

Chine : superpuissance du développement propre ?

mardi 26 avril 2011, par [Emmanuel MENEUT](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Emmanuel MENEUT](#), **Chine : superpuissance du développement propre ?**,

Diploweb.com : la revue géopolitique, 26 avril 2011.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

En valeur absolue la Chine émet déjà 7,5 milliards de tonnes de CO2 contre 5,8 milliards de tonnes pour les américains. D'ici à 2020, si le PIB chinois est multiplié par 4, alors le niveau de Gaz à effet de serre sera multiplié par 2 avec la distribution actuelle de la consommation d'énergie. Cela annulerait tous les efforts de réduction de Gaz à effet de serre réalisé par le reste des autres pays. Le maintien de la croissance pour un pays de la taille de la Chine signifie des tensions climatiques similaires à celle d'un jeu à somme nulle entre les grands pays consommateurs d'énergie fossile.

L'Etat-parti communiste de la République populaire de Chine est face à des choix de société quasi obligatoires en faveur du développement des technologies propres. Cependant, les conditions structurelles de ces décisions sont favorables au renforcement de son rôle classique de centre d'impulsion et d'orientation du développement. Il est aussi renforcé dans ce rôle sur la scène internationale. En conséquence, il développe l'instrumentalisation des interdépendances comme moyens de l'assumer au mieux en politique intérieure. La perspective qu'un régime autoritaire mette en place massivement les technologies propres et devienne un "exemple" en matière de développement vert représente un scénario pour le moins "désagréable" pour l'image que nous, occidentaux, avons de notre supériorité historique quant au progrès technologique. Ainsi, l'enjeu de la gouvernance pour le régime chinois ou les démocraties libérales sur les technologies propres pourrait tourner à l'avantage du régime chinois dont la capacité de décision de l'Etat-parti est un atout stratégique face à la nécessité de faire des choix de société.

DANS le paradigme réaliste, la survie du régime politique d'un pays est la priorité de ses dirigeants. Appliqué à [la République populaire de Chine](#), ce principe implique le maintien d'une croissance économique forte. Celle-ci est la condition nécessaire de la légitimité de l'Etat-parti communiste. La croissance est le moyen d'améliorer le niveau de vie des populations qui acceptent les « désagréments » de l'Etat-parti comme une contre partie nécessaire à une société "harmonieuse". La condition suffisante de la survie de l'Etat-parti est de maîtriser le passage d'une croissance industrielle et polluante vers une croissance durable riche en améliorations significatives de la qualité de vie des chinois. Pour affronter ce défi, les dirigeants doivent articuler au mieux les interdépendances énergétiques, en matières premières et pour l'exportation des produits, avec la satisfaction des contraintes internes : chômage, santé, éducation et environnement. Ils doivent maximiser leur autonomie vis-à-vis des interdépendances pour bénéficier de marges de manœuvre en termes de politique intérieure. Parmi celles-ci, [l'environnement est à la fois une contrainte interne et externe. Elle est la plus difficile et la plus structurante pour les dirigeants chinois](#). L'objet de notre description est de cerner l'impact du mécanisme de rupture technologique au cœur du développement vert et des interdépendances énergétiques, sur le type de gouvernance vers laquelle pourrait évoluer la Chine.

I. Le dilemme des dirigeants chinois

Les trois décennies de développement économique de [la Chine](#) font apparaître des limites à son modèle de croissance : revendications sociales, politique de santé, éducation et environnement. La comparaison avec le développement économique des Etats-Unis et des pays

européens laisse à penser que le rôle de l'Etat-parti est au centre des interrogations afin de dépasser ces limites.

1. Chine verte ou brune, est-ce une alternative ?

Selon B. Vermander, la nécessité de la croissance économique peut se positionner sur un spectre entre deux extrêmes. L'un est celui de la Chine brune et l'autre de la Chine verte. Pour le premier, la croissance est le résultat de l'implication de l'Etat-parti dans la société. Pour mobiliser et contrôler la population, il utilise classiquement le nationalisme en exaltant le rôle de la Chine [1]. C'est l'expertise "scientifique" d'un Etat-parti d'ingénieurs qui est incontournable pour le développement du pays. Pour le second, la croissance est le résultat d'une présence plus forte des acteurs de la société civile qui stimulent l'Etat-parti sur les problèmes d'environnement, de santé et d'éducation.

Dans la réalité, ces deux extrêmes sont mélangés. D'une part, l'objectif proclamé par les dirigeants est celui de l'édification d'une société « harmonieuse ». Il s'agit d'un modèle économique reposant sur un développement scientifique. L'enjeu est de conserver le rôle de l'Etat-parti en autorisant une participation plus grande des populations. La "scientificité" du développement repose sur un ordonnancement des étapes de la croissance assumé par les dirigeants. L'Etat-parti élabore les décisions optimales et son critère prioritaire est la stabilité politique en vue du progrès social. La corruption, le despotisme local et la pollution sont les écueils et les limites les plus visibles de ce projet.

D'autre part, l'hypothèse sous-jacente à la Chine verte c'est la capacité de la société civile, non pas de résoudre les problèmes d'environnement, mais d'offrir aux dirigeants chinois [un espace public de régulation des effets politiques du changement climatique](#). Cependant la conséquence de cette hypothèse, c'est qu'une société civile forte et autonome est un frein à l'action de l'Etat-parti et un terrain de jeu pour les entreprises transnationales qui échappent à son contrôle.

Le constat que dresse B. Vermander sur l'ampleur de la pression sociale d'origine environnementale est frappant [2]. Le nombre de protestations impliquant plus de 100 personnes s'élevait à 87 000 en 2005. Les raisons des mouvements sociaux enregistrés concernent les expropriations de terres et l'extension de la pollution. Depuis 2002 le nombre de plaintes concernant des problèmes d'environnement a augmenté de 30%. Le nombre de protestations massives a augmenté de 29% par an. Plus de 50 000 cas d'agitation populaire, dû à la pollution, se sont produits en 2005. Une société civile active et autonome permettrait de réguler ces dysfonctionnements sans nécessairement mettre en péril la légitimité du régime politique. Ainsi, pour relever les défis du développement durable, les dirigeants chinois doivent s'interroger sur le rôle de l'Etat-parti et son articulation avec la société civile qui semble donc constituer le cœur de leur dilemme.

Tout d'abord, il faut remarquer que, par rapport aux autres problèmes sociaux, le défi environnemental traverse la politique intérieure et extérieure de la Chine. Les enjeux des politiques de santé, d'éducation et de droits sociaux sont propres à la société et engagent la légitimité du régime vis-à-vis du peuple chinois. Par contre, les enjeux de l'environnement et de la pollution, s'ils sont des préoccupations quotidiennes des dirigeants, ils deviennent aussi des enjeux de la diplomatie climatique et de la puissance énergétique du futur. Notamment,

par l'intermédiaire de la diffusion des technologies vertes : solaire, éolien, voiture propre, etc. Il s'agit donc d'un élément structurant du champ politique. Mais la variable déterminante devient alors la technologie. Ainsi, le dilemme de l'Etat-parti face à la pression sociale est plus une problématique qu'une alternative : *Comment déployer des solutions technologiques de développement propre qui soient structurantes pour la société chinoise et sa place sur la scène internationale, sans déstabiliser le régime politique ?* Celui-ci n'est pas nouveau, d'autres puissances ont été confrontées à ce dilemme. Il est au cœur de la quête de puissance des Etats dans le paradigme réaliste.

2. Le dilemme des dirigeants chinois n'est pas nouveau

Dans son introduction [3] à l'ouvrage "Propaganda", d'E. Bernays, Normand Baillargeon rappelle cet exemple du rôle des acteurs de la société civile, les entreprises, dans la disparition du tramway des grands centres villes américains entre les années 1920 et 1950. General Motors (GM), Firestone et la Standard Oil de Californie se sont appuyées sur une entreprise écran pour prendre le contrôle des compagnies qui possédaient les tramways. Ainsi, elles ont pu démanteler les réseaux des grandes villes américaines. De plus, elles ont utilisé un acteur de promotion des autoroutes, le National Highway Users Conference, qui convainquit à la fois les dirigeants politiques et les opinions publiques des bienfaits de la voiture. En 1959, ces trois entreprises seront condamnées à une faible amende de 5 000 dollars américains. A l'époque, les innovations technologiques étaient nécessairement associées à une image de modernité et de progrès du bien être. Il fallait simplement convaincre les consommateurs et les dirigeants politiques de les promouvoir. En 1953, le nouveau Secrétaire à la Défense de l'administration Eisenhower et ancien CEO de GM, Charles Wilson, pouvait dire que « ce qui est bon pour GM est bon pour l'Amérique ». Cet exemple illustre la permanence de ce défi pour les gouvernements de promouvoir, de laisser faire ou de restreindre la diffusion des innovations technologiques. Cette problématique touche un réseau d'acteurs étatiques et de la société civile.

Après une période durant laquelle la technologie fut un enjeu de compétition militaire et économique entre les deux superpuissances de la Guerre froide, elle est devenue aujourd'hui, sous la contrainte du changement climatique, un moyen d'assurer la survie de l'espèce humaine. Le gouvernement américain et les mêmes entreprises sont confrontés au défi de réintroduire des tramways dans les grands centres urbains, au détriment des voitures. Celles-ci deviennent même électriques. La technologie est au centre de cette problématique. Son image a changé, mais le fonctionnement de la variable T est toujours le même.

II. Et si la Chine devenait un régime autoritaire propre ?

1. La dynamique de la variable T

A) Le mécanisme de décision sous voile d'ignorance

La dynamique de la variable T suit un mécanisme de rupture technologique représenté sous la forme d'une courbe en « S [4] ». La propriété de ce phénomène c'est d'être rapide et imprévisible. Il induit un voile d'ignorance sur les situations décisionnelles (cf annexe). Les acteurs n'ont pas de procédures rationnelles, en terme de probabilité et d'utilité, sur lesquelles fonder leur action. Cela concerne aussi les dépendances que la rupture technologique va

induire entre les acteurs de la scène internationale. Ainsi, l'importance stratégique de la dépendance au pétrole est directement corrélée au nombre de voitures par habitant des pays importateurs. Celui-ci a rapidement augmenté lors de la diffusion des automobiles à partir des années 1950 aux Etats-Unis. Actuellement, les américains possèdent un taux d'équipement d'1 voiture pour 2 habitants et la Chine un taux d'1 pour 40 [5]. La dépendance au pétrole est plus stratégique pour les dirigeants américains que pour leurs homologues chinois. Le poids des dépendances au lithium pour les batteries des véhicules électriques sont fictives tant que le taux d'équipement n'est pas significatif. Le choix des moyens à mobiliser pour sécuriser cette dépendance est directement conditionné par ce taux.

B) L'impact sur l'Etat-parti et les dirigeants

Cette situation de choix ontologique pose la question de la légitimité du décideur, de la puissance publique. Est-ce un choix reposant sur l'autorité de l'Etat ou sur un débat participatif des ONG environnementales, des scientifiques et des éco-citoyens ?

Pour aborder cette alternative il nous faut rappeler l'enjeu de l'agencement de l'Etat et de la société civile dans la philosophie politique classique. Selon Hobbes, l'Etat ou la "civitas" correspond à la volonté des hommes d'instaurer un ordre politique en vue de garantir leur sécurité. Ainsi, la proposition IX du chapitre V « Ce que c'est qu'une société civile : L'union qui se fait de cette sorte, forme le corps d'un Etat, d'une société, et pour le dire ainsi, d'une personne civile ; car les volontés de tous les membres de la république n'en formant qu'une seule, l'Etat peut être considéré comme si ce n'était qu'une seule tête, aussi a-t-on coutume de lui donner un nom propre, et de séparer ses intérêts de ceux des particuliers [6]. » Dans ce sens nous trouvons le rôle de l'Etat-parti garant d'une société "harmonieuse". Le mécanisme de légitimation de l'action de l'Etat-parti est celui de la sécurisation des intérêts nationaux dont il produit la rationalité, la Raison d'Etat. Cela porte sur le maintien de l'ordre public, mais aussi, sur les moyens économiques nécessaires au développement. Surtout lorsque celui-ci est garant de la stabilité sociale et du régime. Enfin, la sécurisation est un processus qui peut être étendu en dehors des frontières selon le poids des intérêts.

Au contraire, selon Locke, la société civile est l'ensemble de la réalité sociale d'une population sur un territoire donné. L'Etat est alors le délégué des hommes en vue d'organiser la loi naturelle et de garantir la propriété privée. Le mécanisme de légitimation de la puissance publique ou "la vraie origine du pouvoir législatif et exécutif de la société civile, lequel consiste à juger par des lois établies et constantes, de quelle manière les offenses, commises dans la société, doivent être punies ; et aussi, par des jugements occasionnels fondés sur les présentes circonstances du fait, de quelle manière doivent être punies les injures du dehors, et à l'égard des unes et des autres, à employer toutes les forces de tous les membres lorsqu'il est nécessaire [7]. » La légitimation de l'action publique est la Règle de Droit (Rule of Law) et non la Raison d'Etat. L'Etat lockien peut recourir au même niveau de coercition que le Léviathan d'Hobbes, même face à une menace extérieure. Mais, il ne peut pas l'appliquer à la sphère économique, car il doit préserver la propriété privée. Ainsi, l'articulation entre l'Etat et la société civile sur les enjeux de développement des technologies propres porte sur la légitimité de l'Etat-parti à intervenir sur les stratégies des acteurs économiques. Or, nous venons de voir que ceux-ci ne disposent pas de la rationalité nécessaire pour guider leur choix. Comment une entreprise peut-elle mobiliser des ressources pour la construction de stations de recharge et d'échange de batteries au lithium sans convaincre "rationnellement" ses investisseurs et ses

collaborateurs ? Une telle entreprise sera nécessairement un levier d'action de la puissance publique.

Le développement de la technologie propre par la Chine est donc un choix de société et celui-ci est réalisé sous un voile d'ignorance. La diffusion massive et rapide de la voiture électrique (VE) ou de la voiture hybride (VH) sur le marché chinois ne laisse pas d'autre alternative à l'Etat-parti que de mobiliser les entreprises nationales. Ainsi que la réglementation adéquate et l'investissement pour accompagner cette rupture. Il peut chercher des relais pour inciter les chinois à appuyer ce choix. Ces acteurs conditionneront les comportements humains afin d'innover dans l'utilisation des VE et des VH. Mais il s'agit surtout de communication publique qui accompagne des programmes de développement technologique assumés par l'Etat-parti. Comme l'a déclaré le ministre chinois de l'environnement, Zhou Shengxian, lors de la préparation du 12ième plan 2011-2015. Il s'agit d'une "obligation" pour les dirigeants chinois d'accroître la lutte contre la pollution et l'implication de tous les autres ministères [8].

Actuellement, la pollution en Chine est de plus en plus importante. Elle ne peut pas se rapporter au nombre de personnes car elle touche des régions entières. Ces populations sollicitent alors le gouvernement central sur des problèmes locaux. La taille du territoire chinois rend cette agitation très fréquente. Les effets du changement climatique sont structurellement un défi pour la gouvernance intérieure chinoise. L'Etat-parti ne peut pas ignorer cette pression sociale. Le premier ministre W. Jiabao se fait simplement l'écho de cette obligation lorsqu'il déclare qu'il faut réduire la croissance économique d'un demi point pour ne pas sacrifier l'environnement [9].

Enfin, la nature transfrontalière des effets du changement climatique établi un couplage entre les problèmes de pollution et la diplomatie climatique. C'est là pour l'Etat-parti le meilleur moyen de renforcer sa crédibilité. Ainsi, le premier ministre W. Jiabao a déclaré que la Chine a pour objectif, dans son 12ième plan quinquennal, de diminuer de 17%, par rapport à 2005, son intensité énergétique par unité de PIB d'ici à 2015 [10]. La Chine a réussi à diminuer son intensité énergétique par unité de PIB de 20% sur la période du précédent plan 2006-2010. Le premier ministre a annoncé la volonté de recourir à une production d'énergie renouvelable à hauteur de 15% d'ici à 2020. Ainsi, le couplage entre la dimension intérieure et extérieure de la lutte contre les effets du changement climatique renforce le rôle de l'Etat-parti. Il délègue à des scientifiques et des centres de recherche la tâche de communication stratégique qui accompagne de plus en plus la diplomatie chinoise depuis le constat d'échec de la Conférence de Copenhague en 2009 [11]. Au contraire des recommandations d'E. Bernays, l'homme politique n'est pas uniquement un créateur de circonstances [12]. L'Etat-parti est le centre d'impulsion et celui qui oriente les choix structurants.

2. L'impact du changement climatique sur le rôle internationale de l'Etat-parti

De plus, ce couplage est renforcé par la gestion des dépendances imprédictibles induites par le déploiement des technologies propres. En effet, l'Etat a pour fonction d'entretenir des moyens fongibles de sécurisation des dépendances qui accompagneront les ruptures technologiques.

A) La pollution en Chine est un facteur déstabilisant de la scène climatique

Tout d'abord, la contrainte à laquelle doivent faire face les dirigeants chinois est relativement

simple. Si la Chine diminue ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 10% à 20% elle décroît son PIB de 2% et inversement, lorsque le PIB per capita s'accroît de 5,1%, les émissions de GES augmentent de 1,3%. [13] Le maintien de la croissance signifie l'accroissement, en valeur absolue, des émissions de GES.

Ensuite, la Chine représente 12% de la consommation mondiale d'énergie fossile. Elle est deuxième après les Etats-Unis. Mais, pour une population 5 fois plus nombreuse, elle a une consommation per capita égale à 10% de l'américaine [14]. Elle présente donc un potentiel de croissance de la consommation énergétique impressionnant. Si elle le satisfait avec de l'énergie fossile, les émissions de GES seront telles qu'elle déstabilisera le climat. Ainsi, sa place de premier émetteur de GES depuis 2007 [15] a été un facteur important dans la crispation des positions lors de la Conférence de Copenhague en décembre 2009.

En valeur absolue la Chine émet déjà 7,5 milliards de tonnes de CO2 contre 5,8 milliards de tonnes pour les américains [16]. D'ici à 2020, si le PIB chinois est multiplié par 4, alors le niveau de GES sera multiplié par 2 avec la distribution actuelle de la consommation d'énergie. Cela annulerait tous les efforts de réduction de GES réalisé par le reste des autres pays [17]. Le maintien de la croissance pour un pays de la taille de la Chine signifie des tensions climatiques similaires à celle d'un jeu à somme nulle entre les grands pays consommateurs d'énergie fossile. Ainsi, le négociateur Xie Zhenhua parle de négociation ardue et difficile concernant la prochaine conférence des parties (COP 17) sur la lutte contre les effets du changement climatique en 2011 [18]. C'est la troisième COP qui voit augmenter les affrontements diplomatiques et diminuer les engagements contraignant sur les émissions de GES.

Même si en matière de communication, la diplomatie chinoise peut rapporter les indicateurs de pollution par habitant afin de réduire leur poids dans les classements, compte tenu de sa taille et de la nature de son développement économique, elle est un acteur structurant qui ne peut envisager un développement énergétique identique à celui des Etats-Unis et de l'UE sans déstabiliser la scène climatique. Le découplage de la croissance des richesses et des émissions de GES nécessite une diffusion massive des technologies propres dont les VE et les VH. Ce défi n'est pas le seul sur la scène internationale.

B) Un renforcement de l'Etat-parti à l'extérieur

Le voile d'ignorance sur les dépendances conduit l'Etat à privilégier les moyens fongibles de sécurité

L'engagement de l'Etat-parti vers une société verte s'accompagne de nouveaux risques. Il est en effet la source de la multiplication de dépendances énergétiques et en matières premières. Evoquons simplement deux exemples, le cas des VE et de l'énergie éoliennes. Pour les VE les réserves de lithium les plus importantes actuellement sont situées en Bolivie et le président Morales a clairement indiqué sa volonté de garder le contrôle de l'exploitation et de la production de lithium pour les batteries via l'entreprise nationale Comibol. [19]

L'interdépendance entre la Chine et la Bolivie, sous réserve de la diffusion importante des VE et VH s'annonce structurante. Dans le cas des éoliennes, leur construction nécessite plus de fer que pour une centrale thermique. La Chine possède actuellement moins de 10% des réserves de ce minerai. En février 2011 [20], l'Association chinoise du fer et de l'acier (CISA) a

déclaré que d'ici à 2015, 40% des importations devaient provenir de mines dans lesquelles les sociétés chinoises auront investi afin de briser le monopole anglo-australien du commerce de ce minerai.

Face à la nature imprédictible de ces dépendances, provenant de la dynamique de la variable T, c'est la fongibilité des outils de sécurisation qui est le critère de choix : les moyens financiers, diplomatiques et militaires. En effet, la fongibilité est la propriété d'un moyen de sécurité d'établir des couplages entre des enjeux sans liens de causalité. Les moyens financiers, militaires et politiques sont des actifs fongibles sur la scène internationale [21]. Au contraire, les marchés ne possèdent pas cette propriété. Ils fournissent une information, le prix, afin d'orienter une répartition des ressources pour atteindre un optimum social. Mais, ils ne permettent pas de réguler une pénurie ou de résoudre un embargo. L'Etat-parti est à la recherche de moyens fongibles pour gérer les nouvelles dépendances provenant du développement des technologies propres afin de préserver ses marges de manœuvre en politique intérieure.

Mais face au statut quo, la Chine développe des moyens asymétriques, l'instrumentalisation des dépendances

Confronté à la non remise en cause de la puissance militaire des Etats-Unis, ce sont donc les moyens asymétriques d'équilibre des forces que la Chine développe. Cela consiste à instrumentaliser les dépendances sur lesquelles elles possèdent des leviers comme les terres rares.

Le contrôle de l'exportation d'une ressource est un moyen fongible de dissuader, ou de contraindre, le pays importateur d'agir d'une certaine façon [22]. Par exemple, d'inciter le gouvernement japonais à relâcher le patron pêcheur arrêté par les gardes côtes lors de l'incident près des îles « Senkaku/Diaoyu » en septembre 2010. Ce moyen n'est pas uniquement un outil de gestion de crise. C'est aussi un levier stratégique. Sur le moyen terme, la Chine prévoit de réduire ses exportations de terres rares de 35% afin d'obtenir un avantage pour ses propres industriels [23]. Cette tentative a fait l'objet d'une condamnation par l'Organisation Mondiale du Commerce [24].

Le fait que les interdépendances ne sont pas toujours d'origine étatique. Mais, de plus en plus, le résultat de stratégies d'entreprises ou d'ONG n'empêche pas leur instrumentalisation. Cela consiste à coupler les dépendances pour dissuader et /ou contraindre un acteur en vue d'atteindre un objectif politique.

Aujourd'hui, la dissuasion peut se voir dans la détention, par la Chine, d'obligations du trésor américain qui atteint le niveau de 1 160 milliards de dollars américains. Soit le premier créancier des Etats-Unis devant le Japon avec 882,3 milliards de dollars américains [25]. En cas de grave différent avec les Etats-Unis, la Chine peut diminuer ses achats de bons du trésor et contraindre les dirigeants américains sur leur politique économique.

La multiplication des dépendances est souvent à l'avantage de la Chine du fait de sa taille. Ainsi, le nombre de voitures croît à un rythme annuel moyen depuis 1999 de 5,7%. Le faible taux d'équipement chinois laisse à penser que le potentiel de croissance du marché automobile est très important. La croissance est prévue d'être multipliée par 10 sur les 30 prochaines années [26].

Le développement de l'importation de voitures étrangères est un moyen de sécuriser des dépendances fortes. Le marché chinois représente une des rares opportunités de croissance pour les constructeurs, notamment européen et américain [27]. GM vend plus de voitures en Chine qu'aux Etats Unis. De même, Volvo prévoit d'en vendre 200 000 en Chine d'ici à 2015 sachant que le niveau global de ses exportations est de 374 000 en 2010. Le marché chinois est devenu la part la plus forte de la croissance du constructeur européen le plus important : Volkswagen. Ce secteur est, de facto, sous la dépendance des mesures de politique environnementale à destination de l'automobile prises par les dirigeants chinois. Cette situation structurelle confère à l'Etat-parti un levier stratégique sur l'une des industries majeures des Etats-Unis et de l'Allemagne. Si la Chine développe son propre capital technologique en matière de VE et de VH elle renforce ses capacités d'influence. Ainsi, la première entreprise chinoise de construction de batterie pour les VE, BYD, a annoncé son intention de vendre ce type de voiture sur les marchés européen et américain dès 2012 [28].

L'Etat-parti est face à des choix de société quasi obligatoire en faveur du développement des technologies propres. Cependant, les conditions structurelles de ces décisions sont favorables au renforcement de son rôle classique de centre d'impulsion et d'orientation du développement. Il est aussi renforcé dans ce rôle sur la scène internationale. En conséquence, il développe l'instrumentalisation des interdépendances comme moyens de l'assumer au mieux en politique intérieure. La perspective qu'un régime autoritaire mette en place massivement les technologies propres et devienne un "exemple" en matière de développement vert représente un scénario pour le moins "désagréable" pour l'image que nous, occidentaux, avons de notre supériorité historique quant au progrès technologique. Ainsi, l'enjeu de la gouvernance pour le régime chinois ou les démocraties libérales sur les technologies propres pourrait tourner à l'avantage du régime chinois dont la capacité de décision de l'Etat-parti est un atout stratégique face à la nécessité de faire des choix de société.

Copyright Avril 2011-Meneut/Diploweb.com

Faire et publier une traduction de cet article du *Diploweb*

A titre exceptionnel, la publication d'une traduction de **certains textes** publiés sur le site *Diploweb.com* peut être autorisée à **quatre conditions** :

- . Respecter l'intégrité du texte et mentionner les coordonnées bibliographiques de la version d'origine en français, avec son URL ;
- . Faire traduire par un professionnel agréé, vers sa langue maternelle ;
- . Demander et obtenir une autorisation écrite du Directeur du *diploweb.com*, Pierre Verluise, via *diploweb hotmail.fr* . Préciser à ce moment les preuves de la compétence du traducteur et les signes de la respectabilité du support de publication choisie (site, revue, éditeur...).

. Adresser un exemplaire justificatif de la traduction sous word **et** en pdf.

Toute traduction ne respectant pas ces quatre conditions est rigoureusement interdite et fera l'objet de poursuites devant les tribunaux de Paris.

Annexe : le voile d'ignorance d'une rupture technologique

Examinons plus précisément l'impact de cette variable sur les dirigeants à partir du cas simplifié du développement automobile. Ils sont dans la situation décisionnelle où ils doivent répondre aux questions concernant les normes de pollution, les infrastructures, les dépendances au pétrole et aux matières premières, etc. Afin d'aborder ces enjeux politiques, il est nécessaire de connaître le type de voitures qui sera majoritairement présent sur les routes. Aujourd'hui, les hypothèses possibles sont les véhicules thermiques (VT), électriques (VE) ou hybride (VH).

En examinant les données du marché automobile, les dirigeants cherchent à associer une probabilité sur le mode de transport dominant. Par exemple, $P(VT)=90\%$, $P(VH)=9\%$ et $P(VE)=1\%$. Il leur suffit alors d'associer les coûts et les bénéfices à ces probabilités pour déterminer les décisions optimales d'investissement, de réglementation et de politique étrangère.

Mais aujourd'hui, les 5 plus grands producteurs automobiles proposeront tous des VH ou VE à leur catalogue en 2011. La diffusion de ces nouveaux véhicules peut être rapide ou non en suivant une courbe en "S". Ainsi, la distribution de probabilité sur le mode de transport dominant est complètement inconnue. De plus, elle est conditionnée par les performances des batteries au lithium en termes d'autonomie et de temps de recharge. Si elles deviennent acceptables nous pouvons obtenir rapidement un taux d'équipement en VE majoritaire au détriment des VT. Au contraire, si les batteries au lithium ne connaissent pas d'amélioration, l'hypothèse des VE majoritaires à une probabilité très faible. Cette amélioration des batteries repose sur un changement de paradigme de leur élaboration. Cette rupture technologique rend les dirigeants incapables de construire une distribution de probabilité quant à l'émergence d'une VE performante. Ils n'ont pas de procédure de choix rationnelle pour les décisions qu'ils doivent assumer.

Dans le cas de la France, le rapport [29] réalisé par la mission Syrota pour le compte du Conseil d'analyse stratégique recommande aux dirigeants français de s'engager vers la VH. La VE est éliminée car son autonomie est réduite et l'encombrement des batteries diminue son utilité. De plus, elle représente un surcoût à l'achat et à l'utilisation de 20%. Aucune possibilité de rupture technologique n'a été envisagée par cette étude.

La critique des supporters de la VE est radicale. Philippe Assourd, président de l'association pour le développement du transport électrique (AVERE) indique que le raisonnement de la mission d'experts n'est pas valide. Car, il repose sur l'évaluation de la VE pour les mêmes usages que la VT. Afin de lever les incertitudes sur l'utilité de la VE, les experts l'ont évalué comme si elle remplaçait simplement la VT. Mais, cela fait plus d'un siècle, depuis qu'en 1899

la « Jamais Contente [30] » a franchit les 100 km/h, que les spécialistes considèrent que les VE sont plus chères et moins fonctionnelles que les VT. L'histoire de l'automobile VT a ainsi démontré que la propriété la plus discriminante pour le succès d'une voiture ce n'est pas la vitesse de pointe. C'est la facilité de transporter sa propre source d'énergie. C'est cette propriété physico-chimique du pétrole associé à son faible coût d'extraction qui lui a permis de dominer le marché de l'énergie pour les transports. En l'absence de rupture technologique sur les batteries la VE est "moins utile" que la VT.

Selon l'AVERE, pour être valide, le raisonnement doit envisager la VE dans une société ou la mobilité à une autre signification et un autre rôle que celui de la VT. L'évaluation des utilités des hypothèses nécessite d'avoir une approche holistique et systémique de la décision. Cette situation est illustrée par le développement alternatif des modèles de VE ou de VH depuis le premier choc pétrolier en 1973. Ces modèles sont régulièrement "testés" sur le marché par les constructeurs sans résultat probant. Aucune de ces innovations ne se diffusent. Pour être utile, elles nécessitent l'engagement d'un acteur structurant de la société. Cela signifie que la puissance publique doit s'engager dans un futur à construire.

En synthèse, dans une situation décisionnelle sous un voile d'ignorance, les acteurs n'ont pas les moyens de s'appuyer sur des procédures de calcul de probabilité et d'utilité, le critère de la valeur espérée de Pascal, pour effectuer leurs choix. Le décideur ne peut plus pondérer l'importance respective de chaque hypothèse par sa probabilité.

Pourtant, les sciences de la décision ne sont pas dépourvues de critères [31]. Ainsi, ceux de Laplace ou de Bernoulli, qui considèrent toutes les hypothèses équiprobables. Cela revient à écrire les probabilités $P(VE)=P(VH)=P(VT)=1/3$. Malheureusement, dans un monde ouvert nous pouvons ajouter beaucoup d'hypothèses. Par exemple, la voiture qui fonctionne avec une pile à hydrogène (VP) est en phase d'incubation. Elle représente une possibilité qui remettrait en cause toute la filière de construction des batteries au lithium. Si nous l'ajoutons à notre ensemble d'hypothèse de départ, nos probabilités deviennent $P(VE)=P(VH)=P(VT)=P(VP)=1/4$. La probabilité de chaque hypothèse diminue au fur et à mesure que le décideur imagine des solutions. Plus l'ingénieur fait preuve d'innovation et plus sa probabilité de succès diminue. C'est pour le moins paradoxal !

Les autres critères en l'absence de probabilité sont aussi intéressants. Le critère de Wald (règle de prudence), le critère d'Hurwicz (degré d'optimisme) et le critère de Savage (matrice des regrets) s'appuient tous sur le décideur et son appréciation des mondes possibles. C'est à lui que revient la responsabilité de transformer une situation incertaine indéfinie en une situation de risques. Mais cette transformation est un choix ontologique. Ainsi, l'enjeu du développement durable porte sur l'acteur qui oriente et qui possède la capacité d'agir en vue de structurer la société dans sa globalité. Ce type d'acteur est nécessairement une puissance publique.

Copyright avril 2011-Meneut/Diploweb.com

P.-S.

Doctorant à l'Institut Catholique de Paris - Faculté des sciences sociales - chaire des études chinoises contemporaines

Notes

[1] B. VERMANDER, Chine brune ou Chine verte ? Les dilemmes de l'Etat-parti, Science Po, 2007, Introduction & chap. 1.

[2] *ibid.* chap. 3.

[3] E. Bernays fut le fondateur de l'industrie des relations publiques pour les gouvernements et les entreprises afin de les accompagner dans la mise en place de la société de consommation aux Etats-Unis. Le texte est accessible sur le site web « Le silence qui parle » (<http://lesilencequiparle.unblog.fr/>) à l'url : <http://lesilencequiparle.unblog.fr/2010/10/03/preface-a-propaganda-dedward-bernays-normand-baillargeon/> Consulté le 15/03/2011.

[4] La première partie de la courbe correspond à la phase d'incubation pendant laquelle la technologie est élaborée. Elle n'est pas diffusée sur le marché. Ensuite, l'innovation se répand rapidement. Elle induit de nouveaux comportements et elle nécessite un cadre réglementaire de la part de l'Etat. Enfin, la dernière partie est la phase de maturation où la part de marché de la technologie est relativement stable. Elle fait simplement l'objet d'améliorations des performances.

[5] J. EWING Carmakers' rush to China could fuel another bubble, NYT, 27/02/2011.

[6] T. HOBBS, *De Cive*, 1642, Garnier Flammarion, 1984, p. 144.

[7] J. LOCKE, *Traité du gouvernement civil*, 1690, Garnier Flammarion, 1982, p. 243.

[8] L. HOOK, China pollution 'threat to growth', Financial Times, 28/2/2011.

[9] A. JACOBS, China issues warning on climate and growth, New York Times, 28/02/2011.

[10] RETEURS, China vows to cut energy, carbon intensity by 2015, 27/02/2011.

[11] A. RULLIAT, Les enseignements pour la Chine du sommet de Copenhague, China Analysis, n°27, Février 2010, Asia Centre à Sc. Po Paris.

[12] E. BERNAYS, *Propaganda : comment manipuler l'opinion en démocratie ?*, Zone, 2007.

[13] Yu HONGYUAN, In the belly of China's diplomacy : global warming and its implication, Shaping China's energy security : the inside perspective, Asia Centre à Sc Po, mars 2008.

[14] L. A. WINTERS, S. YUSUF, *Dancing with giants, China and India and the global economy*, The World Bank & The Institute of Policy Studies, 2007.

[15] Pim VERSCHUUREN, La position de la Chine dans les négociations sur l'après KYOTO, IFRI, 14/12/2009 et REUTERS, China sets out disputes facing arduous climate talks, 1/3/2011

- [16] US Department of Commerce, Clean energy, exporter guide, juillet 2008
- [17] M.J. KIM, R.E. JONE, China : climate change superpower and the clean technology revolution, Published in Natural Resources & Environment, Volume 22, Number 3, Winter 2008
- [18] REUTERS, China sets out disputes facing arduous climate talks, 1/3/2011.
- [19] M.S. DESAUTELS, Barils de lithium boliviens - 11/05/2010, sur le site web <http://journal.alternatives.ca/> auteur/marie-soleil-desautels accédé le 15/03/2011 et P. BELE, La Bolivie, futur Moyen-Orient du lithium, envoyé spécial à Uyuni sur le site web <http://www.lefigaro.fr/international/2009/09/08/01003-20090908ARTFIG00367-la-bolivie-futur-moyen-orient-du-lithium-.php> Consulté le 15/03/2011
- [20] Chine : les sidérurgistes veulent investir plus dans les mines à l'étranger (AFP) 24/02/11.
- [21] R.J. ART, American foreign policy and the fungibility of force, Security studies, vol5, n°4, 1996.
- [22] T.C. SCHELLING, Arms and influence, Yale University Press, 1966.
- [23] C.W. YAB, Y. ZHANG, China lays out rare earths goals, Wall Street Journal, 16/02/2011.
- [24] J. MILLER, J. AREDDY, WTO to Fault China on Raw Material Exports, The Wall Street Journal, 02/17/2011
- [25] La Tribune, La dette américaine est plus chinoise qu'on ne croyait, 01/03/2011, accédé le 14/03/2011 à l'url : <http://www.latribune.fr/actualites/economie/international/20110301trib000605017/la-dette-americaine-est-plus-chinoise-qu-on-ne-le-croyait.html>.
- [26] L. A. WINTERS, S. YUSUF, Dancing with giants, China and India and the global economy, The World Bank & The Institute of Policy Studies, 2007.
- [27] J. EWING Carmakers' rush to China could fuel another bubble, NYT, 27/02/2011.
- [28] J. REED, BYD reveals electric ambitions for Europe, Financial Times, 1/03/2011.
- [29] Le rapport qui plombe la voiture électrique et prône l'hybride, La Tribune, 04/03/2011, accédé le 10 mars 2011 à l'url : <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/automobile/20110303trib000605702/le-rapport-qui-plombe-la-voiture-electrique-et-prone-l-hybride.html>
- [30] Nom de la première voiture électrique.
- [31] F. CARLUER, A. RICHARD, Analyse stratégique de la décision, Presse Universitaires de

Grenoble, 2002.