Le Soir d'Algérie - Espace «Corruption» - E.mail : soir_corruption@hotmail.com

AFFAIRES DE CORRUPTION À RÉPÉTITION

Les entreprises chinoises en mal de bonne gouvernance

La Chine subit une très large corruption, ce que ses dirigeants eux-mêmes reconnaissent. En 2011, la Chine était classée 75e sur 182 pays, avec le faible score de 3,2 sur 10, selon l'indice de perception de la corruption (IPC) de Transparency International. Nombre de ses grandes entreprises sont impliquées dans des scandales de corruption à l'international. En Algérie, on en sait quelque chose : la triste affaire qui a éclaboussé le chantier dit de l'autoroute Est-Ouest, et l'entreprise chinoise «choisie» pour la réalisation de la Grande Mosquée d'Alger, qui figurait il y a encore peu sur la liste noire de la Banque mondiale.

La corruption des cadres dans la Chine-d'après 1949 résulte des «évolutions organisationnelles» du parti unique qui touchent les politiques publiques, les normes et institutions, et de l'incapacité du régime à s'adapter à un environnement changeant après la mort de Mao Zedong.

Comme les autres économies socialistes, la Chine a vécu une transition profonde vers l'économie de marché, entachée par des niveaux de corruption sans précédent, faisant du Parti communiste chinois au pouvoir «l'une des organisations les plus corrompues que le monde ait jamais connue», selon Will Hutton («Pouvoir, corruption et mensonges», *The Guardian*, 8 janvier 2007).

Les enquêtes d'opinion réalisées en Chine depuis la fin des années 1980 ont montré que la corruption est l'une des premières préoccupations de la population.

Selon Yan Sun, professeur agrégé en sciences politique à l'université de New York, c'est la corruption, plus que le manque de démocratie, qui fut la source du ras-le-bol général qui mena aux manifestations de la place Tian'anmen en 1989. La corruption sape la légitimité du parti unique au pouvoir, accroît les inégalités économiques, porte atteinte à l'environnement et provoque des troubles sociaux. Depuis lors, la corruption n'a non seulement pas ralenti du fait de la libéralisation de l'économie, mais elle s'est même amplifiée et répandue dans tout le pays. Selon la vision qu'en a la population, il y a aujourd'hui plus de cadres malhonnêtes au sein du parti au pouvoir qu'il n'y en a d'honnêtes, alors que les enquêtes menées au cours des années 1980 quand commencèrent les réformes montrent le contraire. Le spécialiste de la Chine Minxin Pei affirme que l'échec dans la lutte contre la généralisation de la corruption est sûrement la menace la plus sérieuse qui pèse sur l'avenir de l'économie et de la stabilité politique du pays.

La corruption, les pots de vin, le vol et le gaspillage des fonds publics coûtent chaque année au minimum l'équivalent de 3% du PIB. En 2010, dans un rare élan dû à sa perception de l'impact de la corruption sur la stabilité sociale, le vice-président de la «Conférence consultative politique du peuple chinois» et ancien auditeur général de l'Office national d'audit, tira la sonnette d'alarme dans le *Quotidien du Peuple*, appelant à de meilleures structures législatives et une plus grande supervision des transactions financières des officiels du parti et leurs enfants. Il affirma également que l'enrichissement rapide des membres des familles d'officiels était «ce pour quoi le public est le plus mécontent».

Djilali Hadjadj

Photo : DR

Quand la Chine déraille sur la corruption.

SIX PONTS EFFONDRÉS EN CHINE EN UN AN

Amateurisme ou corruption ?

En l'espace d'un an, six ponts se sont effondrés en Chine. Mauvaise qualité des matériaux et corruption du régime expliqueraient cet enchaînement de catastrophes.

La scène semble tout droit sortie d'un film catastrophe. Quatre camions aux cockpits explosés gisent au sol à la renverse. Au milieu des gravats et des fragments de pare-brise qui jonchent la route gisent des corps ensanglantés. Le 24 août 2012, la rampe d'un pont s'est effondrée dans la province du Heilongjiang au nord-est de la Chine, faisant trois morts et cinq blessés. Ce gigantesque pont à huit voies, d'une longueur totale de 15,42 km et traversant le fleuve Songhua, avait été inauguré en novembre 2011.

Depuis son écroulement, l'inquiétude gagne la population chinoise. Car en l'espace d'un an, six ponts se sont effondrés de la même manière, suscitant un débat national sur la fiabilité des infrastructures chinoises. La mauvaise qualité de la construction et le manque de fiabilité des fondations ont été pointés du doigt dans les premiers rapports d'enquête. Cette série de catastrophes refléterait le niveau de corruption des élites chinoises par le secteur du bâtiment.

«Il y a un an, le ministre chinois des Chemins de fer et l'ingénieur en chef du projet du TGV chinois ont été accusés de corruption aggravée», explique Jean-Vincent Brisset, directeur de recherche à l'Iris (Institut de relations internationales et stratégiques, Paris), spécialiste de la Chine.

Politique de grands travaux au détriment de la qualité de construction

«Pour minimiser les coûts et rafler davantage d'argent, certains entrepreneurs n'hésitent pas à fabriquer du béton de mauvaise qualité.» Selon le *New York Times*, qui avait enquêté sur ces affaires dès 2011, le béton utilisé dans la construction des fondations des voies ferrées chinoises, supervisée, serait bien de mauvaise qualité. «Une croissance tous azimuts avec une politique de grands travaux s'est faite au détriment de la qualité de production et de construction», estime Françoise Lemoine, chercheuse au Centre français d'étude et de recherche en économie internationale, elle aussi spécialiste de la Chine.

Résultat, les ponts tombent en miettes. D'autres secteurs sont concernés. «Aujourd'hui, le phénomène s'est généralisé et ne touche pas que le bâtiment. L'alimentaire est également impacté», ajoute Françoise Lemoine. Sur Weibo, le Twitter chinois, la blague à la mode est d'ailleurs de comparer les ponts chinois à du tofu, cette pâte de soja fermentée extrêmement friable.

LSC

Un projet de loi européen contre la corruption dans les industries extractives

Demain, mardi 18 septembre, la commission des affaires juridiques de l'Union européenne pourrait adopter une loi équivalente à la loi Dodd Frank des USA (voir *Le Soir d'Algérie* du 3 septembre 2012). Une loi qui, aux Etats-Unis, impose aux industries du secteur minier et pétrolier de publier l'ensemble des sommes qu'elles versent aux gouvernements des pays où elles opèrent. Le but : lutter contre la corruption qui sévit dans le secteur, en particulier en Afrique. Dans une de nos prochaines éditions, nous reviendrons plus longuement sur la portée de cette loi américaine, entrée en application, et sur le projet européen.

D. H.

A VOIR SUR ARTE, MARDI À 19H50

«Quand la Chine délocalise en Europe»

A voir sur la chaîne franco-allemande Arte demain mardi 18 septembre à 19h50, heure algérienne (rediffusion : 20.09.2012 à 09h55 et 25.09.2012 à 10h30), un excellent documentaire intitulé «Quand la Chine délocalise en Europe» (France, 2012, 68 mn), réalisé par Magali Serre. Après l'Afrique, l'Europe est-elle devenue le nouvel Eldorado de la Chine ? Sur fond de crise mondiale, les entreprises chinoises se sont lancées à la conquête de l'ancien continent.

À quel prix et à quel coût social ? Le vent de la mondialisation a tourné, et la Chine en profite. Pendant longtemps, elle a joué un rôle de sous-traitant pour les entreprises européennes, mais, d'année en année, elle s'est implantée en Europe et se pose aujourd'hui en recours face aux bouleversements causés par la crise financière. Elle délocalise, reprend des entreprises en faillite, remporte des marchés publics et crée des emplois : en Suède, en France, en Pologne ou en Grèce.

Si les entreprises chinoises s'approprient des techniques et des équipements européens, elles apportent aussi leur savoir-faire et leurs méthodes strictes, parfois au détriment du code du travail. La réalisatrice enquête sur ce phénomène, objet de tous les fantasmes, à travers quelques exemples emblématiques : de la construction d'une autoroute polonaise à l'acquisition du port du Pirée d'Athènes, des ateliers clandestins de confection de chaussures en Italie au rachat d'une usine de tracteurs en faillite en France ou au renflouement financier de Volvo en Suède.

Un état des lieux aussi passionnant que nuancé, effaçant certains préjugés mais révélant aussi la dureté des conditions de travail importées de l'empire du Milieu.