les critiques.

QUESTIONS

- 1) Laurent Beaudoin a-t-il raison d'affirmer que les entreprises n'ont pas les compétences pour participer à la gestion de conflits politiques comme celui entre la Chine et le Tibet?
- 2) Quels devraient être les rôles et responsabilités du gouvernement canadien dans ce dossier?
- 3) Quelles informations supplémentaires seraient nécessaires pour évaluer les rôles et responsabilités d'entreprises canadiennes dans un tel projet?
- 4) L'étude de cas fait part d'une recommandation du rapport *Crossing the Lines* concernant le travail des entreprises. Cette recommandation est-elle justifiée? Devrait-elle guider la pratique des entreprises?

ANNEXE 1

Bombardier : Mission et valeur fondamentales

Toutes les politiques de Bombardier, y compris le présent Code, découlent de nos valeurs fondamentales. Toutes nos actions et décisions doivent donc s'inspirer de ces valeurs communes, qui servent de référence à tous.

Nos valeurs fondamentales sont les suivantes :

INTÉGRITÉ

Nous agissons de manière intègre et conforme à l'éthique en tout temps afin de mériter et de préserver la confiance et le respect des clients, des actionnaires, des fournisseurs, des collègues, des partenaires et des collectivités.

ENGAGEMENT ENVERS L'EXCELLENCE

Nous nous engageons à faire preuve d'excellence dans tout ce que nous entreprenons ainsi que dans nos rapports avec les clients, les actionnaires, les fournisseurs, les collègues, les partenaires et les collectivités. Nous devons en outre faire preuve de jugement, de professionnalisme, de rigueur, de discipline personnelle, de persévérance et d'esprit d'équipe.

ORIENTATION CLIENT

Nous veillons à mettre en place une culture centrée sur le client qui repose sur un service hors pair et le respect de nos engagements à tous les échelons de l'entreprise.

IMPORTANCE DES ACTIONNAIRES

Nous nous concentrons sur la création de valeur durable pour les actionnaires en développant des produits et en réalisant des projets rentables de même qu'en gérant sainement l'entreprise, et ce, pour le bénéfice des clients, des actionnaires, des fournisseurs, des collègues, des partenaires et des collectivités.

(Informations tirées de www.bombardier.com)

ANNEXE 2

Bombardier Transport en Chine

Principaux jalons dans le nouveau siècle

- 2000 Commande de la ligne 2 du métro de Guangzhou, système de propulsion pour la locomotive diesel Qishuyan.
- 2001 Commande de la phase 1 du métro de Shenzhen.
- 2002 Système de propulsion pour les locomotives *Blue Arrow*.
Vente de bogies M96, de convertisseurs VLR, pièces de rechanges pour les voitures de métro Xinshisu, Guangzhou et de Shanghai.
Soutien technique pour Xinshisu.
Commande d'un programme de révision pour une période de 10 ans pour le parc de trains de la ligne 1 du métro de Shanghai.
Commande additionnelle de voitures pour la ligne 1 du métro de Shanghai.
- 2003 Établissement d'une coentreprise Propulsion et Contrôles.
Commandes additionnelles de voitures de luxe.
Commande d'un système de propulsion et contrôle.
- 2004 Commande 20 rames à haute vitesse de huit voitures provenant du Ministère des chemins de fer.
Commandes de 48 voitures de métro additionnelles.
- 2005 Commande d'un total de 600 bogies pour les lignes 4 et 5 du métro de Guangzhou.
Commande de 361 voitures spécialisées (haute altitude) pour la ligne Tibet.

(Informations tirées du rapport, *Bombardier en Chine*, disponible au www.bombardier.com)

ANNEXE 3

Résolutions à l'ONU sur le Tibet

United Nations General Assembly - Resolution 1353 (XIV)

New York, 1959

The General Assembly,

Recalling the principles regarding fundamental human rights and freedoms set out in the Charter of the United Nations and in the Universal Declaration of Human Rights adopted by the General Assembly on 10 December 1948,

Considering that the fundamental human rights and freedoms to which the Tibetan people, like all others, are entitled include the right to civil and religious liberty for all without distinction,

Mindful also of the distinctive cultural and religious heritage of the people of Tibet and of the autonomy which they have traditionally enjoyed,

Gravely concerned at reports, including the official statements of His Holiness the Dalai Lama, to the effect that the fundamental human rights and freedoms of the people of Tibet have been forcibly denied them,

Deploring the effect of these events in increasing international tension and embittering the relations between peoples at a time when earnest and positive efforts are being made by responsible leaders to reduce tension and improve international relations,

1) *Affirms its belief* that respect for the principles of the Charter of the United Nations and of the Universal Declaration of Human Rights is essential for the evolution of a peaceful world order based on the rule of law;

2) *Calls* for respect for the fundamental human rights of the Tibetan people and for their distinctive cultural and religious life.

United Nations General Assembly - Resolution 1723 (XVI)

New York, 1961

The General Assembly,

Recalling its resolution 1353 (XIV) of 21 October 1959 on the question of Tibet,

Gravely concerned at the continuation of events in Tibet, including the violation of the fundamental human rights of the Tibetan people and the suppression of the distinctive cultural and religious life which they have traditionally enjoyed,

Noting with deep anxiety the severe hardships which these events have inflicted on the Tibetan people, as evidenced by the large-scale exodus of Tibetan refugees to the neighboring countries,

Considering that these events violate fundamental human rights and freedoms set out in the Charter of the United Nations and the Universal Declaration of Human Rights, including the principle of self-determination of peoples and nations, and have the deplorable effect of increasing international tension and embittering relations between peoples,

- 1) *Reaffirms its conviction* that respect for the principles of the Charter of the United Nations and of the Universal Declaration of Human Rights is essential for the evolution of a peaceful world order based on the rule of law;
- 2) *Solemnly renews* its call for the cessation of practices which deprive the Tibetan people of their fundamental human rights and freedoms, including their right to self-determination;
- 3) *Expresses the hope* that Member States will make all possible efforts, as appropriate, towards achieving the purposes of the present resolution

United Nations General Assembly - Resolution 2079 (XX)

New York, 1965

The General Assembly

Bearing in mind the principles relating to human rights and fundamental freedoms set forth in the Charter of the United Nations and proclaimed in the Universal Declaration of Human Rights,

Reaffirming its resolutions 1353 (XIV) of 21 October 1959 and 1723 (XVI) of 20 December 1961 on the question of Tibet,

Gravely concerned at the continued violation of the fundamental rights and freedoms of the people of Tibet and the continued suppression of their distinctive cultural and religious life, as evidenced by the exodus of refugees to the neighboring countries,

- 1) *Deplores* the continued violation of the fundamental rights and freedoms of the people of Tibet;
- 2) *Reaffirms* that respect for the principles of the Charter of the United Nations and of the Universal Declaration of Human Rights is essential for the evolution of a peaceful world order based on the rule of law;
- 3) *Declares* its conviction that the violation of human rights and fundamental freedoms in Tibet and the suppression of the distinctive cultural and religious life of its people increase international tension and embitter relations between peoples;
- 4) *Solemnly* renews its call for the cessation of all practices which deprive the Tibetan people of the human rights and fundamental freedoms which they have always enjoyed;

5) *Appeals* to all States to use their best endeavors to achieve the purposes of the present resolution.

(Informations tirées du centre de documentation de l'ONU au <http://www.un.org/documents/>)