



✎ Dessin de Daniel Pudles paru dans *The Economist*, Londres.

Construire des routes pour redessiner les alliances

Infrastructures. Routes, ponts, canaux, câbles..., le projet de “nouvelles routes de la soie” n’est pas seulement un plan d’investissements. Il dessine un modèle de développement qui préfigure une nouvelle mondialisation.



—Ming Pao Hong Kong

La plupart des pays de la périphérie de la Chine sont encore en phase de démarrage de leur industrialisation, tandis que la Chine a déjà connu toute une série d’expériences concluantes. Ce savoir-faire se révèle bien adapté à ces pays traversés par les “nouvelles routes de la soie” et qui sont à la traîne en matière d’industrialisation et de développement.

Depuis qu’en 2013 le président Xi Jinping a lancé le projet “une ceinture [terrestre], une voie [maritime]” [ou projet Obor, acronyme de l’anglais “One Belt One Road”], la Chine cherche à étendre ses propres réussites à la mise en

valeur des régions concernées, en explorant une voie inédite, différente de celle que les pays développés ont utilisée en leur temps.

“Pour accéder à la richesse, il faut d’abord construire des routes” : cette recette a été des plus effi-

caces pour le développement de la Chine. Du fait de l’industrialisation tardive du pays, ce n’est qu’après la mise en place d’infrastructures de base

que les régions ont pu se développer, organiser des échanges de marchandises et d’argent liquide, et pour finir des coopérations en tous genres. Ainsi, il est vital de disposer de ce type de biens publics pour la mise en valeur économique.

La Chine a intégré cette notion dans son projet de nouvelles routes de la soie et a fondé la Banque asiatique d’investissement dans les infrastructures (BAII) pour financer la construction d’équipements et d’installations de base dans les régions traversées. En entamant une coopération régionale sur la fourniture de biens communs et la construction d’infrastructures, elle adopte une nouvelle démarche de développement. Celle-ci convient particulièrement aux régions frontalières des pays concernés par le tracé du projet Obor, qui sont en général des territoires pauvres et attardés.

La mondialisation a jusqu’ici été le fait des multinationales et des organismes internationaux, qui se sont focalisés sur les échanges commerciaux, les prix de transfert et l’externalisation de la production. Ils sont l’exemple type de profiteurs des “bas-fonds des coûts de revient de la planète”. Les régions moins développées n’ont pour eux aucun attrait, rien ne les incite à les aider à se développer, et ils n’ont que faire de leur fournir des aménagements communs – d’autant plus que les profits susceptibles d’être générés sont difficiles à estimer.

Rentabilité incertaine. En effet, si la construction d’infrastructures régionales est bénéfique pour toute zone, elle ne garantit qu’un retour sur investissement assez lent à ceux qui assurent la mise en œuvre, avec une rentabilité incertaine à court terme. C’est pourquoi ce genre d’aménagement nécessite au préalable un plan de financement très complet, avec des garanties gouvernementales adéquates.

Le “made in China”, le “construit par la Chine” et le “financé par la Chine” rendent possible l’accès à ces aménagements régionaux pour les pays concernés par le projet Obor et comblent ainsi un manque ancien. Le système financier chinois a favorisé l’investissement gouvernemental, et s’il fait payer ces services, comme il s’agit d’un investissement à long terme de l’État chinois, le tarif réclamé est modéré, et il s’agit bien souvent de biens d’utilité publique.

La gamme de biens publics régionaux que la Chine peut proposer est très étendue ; elle comprend notamment la construction de ponts et de réseaux électriques transfrontaliers, la pose de canalisations et de câblages, la mise en

place de moyens de transport, de services de prévention des maladies infectieuses et de protection de l’environnement tout au long des tracés des nouvelles routes de la soie. L’accès à ces aménagements de base et à ces services publics permet de mieux relier les régions entre elles, et cela favorise une nouvelle ère d’interconnectivité et de codéveloppement.

L’idée d’un codéveloppement repose sur la création d’un réseau régional pour former un groupe élargi et vivant en symbiose. De

Le but : créer un nouvel écosystème de collaboration régionale.

son côté, le modèle commercial chinois a utilisé un modèle de plateforme reliant entre eux un grand nombre de petits producteurs situés sur son territoire. Le “modèle Taobao” mis en place par le groupe Alibaba [lire p. 40] correspond précisément à ce type de grande plateforme [sur Internet].

Depuis trois ans, c’est le commerce en ligne international qui affiche la croissance la plus rapide de toutes les exportations chinoises. Il s’agit d’un bel exemple de service fondé sur une plateforme capable d’intégrer de nombreux petits vendeurs ; cette nouvelle forme de commerce internationalisé peut s’infiltrer jusque dans les régions les plus arriérées.

La réussite du commerce électronique transfrontalier chinois a bousculé le modèle des sociétés multinationales, en attirant une grande quantité de petites ou moyennes entreprises locales sur des sites en ligne pour y échanger leurs marchandises. Le phénomène n’est plus orchestré par les multinationales ; il s’agit simplement d’un “réseau de collaboration” dont la caractéristique est la mise en commun et le développement inclusif.

Ce modèle de régions mises en valeur par la Chine imprègne déjà de nombreux territoires le long des nouvelles routes de la soie. L’entreprise et la finance chinoises s’y sont combinées, et des sociétés locales s’y sont intégrées pour œuvrer de concert au développement régional. Des

efforts concentrés localement au début aboutissent à la constitution d’un tissu industriel en région Asie-Pacifique, voire au-delà. Ce modèle fait la synthèse de tous les types d’échanges de marchandises, de services et de moyens de production, pour créer un nouvel écosystème de collaboration régionale diversifié.

Dans ce nouveau schéma stratégique mondial, la Chine doit désormais se demander comment élaborer un modèle de coopération multilatérale fondée sur cette interconnexion au niveau régional. Depuis que la Chine a lancé son projet Obor, voilà trois ans, celui-ci a progressivement évolué vers un nouvel outil de coopération auquel plusieurs pays participent activement.

Dans ce contexte, le moment est venu de construire un nouveau cadre de collaboration fondé sur une mise en valeur concertée, de discuter de nouvelles règles de coopération entre pays participants, de donner peu à peu au projet une nouvelle dimension en passant de la simple construction d’infrastructures à l’exploration de pistes de gouvernance régionale, afin de promouvoir une gouvernance commune et un développement conjoint.

—Zhang Ping*
Publié le 6 mars

* Directeur du Centre de recherche en économie de l’Académie des sciences sociales de Chine.

SOURCE

MING PAO

Hong Kong

Quotidien, 338 000 ex.

mingpaonews.com

Malgré son rapprochement de plus en plus marqué avec le pouvoir chinois, “Clarté” reste l’un des journaux hongkongais de référence. Ses éditoriaux présentent des points de vue argumentés et poussent parfois la critique au-delà des limites que l’on penserait acceptables par Pékin.

Retrouvez l’intégralité de notre série “La Chine maître du monde ?” sur courrierinternational.com
Dans le prochain numéro, dernier épisode : “La Chine et l’Union européenne.”



ANALYSE