



2025 DISTINGUISHED STUDENT WORK

—

LE GLOBAL GATEWAY EN ASIE DU SUD-EST

Claire BART
GRANDE ECOLE / MASTER IN MANAGEMENT

Under the supervision of: Philippe Le Corre, Professor of Geopolitics and Asian Studies at ESSEC
Course : Géo-économie de l'Asie-Pacifique

Le Global Gateway en Asie du Sud-Est

Claire Bart

Dévoilée en décembre 2021 par la présidente de la Commission européenne, Ursula Von Der Leyen, l'initiative Global Gateway de l'Union Européenne s'affirme comme un plan d'investissement ambitieux destiné à améliorer les technologies numériques, énergétiques et les infrastructures à l'échelle mondiale. Tel que proclamé par l'Union Européenne " L'objectif du Global Gateway est de soutenir des infrastructures propres et sécurisées, matérielles et immatérielles, dans les secteurs du numérique, du climat, de l'énergie et des transports, et de renforcer les systèmes de santé, d'éducation net de recherche à travers le monde". Elle s'entend s'imposer comme un levier essentiel du développement international, favorisant une connectivité durable et consolidant le rôle de l'UE dans un monde de plus en plus régionalisé tout en renforçant les liens commerciaux et partenariats avec les pays du monde entier pour stimuler la croissance économique par le biais d'un soutien financier de projets ambitieux et durables, pour bénéficier de partenariats mutuellement bénéfiques.

A travers cette initiative et grâce à son approche « Team Europe », l'UE ambitionne de combler une partie du déficit d'investissement mondial avec l'allocation d'une enveloppe de 300 milliards d'euros d'investissements, dont 10 milliards alloués en Asie du Sud-Est d'ici 2027 (annoncés lors du sommet UE-ASEAN de janvier 2024). Parallèlement, cette initiative vise à redéfinir la place de l'Europe sur la scène internationale, souvent perçue auparavant comme "a payer but not a player". Inscrite dans l'Agenda 2030 de l'UE, elle s'aligne pleinement sur les objectifs de développement durable et la stratégie européenne de transition verte et numérique.

L'enjeu est double : soutenir le développement des infrastructures dans le monde entier en améliorant la connectivité dans cinq domaines de partenariat ciblés (numérique, climat et énergie, transports, santé, éducation et recherche) tout en mettant en œuvre un modèle de connectivité durable respectant non seulement les intérêts économiques et stratégiques européens mais également ses valeurs inhérentes telles que les valeurs démocratiques, la bonne gouvernance et transparence, l'émergence de partenariats équitables, verts et propres, ou encore la stimulation du secteur privé.

Cette initiative s'inscrit dans un contexte géoéconomique et géopolitique particulier, marqué par une compétition accrue entre grandes puissances, où l'Asie du Sud-Est se positionne comme une région clé pour les investissements en infrastructures. La Belt and Road Initiative (BRI) chinoise domine largement le paysage, tandis que d'autres acteurs comme les États-Unis, le Japon et l'Inde cherchent également à renforcer leur présence. Face à ces dynamiques, l'Union européenne, avec le Global Gateway, tente de proposer une alternative fondée sur des standards élevés, la soutenabilité économique et la transparence.

Le défi pour l'UE est donc de s'affirmer dans cette compétition, en trouvant une "voie européenne" distinctive, et qui concilie les intérêts économiques et principes de développement durable, tout en répondant aux besoins croissants en infrastructures de l'Asie du Sud-Est. De quelle manière cette initiative peut-elle s'imposer face aux modèles concurrents et assurer une viabilité à long terme sur les plans économique et stratégique ?

Pour soutenir ce projet, la Team Europe s'appuie sur plusieurs acteurs, de nature et taille différentes : la Commission européenne, le Service européen pour l'action extérieure (SEAE), les États membres, les institutions financières, le secteur privé, et les organisations non gouvernementales.

Trois ans après son annonce, la Commission européenne a salué le Global Gateway comme un succès, avec l'approbation de 84 projets phares en 2023 et 134 en 2024 auxquelles s'ajoute une nouvelle liste de 46 projets phare pour 2025.

L'Asie du Sud-Est, un espace stratégique dans la dynamique économique mondiale.

La stratégie Global Gateway est une stratégie mondiale ciblant l'Afrique, l'Amérique Latine et l'Asie-Pacifique, englobant par conséquent la région de l'Asie du Sud-Est. Il est à fortiori important de comprendre quelle est la place de l'Asie du Sud-Est dans l'économie mondiale.

Depuis de nombreuses années, les pays de l'Asie du Sud-Est occupent une place importante et sont un espace stratégique dans la dynamique économique mondiale. Ensemble vaste de 680 millions d'habitants comprenant dans son acceptation courante, onze pays¹, l'Asie du Sud-Est, plus maritime que continentale, est considérée aujourd'hui comme l'une des régions les plus dynamiques au monde (notamment les économies émergentes de l'ASEAN) avec un PIB cumulé dépassant les 3 600 milliards de dollars. Il s'agit donc d'une région économiquement grande, en pleine croissance et transformation. Certains pays comme le Vietnam et les Philippines affichent des taux de croissance annuels pouvant aller jusqu'à 7% et d'ici à 2027, l'Indonésie pourrait devenir la sixième plus grande économie du monde. Pour développer la coordination économique entre ces pays, l'ASEAN joue un rôle central en favorisant la réduction des barrières commerciales et l'harmonisation des politiques d'investissement. Grâce à des accords de libre-échange avec des partenaires majeurs comme la Chine, le Japon, l'Union européenne et les États-Unis, l'ASEAN s'affirme comme un nœud stratégique du commerce mondial, en intégrant progressivement ses économies dans les chaînes de valeur internationales.

Ce fort potentiel de croissance attire de nombreux investisseurs, faisant de cette région le principal champ de bataille économique et commercial où l'on se dispute à la fois l'influence et la puissance économique. En dépit des incertitudes économiques et des tensions géopolitiques mondiales, l'ASEAN a su faire preuve de résilience et reste l'un des principaux pôles d'attraction pour les investissements directs étrangers (IDE). En 2023, l'ASEAN a atteint un niveau record de 230 milliards de dollars d'IDE, confirmant sa position de première destination d'investissement parmi les régions en développement. Ce dynamisme est largement soutenu par des secteurs stratégiques tels que la fabrication industrielle, les services financiers et numériques, les énergies renouvelables et les véhicules électriques, qui sont devenus des priorités majeures pour les investisseurs internationaux. Cette attractivité croissante renforce le rôle de l'ASEAN dans les chaînes de valeur mondiales et accentue la nécessité d'une modernisation des infrastructures et d'une meilleure connectivité régionale.

Car cette croissance rapide se heurte aux défis économiques et financiers intrinsèques de cette région, notamment en matière d'infrastructures, de transition énergétique et de transition numérique. Or, il est crucial pour maintenir une attractivité forte et renforcer sa résilience de répondre convenablement et durablement à ces enjeux. Là où réside le principal défi, qui est par ailleurs un frein majeur à la croissance de la région, est le déficit d'investissement dans les infrastructures, que ce soit pour le développement ou la modernisation de ces dernières. La région doit combler un déficit significatif dans des secteurs stratégiques que sont les transports, l'énergie et le numérique.

Les infrastructures, ainsi que leur connectivité et leur résilience, sont essentielles pour soutenir durablement la croissance de cette région stratégique.

¹ Birmanie, Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Timor Oriental et Vietnam

La banque asiatique de développement a récemment estimé qu'environ 1 700 milliards de dollars devront être investis dans les infrastructures en Asie chaque année jusqu'en 2030 afin de garantir une croissance durable, lutter contre la pauvreté et répondre aux défis climatiques. Les lacunes dans les infrastructures routières, ferroviaires et portuaires affectent la compétitivité des économies locales et la fracture numérique affecte les zones rurales. La plupart des pays de l'Asie du Sud-Est, bien que proactifs dans leur démarche, ne sont pas en mesure d'investir dans les infrastructures sans soutien financier extérieur, encore moins aujourd'hui après l'impact de la pandémie Covid-19 sur l'économie. Ils sont donc dépendants d'investissements étrangers et de financements internationaux. A cela s'ajoute les défis contemporains : la transition énergétique et numérique. L'Asie du Sud-Est se retrouve donc à un tournant décisif en matière de transition énergétique. La demande en électricité ne cesse d'augmenter, nombre de pays restent fortement dépendants aux énergies fossiles. De nombreuses initiatives sont donc enclenchées pour résoudre ce problème et développer les énergies renouvelables avec des projets tels que le solaire, l'éolien et l'hydrogène vert. En matière de numérique, les pays d'Asie du Sud-Est peuvent compter sur une jeune population connectée et un essor des plateformes numériques et fintechs. Mais comme mentionné précédemment, cela nécessite des investissements dans des infrastructures résilientes (accès à internet, cybersécurité et formation numérique), pour développer une connectivité fiable et durable pour l'ensemble de la région.

L'Union européenne, avec son initiative Global Gateway, entend jouer un rôle majeur dans cette transformation. En 2022, selon l'indice Elcano, l'UE représentait 24,3 % de la présence économique mondiale, surpassant les États-Unis (19,9 %) et la Chine (10,5 %) en matière d'investissements étrangers, d'exportations et de coopération au développement. Ce positionnement témoigne du potentiel de croissance de l'UE dans la région, lui permettant de rivaliser avec d'autres puissances économiques et de proposer une alternative crédible en matière de financement. Avec son vaste marché intérieur, associé à ses entreprises industrielles de premier plan et orientées vers l'exportation, l'UE reste un partenaire attractif pour les économies émergentes. En plus de son statut de superpuissance économique, l'Union Européenne peut également user de son statut de superpuissance normative qui lui permet d'asseoir une domination durable et fondée sur des principes de respect mutuel.

L'Union européenne n'est cependant pas la seule économie à vouloir investir et développer sa croissance économique en Asie du Sud-Est. Toutes les plus grandes économies mondiales sont conscientes du potentiel de cette région et se disputent donc sur ce terrain stratégique car elles ont compris la nouvelle dynamique mondiale : la sécurité des approvisionnements. Ces acteurs économiques ont donc la volonté de devenir de géants, ce qui passe sans aucun doute par le contrôle de l'économie mondiale, fondée sur des chaînes de valeur éparpillées et imbriquées les unes dans les autres sur l'ensemble des continents. L'Asie du Sud-Est est l'arène la plus importante de la concurrence économique - et commerciale - mondiale. Sans surprise, la Chine est devenue le principal partenaire commercial et d'investissement de l'Asie du Sud-Est et domine de plus en plus les chaînes d'approvisionnement régionales. Face à cela, les deux puissances que sont les Etats-Unis et le Japon redoublent d'efforts pour contrer la montée en puissance de la Chine dans son environnement régional proche en ouvrant des opportunités commerciales à leurs entreprises. Des pays comme la Corée du Sud ou les pays du Golfe commencent également à jouer un rôle actif dans cette région, ce qui témoigne de son importance économique à l'échelle mondiale. L'Europe n'est plus qu'un acteur parmi d'autres dans la course économique en Asie du Sud-Est. Ainsi, il est essentiel de dresser un panorama des principales initiatives concurrentes en matière d'investissement dans les infrastructures de cette région afin de comprendre comment l'UE peut s'affirmer et se positionner face à la diversité des propositions faites aux pays asiatiques.

En premier lieu, la Chine et son initiative BRI occupent une place prépondérante dans les investissements en Asie du Sud-Est. Amorcée avant l'initiative BRI en 2013, la stratégie "Going Out" était une prémissse à la BRI, se focalisant sur l'encouragement des entreprises publiques et privées chinoises à investir dans des pays étrangers pour y établir des chaînes d'approvisionnement en dehors de la Chine et s'ouvrir à d'autres marchés. Initialement, l'objectif premier de la BRI était d'externaliser les surcapacités industrielles et les surinvestissements présents en Chine en augmentant le nombre de marchés vers lesquels la Chine pourrait exporter ses marchandises, et en développant ses routes commerciales. Elle y est parvenue grâce à un modèle en étoile. Il s'agissait de déployer une offre massive et rapide sur des projets de grande envergure pour sécuriser les approvisionnements avec entre 1 000 milliards et 2 000 milliards de dollars financés principalement par les banques chinoises, soit le plus gros paquet d'investissement mondial pour une telle initiative.

Partenaire stratégique et historique dans la région, le Japon, acteur réputé et stable, a toujours été présent pour soutenir le développement de l'infrastructure. Il investit depuis longtemps dans les infrastructures de la région indopacifique, via la BAD ou des financements conjoints notamment avec les EU et dépassa même la Chine sur le montant des investissements dans les infrastructures en 2021 (259 milliards de projets inachevés contre 157 milliards pour la Chine). La diplomatie des infrastructures, couplée au multilatéralisme économique, sont les piliers de la vision géoéconomique du Japon. La première fut notamment celle qui établit la vision diplomatique du Japon pour contrer les velléités chinoises en Asie et au-delà. En outre, avec la mise en place de l'APD fondée sur une coopération de type offre, et non plus uniquement sur donneur-receveur, le Japon souhaite approfondir ses investissements dans la région en proposant de manière proactive un panel de programmes axés sur l'action climatique, la promotion de la numérisation, et le renforcement des chaînes d'approvisionnement. Il a notamment lancé au Cambodge un programme d'APD pour contribuer au développement, avec le gouvernement cambodgien, d'une infrastructure numérique composée d'une aide au développement pour un Centre national de données et d'une assistance pour l'amélioration des réseaux de télécommunications ainsi que le développement des ressources humaines du pays. Cette approche se rapproche de l'initiative européenne concernant les modalités et les ambitions d'investissement. Le Japon pourrait s'avérer être un allié clé dans cette compétition accrue car sa stratégie se fonde sur des valeurs semblables à celles de l'UE avec cette même volonté de développer des partenariats justes et équitables.

A côté de cela, les grandes puissances mondiales composant le G7 avait annoncé lors du sommet du G7 en juin 2022 la mise en place « d'un partenariat mondial pour les infrastructures, fondé sur des valeurs, de haut niveau et transparent » dont la pièce maîtresse de cette initiative est de contrer l'hégémonie chinoise, telle qu'indiqué par Washington et l'administration Biden de l'époque. Elle visait principalement l'Afrique, en déployant 700 milliards de dollars d'investissements d'ici 2027 et n'a pas de projets phares en Asie, hormis le JETP (Just Energy Transition Partnership) en Indonésie et au Vietnam.

Le Global Gateway comme levier géoéconomique européen.

Dans ce contexte de compétition accrue et de recherche d'alternatives face à l'influence chinoise, le Global Gateway se présente comme un levier géoéconomique européen, permettant à l'Union européenne et à ses États membres de se positionner dans une région stratégique et dynamique.

Le Global Gateway se comprend comme un levier géoéconomique européen avec lequel l'Europe et les pays membres peuvent s'affirmer dans une région stratégique et considérablement dynamique. En choisissant une approche différenciée des approches concurrentes, l'UE souhaite affirmer sa position et son statut d'acteur puissant, respectant ses normes et valeurs, en quête d'autonomie stratégique.

Pour se démarquer sur différents aspects et devenir une alternative aux modèles d'investissements existants tels que la prédominance chinoise avec la BRI privilégiant la rapidité, l'investissement massif, le manque de transparence et la non-considération des normes environnementales, l'UE met l'accent sur trois piliers : (a) le respect des normes internationales, notamment l'intégration des critères ESG dans tous les projets, (b) le respect des valeurs responsables et éthiques, inhérentes à l'UE, à savoir la transparence et la bonne gouvernance, notamment l'intégration de règles strictes dans les contrats et appels d'offre pour éviter la corruption et les dépendances stratégiques, et (c) la combinaison de plusieurs types de financement (avec de subventions et garanties financières) pour éviter de s'engouffrer dans un piège de la dette, comme peut être critiqué certains projets de la BRI. Ainsi, à travers cette approche, l'UE mise sur la qualité et la durabilité de ces investissements, tout en respectant des valeurs fortes. Cette initiative répond parallèlement au potentiel d'intégration dans les grandes routes commerciales mondiales, désormais indispensables dans l'économie mondialisée actuelle. Qui contrôle les routes, contrôle l'économie mondiale. D'un point de vue interne à l'ASEAN, cela permet de développer le commerce intrarégional.

Stratégiquement, cette approche se comprend via l'évolution de la politique d'infrastructures de l'UE depuis sa création. Au départ, lors des premières phases d'intégration européenne, l'UE s'est concentrée sur la création d'un marché intérieur unique via la libéralisation et la privatisation des industries de réseau pour créer un marché plus compétitif en développant la concurrence intra-européenne. A partir de 2001, l'UE a commencé à se tourner vers la sécurisation des infrastructures que l'on peut attribuer à plusieurs facteurs, notamment les attentats du onze septembre et la prise de conscience croissante des vulnérabilités des infrastructures critiques face aux menaces externes. Mais récemment, l'UE a adopté une approche plus géopolitique et géoéconomique et tournée vers l'extérieur dans sa politique d'infrastructures en voulant renforcer son influence et son autonomie stratégique à l'échelle mondiale. C'est un moyen de réduire sa dépendance aux routes de commerce classiques et créer un point d'ancrage en Asie. C'est ainsi que l'UE traduit ses ambitions géoéconomiques en action concrète en matière de stratégie et politique d'infrastructures pour assurer maîtrise et résilience de ces dernières.

Parallèlement, certains facteurs internes et externes à l'UE altèrent la capacité de l'UE à agir convenablement. Les conditions internes, telles que l'organisation insuffisante des ressources et les divergences nationales, créent des fractures dans les réponses politiques. Dans un contexte de transformation de l'économie politique mondiale et l'émergence d'une nouvelle triade de concurrence (Etats-Unis, Chine et UE), les débats géopolitiques se retrouvent supplanter par des considérations géoéconomiques, intensifiés par l'émergence d'un processus de militarisation des infrastructures transnationales, devenant une arme géoéconomique pour les États qui rivalisent sur ce terrain.

Opérationnellement et financièrement parlant, l'UE utilise des mécanismes économiques et financiers pour soutenir cette initiative. Le financement de cette initiative, qui nécessite 300 milliards d'euros pour la période 2021-2027 repose sur 3 catégories d'apports, entre ressources privées et ressources publiques : 135 Md€ par l'UE, 145 Md€ par les institutions financières et de développement et le reste par des subventions. En ce qui concerne l'UE, cette dernière dispose d'instruments financiers pour lever ces sommes, elle s'appuie sur des fonds tels que le FEDD+, le fonds européen pour le développement durable +, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et également par l'intermédiaire d'émission d'obligations vertes. Également sollicitée la Banque européenne d'investissement (BEI) à hauteur de 100Md€ et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD).

La BEI est en bonne voie pour rassembler les fonds. Sur la période 2022-2023, elle a déjà engagé 11Md€. A l'inverse, les données sur le montant des financements de la part de la Commission européenne et des États membres ne sont pas encore connues et sont en cours de collecte.

Un des défis principaux est aussi la participation du secteur privé européen dont les acteurs se posent encore des questions sur la manière de s'engager. Plus particulièrement pour l'Asie du Sud-Est, le paquet d'investissement Global Gateway UE-ASEAN a été annoncé lors du sommet UE-ASEAN, pour un montant total de 10 milliards d'euros, dont 4,2 Md d'euros ont déjà été engagés. Contrairement à la BRI, qui propose des prêts à faible coût souvent critiqués pour leur manque de transparence et leur potentiel d'endettement, le Global Gateway privilégie des investissements durables et respectueux des normes environnementales, sociales et de gouvernance (ESG). De plus, alors que la BRI se concentre sur des projets d'infrastructure massifs et rapides, le Global Gateway met l'accent sur la qualité et la bonne gouvernance des projets, visant à établir des partenariats de long terme avec les pays asiatiques.

Cela étant dit, cette initiative permet de développer les chaînes de valeur régionales. Des études ont montré que les infrastructures jouent un rôle crucial dans les flux commerciaux internationaux. L'amélioration des infrastructures d'un pays peut avoir un effet positif plus important sur les exportations que sur les importations notamment grâce (i) à une réduction des coûts de transports via des infrastructures de transport efficaces, (ii) une amélioration de la connectivité et (iii) une efficacité logistique. La pandémie de Covid-19 a mis en lumière l'importance de la connectivité pour la croissance économique, la sécurité et la résilience en maintenant des chaînes d'approvisionnement en continu sans perturber les opérations économiques. Cependant, le succès du Global Gateway dépendra de la capacité à équilibrer les intérêts publics et privés, à encourager la collaboration entre les acteurs de l'UE, et à définir une stratégie cohérente et efficace.

Concernant la mise en œuvre de cette initiative en Asie du Sud-Est, l'UE a mentionné 16 projets dont 14 projets phares (cf image) représentant un total de 10 milliards d'euros dont 4.2 milliards ont été engagés. Au-delà des montants engagés, dont la valeur peut sembler modeste au regard du paquet d'investissement total, il est essentiel de porter une attention particulière à la mise en œuvre effective de ces projets concrets. Un exemple de l'un des seize projets mis en œuvre en Asie est le développement du port maritime de Lumut, en ville industrielle, pour le transformer en port à multi-usages et de conteneurs ainsi que la création annexe d'un complexe logistique et industriel vert spécialisé dans la création d'hydrogène. Ce projet s'élève à 15 milliards d'euros d'investissements et la création de 55 000 emplois sur une période de 25 à 30 ans. Il s'inscrit pleinement dans la stratégie du Global Gateway car : (i) il s'agit d'un levier géoéconomique pour renforcer la connectivité, (ii) il se différencie par son accent et importance sur l'aspect transition écologique pour une production d'hydrogène verte et durable, (iii) il se fonde sur une coopération entre les acteurs publics et privés et les acteurs locaux et internationaux notamment sur la partie études préliminaires financées par l'UE à hauteur de 1.9M€ et attribuées à PoABI (Port d'Anvers-Bruges International) et PKNP (Perak State Development coporation) qui ont permis d'aboutir et de mettre en évidence les perspectives de Perak dans le secteur portuaire et maritime, favorisant la connectivité entre l'Europe et l'Asie. Ces derniers ont également créé une SPV (Société à vocation spécifique) pour bénéficier des expertises en gestion de projet, conseil et formation internationale de la part de PoABI et des connaissances et réseaux locaux de PKNP.

Global Gateway Flagship projects in the ASEAN region. Source: EU-ASEAN Blue Book 2024-2025, p.119

Global Gateway Flagship projects in the ASEAN region



Une ambition européenne en quête de cohérence, freinée de l'intérieur et confrontée aux réalités asiatiques.

Malgré une ambition affichée, cette stratégie se heurte à plusieurs obstacles, à la fois endogènes à l'UE et liés à l'environnement économique mondial. Avant d'envisager ses perspectives, il convient d'interroger les fondements mêmes de ce modèle européen en le comparant à son principal concurrent, la Belt and Road Initiative chinoise. Le modèle européen du Global Gateway étant moins agile et rapide, plus fragmenté et soumis à des contraintes de gouvernance multiples, il peine à rivaliser en termes d'adoption, de rapidité et d'efficacité. En effet, les projets de la BRI sont pilotés de manière centralisée : les entreprises publiques chinoises (les SOEs, state-owned enterprises), soutenues par les banques

publiques chinoises, assurent la conception, le financement et la mise en œuvre des projets dans une logique intégrée. Ce modèle favorise une exécution rapide, fluide et coordonnée. A l'inverse, un problème s'attèle pour l'Europe : l'UE s'appuie sur une gouvernance fragmentée, mêlant institutions publiques, Etats membres et acteurs privés. Cette approche décentralisée, bien qu'alignée sur les valeurs de transparence et de pluralisme chères à l'UE, constitue un frein à l'efficacité opérationnelle. En outre, les financements européens sont encadrés par des règles claires et protectrices de gouvernance et de conformité. À ce titre, certains pays partenaires, soucieux d'éviter ces contraintes, ont préféré se tourner vers la BRI, plus souple et moins conditionnée sur le plan politique ou structurel.

Au cœur de toute stratégie économique se trouve une économie politique propre à chaque État ou groupement d'États. Selon Shahar Hameiri et Lee Jones, la réussite d'un projet d'investissement à l'étranger repose sur une convergence et concordance claires entre les intérêts des forces sociales et les capacités productives réelles. En ce sens, le cas de la Chine en est le reflet immédiat : la BRI est une solution spatio-temporelle à la surcapacité industrielle et la suraccumulation de capital en Chine. A l'inverse, lorsque les ambitions géopolitiques sont décorrélées des intérêts des acteurs économiques majeurs – comme ce fut le cas aux États-Unis, où le secteur privé s'est désintéressé des infrastructures menant au déclin du secteur industriel - les résultats ne sont pas concluants et sont plutôt médiocres. La capacité des États à rivaliser sur le plan géoéconomique dépend donc de la capacité des dirigeants de l'État à mobiliser les forces productives et le capital nécessaires, et de la mesure dans laquelle ils le peuvent. Cela dépend, à son tour, de la correspondance de leur programme avec les intérêts des groupes qui contrôlent ces ressources. Dans le cas européen, cette cohérence stratégique fait défaut. L'Union européenne, construite sur une pluralité d'acteurs (institutions communautaires, États membres, secteur privé, banques de développement et pays partenaires), peine à définir une ligne commune. Chacun projette une vision différente du Global Gateway, sans véritable unité ni pilotage centralisé. Contrairement à la Chine, où le capitalisme d'État assure une cohésion stratégique entre pouvoir politique et acteurs économiques, l'UE reste marquée par une approche néolibérale, misant sur l'initiative privée et la concurrence. Or, cette configuration rend l'investissement dans les infrastructures — par nature long, risqué et peu rentable à court terme — bien plus difficile à mobiliser, et pourrait in fine compromettre la réussite de la stratégie annoncée.

Pour comprendre la dynamique de l'ASEAN, il est essentiel d'examiner à la fois la gestion de sa structure institutionnelle et les caractéristiques propres à cette organisation régionale. L'ASEAN se distingue par une bureaucratie complexe, et une fragmentation notable des marchés nationaux. Cette diversité peut se traduire par une difficulté structurelle à mener des actions collectives à l'échelle régionale. A cet égard, en matière de coopération, la majorité des projets annoncés et mis en œuvre dans le cadre du Global Gateway sont de nature bilatérale. Cette approche traduit une limite organisationnelle : contrairement à l'Union européenne, l'ASEAN reste une structure en développement et non aboutie à date, qui ne dispose pas pour le moment de mécanismes solides permettant la conduite de projets multilatéraux à grande échelle la fois. Cette situation pose un défi majeur à l'esprit de l'initiative Global Gateway, qui vise à renforcer la connectivité et l'intégration des chaînes de valeur régionales. Or, une telle intégration suppose une coordination étroite entre les États membres – un objectif encore difficile à atteindre. Deux éléments explicatifs majeurs ressortent : premièrement, compte tenu des montants en jeu, le Global Gateway ne peut s'appuyer uniquement sur des dons. Il est nécessaire de disposer de prêts et à fortiori d'une plateforme financière commune pour emprunter et rembourser. Or, l'ASEAN ne dispose ni d'un emprunteur régional identifié ni de plateforme commune. Les seuls acteurs capables d'emprunter sont les États à titre individuel, ce qui limite les marges de manœuvre. Deuxièmement, bien que les pays de l'ASEAN s'accordent souvent sur les grandes lignes stratégiques, leur mise en œuvre donne lieu à une forte rivalité.

L'Asian Power Grid en est un exemple : à ce jour, il n'existe pas de réseau électrique régional de l'ASEAN comparable à celui de l'UE. Le plan prévoit l'installation de 18 interconnexions mais chacune est divisée entre deux pays, ce qui entraîne une approche strictement bilatérale. Les pays ne cherchent pas à intégrer leurs réseaux, mais à établir des liens directs avec le principal acheteur de la région, à savoir Singapour. On observe ainsi des projets concurrents, comme celui de la ligne sous-marine entre le Cambodge et Singapour, destiné à éviter toute dépendance vis-à-vis du Vietnam.

Cette logique concurrentielle interne est aggravée par l'absence d'une structure régionale récipiendaire des fonds. Contrairement à d'autres ensembles régionaux, l'ASEAN ne dispose ni de banque régionale intégrée ni de mécanismes de redistribution. Le secrétariat général basé à Jakarta, composé d'environ 300 employés, ne possède ni les moyens financiers ni le pouvoir décisionnel nécessaires pour coordonner des projets à l'échelle régionale. Ce manque à mutualiser les ressources financières se traduit par une auto-limitation du système, renforçant la prédominance des accords bilatéraux. A fortiori, l'ASEAN devient vulnérable face à d'autres acteurs extérieurs tels que la Chine ou le Japon, sans toutefois pouvoir bénéficier d'une réponse unifiée en raison des disparités démographiques, économiques et politiques internes.

Au-delà de ces fragmentations structurelles, les dynamiques concurrentielles dans la région s'alignent de plus en plus sur les enjeux contemporains et se rapprochent à fortiori des ambitions du projet européen, en particulier sur le développement des infrastructures vertes et résilientes. Selon une analyse de l'International Institute for Strategic Studies (IISS), la Chine a amorcé, depuis 2023, une évolution stratégique de son initiative BRI en lançant le concept de « Route de la Soie Verte ». Cela s'accompagne d'une augmentation significative des investissements dans les énergies vertes avec 9,5 milliards de dollars investis en 2023 et l'année 2024 a établi un record, tant en valeur absolue qu'en pourcentage d'investissement, avec 11,8 milliards de dollars investis et consacrés aux projets verts (selon le rapport 2024 de Green Finance and Development Center). Les prévisions pour 2025 montrent une stabilisation de l'engagement BRI en mettant l'accent notamment sur les pays partenaires disposant de ressources en énergies renouvelables, de capacités minières stratégiques, ainsi que sur les technologies qui en découlent. Forte de son statut de leader dans les industries vertes, notamment sur les minéraux critiques, les panneaux solaires, les batteries et véhicules électriques, la Chine fait face à une pression croissante de la part des Etats-Unis et de l'Occident. Ces derniers cherchent à limiter l'accès chinois à leurs propres marchés d'industries vertes. En réponse, Pékin intensifie ses investissements verts en Asie du Sud-Est pour réorienter les exportations, rapprocher les chaînes d'approvisionnement et consolider l'influence régionale. La Chine a donc entamé un virage stratégique qui se traduit par le passage de mégaprojets infrastructurels vers des projets de plus petite taille mais de grande qualité, en cohérence avec les contraintes économiques que traverse la Chine depuis la pandémie Covid-19, et une croissance intérieure atone. La Chine pourrait donc se positionner comme un concurrent dans le cadre de ce revirement stratégique et vouloir s'implémenter beaucoup plus qu'elle ne l'était en Asie du Sud-Est, montrant de nouveau la prépondérance stratégique de la région d'Asie du Sud-Est. La Chine se tourne donc vers l'Asie du Sud-Est en raison de son potentiel vert (énergies renouvelables et minéraux critiques). Entre 2019 et 2023, la Chine a accordé environ 3 milliards de dollars à des projets liés aux énergies renouvelables en Asie du Sud-Est, notamment dans le domaine des ressources hydroélectriques, avec un accord signé avec le Laos en 2023. Ces engagements soulignent la centralité croissante de la région dans la stratégie géoéconomique de Pékin, au moment où les enjeux environnementaux deviennent un terrain de compétition stratégique entre grandes puissances.

Quel avenir pour le Global Gateway en Asie du Sud-Est ?

Malgré une ambition affichée et définie, la stratégie Global Gateway demeure marquée par une certaine confusion dans sa mise en œuvre, notamment en raison d'une absence de hiérarchisation claire de ses objectifs et de ses projets phares. Avec plus de 225 initiatives identifiées, le manque de priorisation soulève de nombreuses interrogations sur la cohérence stratégique de l'ensemble. Cela invite à s'interroger sur les progrès réels de la stratégie, sur ses impacts concrets, ainsi que sur les implications spécifiques dans des régions stratégiques telles que l'Asie du Sud-Est. Pour autant, la mise en œuvre du Global Gateway dans cette région semble bien amorcée, avec plusieurs projets en cours de développement. Toutefois, pour renforcer la crédibilité et l'efficacité de l'approche européenne, plusieurs défis majeurs doivent être surmontés. Le premier concerne le déficit d'information et de transparence, qui entrave les capacités de suivi, d'évaluation et de visibilité des projets en cours. Il est nécessaire de clarifier les objectifs stratégiques du Global Gateway et de les inscrire dans un cadre structuré, fondé sur un plan d'investissement coordonné à l'échelle européenne. Cela suppose, par exemple, d'ajuster les enveloppes budgétaires allouées à certaines régions, comme l'Asie du Sud-Est, afin de mieux refléter le rôle crucial qu'elles jouent dans les efforts de diversification géopolitique de l'Union. Un deuxième enjeu essentiel concerne la mobilisation du secteur privé, encore trop limitée. Pour assurer la viabilité économique et l'impact à long terme des projets, il est nécessaire de renforcer la coordination entre les institutions publiques et les acteurs économiques privés, dans une logique de co-investissement.

C'est dans ce contexte de complexité stratégique et d'exigence de clarification que le European Parliamentary Research Service (EPRS) a élaboré quatre scénarios prospectifs à l'horizon 2030. Ces scénarios permettent de mieux appréhender les trajectoires possibles de cette stratégie et d'identifier les conditions politiques, économiques et institutionnelles nécessaires à sa réussite.

Quatre scénarios pour 2030, projetés par le European Parliamentary Research Service (EPRS), illustrent l'ambivalence de la stratégie européenne et les conditions de sa réussite qui repose sur un double équilibre : d'une part, entre partenariats durables et intérêts mutuels, et d'autre part, la nécessaire coordination des secteurs public et privé. Ces scénarios proposent quatre trajectoires possibles pour l'Union européenne à l'horizon 2030, chacun illustrant des choix stratégiques et leurs conséquences. Le premier scénario, Optimal Gateway, décrit une Union européenne dotée d'une gouvernance efficiente, assurant une coordination fluide entre les États membres et un dialogue étroit avec les pays partenaires. Ce cadre permettrait de renforcer la présence géopolitique de l'UE à l'échelle mondiale, en promouvant une croissance à la fois durable — ancrée dans la transition écologique et des valeurs communes — et mutuellement bénéfique, reposant sur des partenariats solides. À l'opposé, le scénario Failed Gateway met en lumière les conséquences d'une gouvernance défaillante, marquée par l'absence de coordination stratégique et le désengagement des partenaires extérieurs. Cette situation conduit à une fragmentation des projets et à un affaiblissement significatif de l'influence de l'Union sur la scène internationale. Le scénario Corporate Gateway envisage une orientation stratégique centrée principalement sur les intérêts économiques de l'UE, avec une forte implication du secteur privé. Si cette approche favorise la compétitivité économique, elle néglige les Objectifs de développement durable (ODD) ainsi que les besoins spécifiques des pays partenaires, générant une perception d'impérialisme économique. Enfin, le scénario Public Gateway propose une stratégie fondée sur les ODD, les valeurs démocratiques et l'équité des partenariats, portée par les institutions publiques et la société civile. Cette approche confère à l'UE un rôle d'acteur engagé en faveur des droits humains et du développement global, mais elle demeure limitée par une faible mobilisation du secteur privé, réduisant ainsi la portée et l'impact des actions entreprises.

Ainsi, pour tendre vers le scénario Optimal Gateway et éviter les écueils identifiés dans son initiative et dans les autres trajectoires, l'Union européenne devra opérer un équilibre entre les logiques privé et publique. Cet objectif, bien que souhaitable, reste difficilement atteignable sans réformes structurelles et engagements renforcés, en particulier dans la structuration de sa gouvernance et dans la mobilisation des financements nécessaires (notamment en provenance du secteur privé).

Bibliographie

Articles académiques

- Abels, Joscha et Bieling, Hans-Jürgen. (2022). *Infrastructures of globalisation. Shifts in global order and Europe's strategic choices.* Competition and change, 27(3-4),516-533.
- Delegation of the European Union to Asean. (2025). *EU-ASEAN, Strategic Partnership, Blue Book 2024-2025.* https://www.eeas.europa.eu/delegations/association-southeast-asian-nations-asean/eu-asean-blue-book-2024-2025_en
- European Commission, International Partnerships, Global Gateway https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway_en
- André Wolf, Eleonora Poli. (2024). *L'initiative « Global Gateway », un instrument de résilience des chaînes d'approvisionnement ?.* Etude du Centres for European Policy Network.
- Kjeld van Wieringe. (2024). *Global Gateway 2030 : Future of Europe's global infrastructure bid.* European Parliamentary research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2024/757826/EPRS_IDA\(2024\)757826_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2024/757826/EPRS_IDA(2024)757826_EN.pdf)
- Valeria Tabelli. (2024). *The Middle Corridor : Where the EU's global gateway meets the belt and road initiative: what potential for complementary ?.* European Institute for Asia Studies. (EIAS)
- San Bilal, Chloe Teevan. (2024). *Global Gateway: Where now and where to next?.* European Center for Development Policy Management (ECDPM)
- Carlos Buhigas Schubert, Olivier Costa. (2023). *Global Gateway: Strategic governance & implementation.* Policy Department for External Relations. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/702585/EXPO_STU\(2023\)702585_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/702585/EXPO_STU(2023)702585_EN.pdf)
- Rebecca Nadin, Elvira Mami, Linda Calabrese, Yue Cao, Yunnan Chen. (2024). *Ten years of the Belt and Road Initiative: What has the BRI delivered for connectivity in developing countries?.* ODI Global. <https://odi.org/en/publications/ten-years-of-the-belt-and-road-initiative-what-has-the-bri-delivered-for-connectivity-in-developing-countries/>
- Alicia García-Herrero. (16 décembre 2024). *David and Goliath: The EU's Global Gateway versus China's Belt and Road Initiative.* Bruegel Newsletter. <https://www.bruegel.org/newsletter/david-and-goliath-eus-global-gateway-versus-chinas-belt-and-road-initiative>
- Paola Lupi. (2025). *Global Gateway and Belt and Road Initiative in Southeast Asia.* Central European Institute of Asian Studies (CEIAS) <https://ceias.eu/global-gateway-and-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia/>
- Sin Lu Tan. (2024). *China's evolving Belt and Road Initiative in Southeast Asia.* International Institute for Strategic Studies (IISS). <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2024/07/chinas-evolving-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia/>

- Dilara Kasikci. (2023). *Unveiling the EU's Global Gateway Strategy: Expanding Indo-Pacific Infrastructure Landscapes*. EIAS <https://eias.org/publications/op-ed/unveiling-the-eus-global-gateway-strategy-expanding-indo-pacific-infrastructure-landscapes/>

Revues et articles de presse

- Hak Yeung, Jürgen Huber. (2024). "Has China's belt and road initiative positively impacted the economic complexity of host countries? Empirical evidence." Structural Change and Economics Dynamics, 69, 246-258.
 - Gorana Grgic. (2023). "Ambition, meet reality: The European Union's actorness in the Indo-Pacific." International Political Science Review, 45 (5), 680-689.
 - Anoushiravan Ehteshami. (2022). "The BRI and Its Rivals: The Building and Rebuilding of Eurasia in the 21st Century." Prism, 10 (1), 22-39. <https://www.jstor.org/stable/48697205>
 - Edmund Terence Gomez, Dr. Denis Suarsana. (28 octobre 2024.) "The Economic Race in Southeast Asia – and why Europe is falling behind." Konrad Adenauer Stiftung. <https://www.kas.de/en/monitor/detail/-/content/the-economic-race-in-southeast-asia-and-why-europe-is-falling-behind>
 - Dom, Magli. (21 décembre 2023). « Port of Antwerp-Bruges to expand Port Lumut into a maritime hub . Port Technology International <https://www.porttechnology.org/news/port-of-antwerp-bruges-to-expand-port-lumut-into-a-maritime-hub/>
 - CCI France Malaysia. (21 mai 2024). « LuMIC va redéfinir le secteur industriel maritime de la Malaisie - Perak State Development Corp » <https://www.mfcci.com/fr/publications/actualites/detail-dune-actualite/news/lumic-va-redefinir-le-secteur-industriel-maritime-de-la-malaisie-perak-state-development-corp.html>
 - Press and information team of the Delegation to MALAYSIA. (27 mai 2024). «EU-backed study unveils Lumut's promising future as green logistics and maritime hub ». EEAS (European External Action Service) https://www.eeas.europa.eu/delegations/malaysia/eu-backed-study-unveils-lumut%20-%20promising-future-green-logistics-and-maritime-hub_en?s=170
 - Courrier International. (22 décembre 2024). « Une du jour. Indonésie : la transition énergétique dans l'impasse » https://www.courrierinternational.com/une/une-du-jour-indonesie-la-transition-energetique-dans-l-impasse_225908#:~:text=Le%20JETP%20de%20l'Indon%C3%A9sie,europe%C3%A9enne%20et%20les%20%C3%89tats%2DUnis
 - Courrier International. (2 décembre 2023). « Géopolitique. Global Gateway, le pari de l'UE pour contrer la Chine » <https://www.courrierinternational.com/article/geopolitique-global-gateway-le-pari-de-l-ue-pour-contrer-la-chine>
 - Sovanna Seek. (4 février 2025). « Investir en Asie du Sud-Est : Un eldorado économique en pleine expansion ». ABC Bourse. https://www.abcbourse.com/analyses/chronique-investir_en_asie_du_sud_est_un_eldorado_economique_en_pleine_expansion-1355#:~:text=Selon%20l'ASEAN%2C%20les%20besoins,r%C3%B4le%20cl%C3%A9%20dans%20ce%20secteur
 - Department of Foreign Affairs. Republic of the Philippines. (31 octobre 2024). « The Philippines and the European Union Held their 2nd Sub-Committee Meeting (SCM) on Maritime Cooperation in Manila » <https://dfa.gov.ph/authentication-functions/78-newsroom/dfa-releases/35675-the-philippines-and-the-european-union-held-their-2nd-sub-committee-meeting-scm-on-maritime-cooperation-in-manila>
 - Xavier Denis. (2023). « Flux d'investissements directs étrangers en Asie du Sud-Est : une région entre Chine et États-Unis ». Bulletin de la Banque de France. 246/5. Mai-Juin 2023.

- Jagannath Panda. (20 janvier 2022). “Japan Is Vital to Europe’s Global Gateway. The National Interest”. <https://nationalinterest.org/feature/japan-vital-europes-global-gateway-199551>

Articles de blogs

- Mikaela Gavas and Laura Granito. (2024). « What the Global Gateway flagship projects tell us about the EU’s Priorities ». Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/blog/what-global-gateway-flagship-projects-tell-us-about-eus-priorities>
- Anita Käppeli, Mikaela Gavas, Laura Granito. (2025). « The EU in 2025: Balancing Global Ambitions and Domestic Pressure ». Center for Global Development.

Podcasts

- Yuyun Zhan, Alicia Garcia-Herrero, Romana Vlahutin. (11 décembre 2024). “Global Gateway vs Belt and Road: Europe’s infrastructure vision”. Bruegel. <https://www.bruegel.org/podcast/global-gateway-vs-belt-and-road-europes-infrastructure-vision>
- Chong Ja Ian, Ngeow Chow Bing, and Muhammad Habib. (15 janvier 2025). « Southeast Asia and the Belt and Road Initiative China in the World ». Carnegie endowment for international peace. S1:EP209. <https://carnegieendowment.org/podcasts/china-in-the-world/southeast-asia-and-the-belt-and-road-initiative?lang=en>

Rapports

- ASEAN Investment Report 2024: ASEAN Economic Community 2025 and Foreign Direct Investment.

Interviews

- Certaines analyses sont issues de l’interview de l’ambassadeur de l’UE auprès de l’ASEAN, Monsieur Sujiro Seam. [Entretien personnel]