

Chirac, la Chine et le commerce

Bernard Girard, bonjour. Vous voulez ce matin nous parler de la Chine, du commerce et de Jacques Chirac. J'imagine que vous voulez faire allusion à la polémique née de ses propos sur Taïwan à l'occasion de la visite à Paris du Premier Ministre chinois.

Oui. Vous savez de quoi il retourne. A l'occasion de la visite du Président chinois à Paris, Jacques Chirac s'en est pris aux autorités de Taïwan et a critiqué leur volonté d'organiser un référendum. Sans entrer dans plus de détails, on peut tout simplement dire qu'il a pris fait et cause pour le gouvernement de la Chine populaire qui est en conflit depuis des années avec Taïwan qu'il considère comme une province de la Chine. Et il a eu, je crois, tort.

S'il a pris fait et cause pour la Chine populaire, c'est, si j'ai bien compris, pour des raisons économiques, pour faciliter la signature de contrat de sociétés françaises avec la Chine...

C'est effectivement l'argument avancé par l'Elysée qui fait valoir que la France ne peut pas être absente de ce marché. Que la Chine soit appelée à une croissance rapide, c'est un point sur lequel tout le monde est d'accord. Ce pays a des capacités considérables, une main d'œuvre abondante, souvent bien formée et un formidable appétit de consommation. Il a tous les moyens de devenir une grande puissance industrielle et il est effectivement indispensable que les entreprises françaises soient présentes sur ce marché. Mais ce n'est pas en se pliant aux désirs des dirigeants chinois comme vient de le faire Chirac qu'on y arrivera.

Et pourquoi ?

En choisissant de caresser les chinois dans le sens du poil, de tenir le discours qu'ils souhaitaient entendre, en oubliant les droits de l'homme et le droit de Taïwan à décider lui-même de son avenir, Chirac a commis une double faute :

- une faute vis-à-vis des Chinois, d'abord : il leur a montré qu'ils pouvaient obtenir de nous tout ce qu'ils voulaient, que nous étions prêts à tout pour quelques contrats, il les a, au fond, renforcés dans l'idée qu'ils ont de leur puissance, et c'est probablement une erreur à long terme ;
- une faute vis-à-vis de nous même : il a montré qu'il ne faisait que peu de cas des principes qui fondent notre République, que quelques contrats valent mieux que les grandes idées et ceci au moment même où, au nom de ces mêmes grands principes, on fait voter des lois contestables, comme celle sur le voile.

Mais au delà de ces considérations éthiques, ces comportements montrent que nos dirigeants ont une vision tout à fait naïve et dépassée des relations économiques.

Qu'est-ce qui vous fait dire cela ?

L'attitude de Jacques Chirac repose sur des présupposés qui sont, je crois, faux :

- il pense, d'abord, que le Premier Ministre chinois a autorité sur les décisions économiques dans toute la Chine,
- il pense, ensuite, que les relations commerciales, les grands contrats se font et se défont au niveau politique,

Or, l'un comme l'autre sont faux.

Qu'est-ce qui vous le fait dire ?

Mais l'organisation de la Chine et les choix qu'elle a faits en matière de politique industrielle. La Chine est un grand pays qui a choisi une structure qui laisse une grande autonomie aux régions. Les décisions économiques ne sont pas prises au niveau central, elles sont décentralisées. Céder aux pressions du Premier ministre chinois n'est donc pas efficace pour

ce premier motif. Il n'a tout simplement pas son mot à dire dans la signature des contrats qui concernent la région de Shanghaï ou celle de Canton. Parce que la Chine est longtemps restée communiste, on a l'impression qu'elle fonctionne sur un modèle jacobin, centralisé, un peu à l'image de ce que nous connaissons en France ou de ce qui a été le cas dans l'ex-URSS. Mais la Chine a choisi un modèle décentralisé, beaucoup plus proche du modèle américain avec ses Etats ou, si vous préférez, du modèle européen avec ses mécanismes de subsidiarité qui délèguent aux Etats toute une série de décisions.

Vous voulez donc dire que le voudrait-il même, le Premier ministre chinois ne pourrait pas intervenir sur les contrats ?

C'est cela, mais il le peut d'autant moins que la plupart des contrats ne se décident plus au niveau politique...

Que des contrats entre entreprises ne se décident pas au niveau politique, je le conçois, mais des contrats d'équipements publics, la construction de routes, de chemins de fer...

Mais là également, les choses ont changé. Ce ne sont plus les ministres qui décident. La Chine a, comme vous le devinez, d'énormes projets d'équipements d'infrastructures, elle prévoit de construire des barrages, de rénover son système électrique, son système de fourniture d'eau... Elle représente donc un marché important pour les industriels occidentaux, européens, américains... mais ces investissements demandent des budgets considérables que la Chine ne peut pas financer seule. Elle n'en a tout simplement pas les moyens.

Mais qui va alors les financer ?

Mais d'autres, à commencer par les entreprises qui installent ces infrastructures.

Vous voulez dire que c'est nous qui allons qui financer ces dépenses d'infrastructures ?

Indirectement, sans doute. Beaucoup de ces projets se présentent sous la forme de contrats de concession, ce que les professionnels appellent des BOT, B.O.T., Build, Operate, Transfer, Construire, Exploiter et Transférer.

En quoi est-ce que cela consiste ?

Pensez au tunnel sous la Manche, aux autoroutes avec péages ou, plus simplement, à la distribution de l'eau en France. On est dans la même logique. On donne à un industriel une concession de plusieurs années et en échange, il s'engage à trouver les financements, à construire l'équipement et à l'exploiter. Lorsqu'au bout de quelques années, il est rentré dans ses fonds, lorsqu'il a rentabilisé son investissement, il rend aux autorités ses équipements, la route, le barrage, le système d'adduction d'eau...

Et cela se fait beaucoup ?

Oui, parce que c'est une technique qui permet d'échapper aux contraintes fiscales. Plutôt que de financer les équipements par l'impôt, on laisse à l'industriel le soin de trouver les fonds nécessaires, ce qu'il fait en général par emprunt. Les pays d'Amérique latine, le Mexique, le Chili, pour ne citer que quelques noms ont beaucoup utilisé cette technique qui se développe. L'Irak est actuellement en train de s'y mettre. Taiwan a choisi cette solution pour construire son train à grande vitesse, ce qui l'a d'ailleurs amené à travailler les Japonais.

Et c'est également le cas de la Chine ?

Oui. La Chine a mis en place dès 1995 l'appareil juridique nécessaire pour mener ce type d'opérations. Elle a utilisé cette technique pour construire des routes, des centrales

électriques, des systèmes d'adduction d'eau... Veolia, qui est le nom de l'ancienne Compagnie Générale des Eaux, devenue, du temps de Jean-Marie Messier, Vivendi Environnement, est en train de construire à Chengdu, une usine de traitement de l'eau, pour un budget de 106 millions de dollars. Elle en construit une autre dans la région de Pékin, que cofinance la Banque Mondiale. Et ce ne sont que quelques exemples... La Chine a choisi de privilégier ces techniques de financement. Elle a d'ailleurs développé avec l'aide des Nations Unies, une méthodologie qui lui permet de lancer ces projets d'infrastructures sans concours financiers de la puissance publique. Ce qui, bien évidemment, diminue, de manière significative, le poids des politiques dans les décisions.

Mais dans ce genre d'affaires, ce sont les politiques qui prennent les décisions...

Oui, mais dans la méthodologie choisie par les Chinois, il n'y a pas, à l'inverse de ce qui passe dans d'autres pays, de garantie du gouvernement. Ce qui met les politiques nationaux, le Premier Ministre qu'a reçu Chirac, hors-jeu. Ce sont les responsables locaux qui prennent les décisions. Les industriels le savent bien d'ailleurs. Henri Proglio, le Président de Véolia Environnement est devenu conseiller économique permanent du maire de Pékin. Du maire de Pékin, pas du Premier ministre chinois. Il sait où sont les décideurs. J'ajouterai que ce type de contrat impose une certaine discrétion aux politiques. Les entreprises qui se lancent dans ce genre d'aventure prennent de gros risques. Elles sont à la merci d'une nationalisation et le savent. Il leur suffit, d'ailleurs, de regarder ce qui se passe aujourd'hui en Argentine où l'on voit un gouvernement revenir sur des contrats signés par son prédécesseur pour en avoir conscience. Elles sont donc très attentives à tout ce qui pourrait augmenter ce risque politique. Et les Chinois le savent mieux que quiconque. S'il leur prenait envie d'interdire à des entreprises françaises d'intervenir pour sanctionner la politique de notre gouvernement, elles enverraient immédiatement un signal négatif à toutes les entreprises qui travaillent en Chine : « Attention, ce pays est dangereux ! »

Et pourtant, le Premier ministre chinois a signé des contrats à Paris...

Bien sûr. Il y a eu l'annonce d'un investissement de 758 millions de \$ de Peugeot dans une usine construite avec DongFeng, un industriel chinois qui collabore également avec Nissan, la filiale japonaise de Renault. Ce contrat vise à tripler la production de voitures Citroën, de passer de 85 000 à 250 000 véhicules/an. Il y a eu, à l'occasion de la visite du Premier Ministre chinois une cérémonie, mais les premiers communiqués de presse présentant ce contrat ont été publiés dans les premiers jours de janvier, bien avant l'arrivée à Paris de Hu Jintao. Il y a également eu des annonces d'investissements en Chine de Pechiney et Thomson et le lancement de projets de recherche avec le CEA et l'Institut Pasteur... Aucun de ces accords n'était suspendu au bon vouloir des politiques.

Les déclarations de Chirac sur Taiwan n'ont pas fait avancer les choses d'un pas. Le rappel de notre attachement aux droits de l'homme n'aurait eu aucun impact sur le niveau des échanges entre nos deux pays. D'autant que les Chinois n'ont pas tellement le choix. Les entreprises capables de se lancer dans les grands projets dont ils ont besoin, notamment dans ces projets d'infrastructure dont nous parlions à l'instant, ne sont pas si nombreuses. Pour prendre en charge ces concessions, ces BOT, il faut être tout à la fois capable de concilier des compétences techniques, l'expérience de ce genre de projet et les capacités à collecter de l'argent auprès des banquiers, des institutions internationales et du public, par l'emprunt...

Des entreprises françaises peuvent jouer ce jeu ?

Bien sûr. Nous avons une belle carte à jouer. Nous avons deux atouts :

- nous connaissons bien la technique de la concession puisque c'est celle que nous pratiquons depuis très longtemps dans le domaine de l'eau : nous avons une expertise à nulle autre pareille ;
- nous avons, par ailleurs, de puissantes sociétés spécialisées dans les équipements publics et les infrastructures : la SNCF, EDF, la RATP...

Nous pouvons donc nous battre sur ces marchés avec un bon espoir de gagner des places. Encore faut-il que nos entreprises aient les moyens de le faire. Evolia les a manifestement, tout comme Peugeot, Renault. Mais ce qui me frappe, dans les annonces faites à l'occasion de ce déplacement, ce sont les absences. Où sont la SNCF, la RATP, l'Assistance Publique, EDF ? Toutes ces grandes sociétés de service public qui seraient justement capables de développer ce dont la Chine a aujourd'hui besoin étaient absentes. Pourquoi ? tout simplement parce qu'elles n'ont pas les moyens d'aller sur ces marchés. Elles ont les compétences, elles ont l'expérience, mais elles n'ont ni l'ambition d'exporter leur savoir ni les structures juridiques et financières nécessaires pour réussir cette aventure. C'est là-dessus qu'il faudrait travailler. Plutôt que de faire des courbettes devant des gens qui maltraitent leur peuple, qui multiplient les exécutions et foulent aux pieds nos principes et nos valeurs, nous devrions inciter ces entreprises nationales, qui dépendent du gouvernement et sur lesquelles celui-ci a du poids, à faire preuve de plus de dynamisme et d'audace. Ce serait beaucoup plus utile que de nous brouiller avec Taiwan.