



LES CONSEILLERS DU COMMERCE
EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

LA LETTRE DE LA CHINE HORS LES MURS

Les Nouvelles routes de la Soie

Recueil des articles publiés depuis février 2015





LES CONSEILLERS DU COMMERCE
EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

LA LETTRE DE LA CHINE HORS LES MURS

Les Nouvelles routes de la Soie

Recueil des articles publiés depuis février 2015

Éditeur : Comité national des conseillers du Commerce extérieur de la France , Observatoire de la Chine hors les Murs

Rédacteurs : Geneviève Barré, Paul Clerc-Renaud, Christophe Granier, Jacques Gravereau, Marylise Hébrard, Nicolas Herriau, Karine Hirn, Philippe Le Corre, Hervé Machenaud, Vivien Massot, Fabien Pacory, Rémi Paul, Lennart Rudstrom, Jean-Michel Serre, Yvon Velot et Alexandre Xing

Coordination de l'ouvrage : Paul Clerc-Renaud, Christophe Granier et Haize Etchamendy

Imprimé en France par Calligraphy print, 35 220 Châteaubourg

Édition spéciale : décembre 2019

I.S.B.N. : 978-2-9548638-0-1

Mise en pages : Structure Visuelle — Tél. : +33 (0)6 71 61 37 34

Couverture : (de g. à d. et de haut en bas) © Xianghong Garrison/Istockphoto – © POOL/REUTERS - stock.adobe.com –

© Stefan Wermuth/REUTERS – stock.adobe.com – Angélique Nijssen/Istockphoto

Toute reproduction, représentation, intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, est autorisée dans la mesure où le titre de l'ouvrage est explicitement mentionné sur chaque document de la reproduction. Le contenu des articles de cette lettre ainsi que les informations et les opinions qui y sont exprimées sont ceux de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion du comité éditorial ni celle du Comité national des Conseillers du Commerce Extérieur de la France ou de ses membres. Ni le Comité National ni ses membres ne peuvent être tenus responsables de l'utilisation faite du contenu de ces articles.

PRÉFACE

L'Observatoire de la « Chine hors les murs » est une remarquable initiative du réseau des Conseillers du Commerce Extérieur (CCE). Depuis 2014, des CCE particulièrement intéressés par ce thème contribuent de manière régulière à cette démarche, en apportant témoignages, exemples concrets, pistes de réflexion.

La présence chinoise à l'étranger prend des formes multiples et évolutives. Le projet des nouvelles routes de la soie illustre cette stratégie de conquête, mais la puissance chinoise se manifeste de façon très variée. C'est tout l'intérêt de la « Chine hors les murs » que de mettre en lumière ces différents aspects. Les CCE, par leur présence dans 140 pays, au plus près des réalités du terrain, sont particulièrement bien placés pour recueillir et analyser les informations concernant les implantations chinoises sur les cinq continents.

Les maîtres d'œuvre de ce grand projet ont eu le mérite d'avoir su collecter toutes ces informations et de les avoir mises en perspective dans les lettres de l'Observatoire de la « Chine hors les murs » publiées à intervalles régulier depuis plus de cinq ans. Les chiffres à cet égard sont éloquentes : 31 exemplaires de la lettre déjà publiés, 87 articles de fond, 2850 nouvelles brèves, plus de 1200 destinataires... Je tiens à les remercier chaleureusement au nom de l'ensemble du réseau des CCE, en mentionnant spécialement le travail exceptionnel mené par Christophe Granier et Paul Clerc-Renaud.

C'est grâce à leur connaissance de ces sujets et à leur ténacité que cette belle

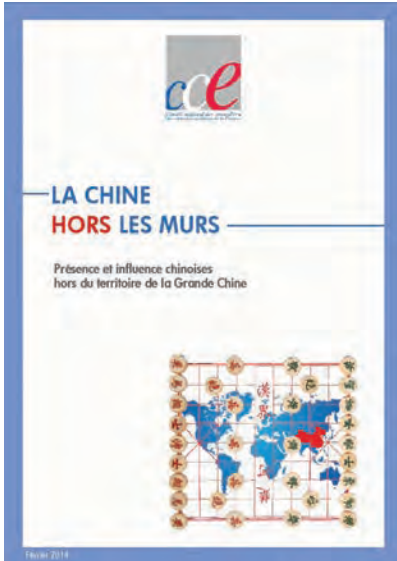
intuitive a pu être menée à bien. Ils ont veillé à ce que la présence chinoise dans le monde soit analysée sous plusieurs angles, comme en témoigne la diversité des sujets traités : la « Chine hors les murs » couvre de nombreux thèmes d'actualité : le rôle de la Chine dans les tentatives de régulation du commerce international comme les négociations du TTP et de l'OMC, la question des relations américano-chinoises, la problématique des acquisitions d'entreprises européennes par des groupes chinois, les nouvelles routes de la soie... Mais les travaux portent également sur des sujets de fond, des évolutions majeures souvent peu perceptibles de l'extérieur : la politique chinoise de recherche et développement, le grand projet « Made in China 2025 » ou les mutations de l'industrie locale.

De même, la diversité des perspectives géographiques, assise sur le réseau des CCE à travers le monde, constitue un atout majeur de cet exercice : la comparaison des politiques chinoises en Afrique, en Amérique latine ou en Europe est riche d'enseignements, de même que la réaction des différentes zones concernées.

Nous sommes bien ici au cœur des préoccupations des Conseillers du Commerce Extérieur : comprendre les évolutions du monde actuel, les ruptures géopolitiques, technologiques, environnementales qui se dessinent, en tirer des leçons utiles pour aider nos entreprises à relever ces défis.

Alain Bentéjac, président des conseillers du Commerce extérieur de la France

INTRODUCTION



À la suite de l'étude « La Chine hors les murs » publiée en février 2014 qui commentait les résultats d'une enquête menée auprès du réseau des Conseillers du Commerce Extérieur de la France, la Commission Asie Pacifique du Comité National des Conseillers a décidé de créer un Observatoire de la mondialisation chinoise ;

Cet observatoire publie depuis juillet 2014 une « lettre de La Chine hors les murs » qui rassemble des contributions de conseillers et des nouvelles de cette mondialisation.

Répondant à la mission de veille des CCE mais également à leur rôle de promoteurs de la destination France

pour les investisseurs étrangers, la « lettre de la Chine hors les murs » est largement diffusée et appréciée dans les cercles français gouvernementaux, administratifs, économiques et de formation. Plusieurs de ses articles ont été publiés dans des médias économiques en France et traduits à l'étranger.

Les opinions exprimées dans ses articles n'engagent pas le Comité National des Conseillers du Commerce Extérieur de la France.

REMERCIEMENTS

Ce compendium a été réalisé à l'occasion du Forum du 19 décembre 2019 au palais du Pharo à Marseille lors duquel les CCE livrent leurs visions des Nouvelles Routes de la Soie.

Tous nos vœux de succès accompagnent nos collègues du comité régional PACA-Corse et les membres du Comité de Pilotage qui travaillent depuis de longs mois sur cet événement. Tous nos remerciements vont également au Comité CCE Hong Kong et à son Président Jacques Boissier pour avoir accepté de financer la publication du présent recueil.

*Le Comité éditorial :
Paul Clerc-Renaud
et Christophe Granier*

LA LETTRE DE LA CHINE HORS LES MURS EN CHIFFRES

→ **97**

ARTICLES RÉDIGÉS



22

GROUPES CHINOIS ÉTUDIÉS



18

GRAPHIQUES & INFOGRAPHIES



1 200

ABONNÉS



2 984

NOUVELLES BRÈVES
SIGNALÉES RÉDIGÉES



17 526

RÉFÉRENCES EN BASE
DE DONNÉES



32 + 1

LETTRES PUBLIÉES



25

ARTICLES REPRIS DANS LES MÉDIAS



44

CONTRIBUTEURS

SOMMAIRE

PRÉSENTATIONS ET ARTICLES GÉNÉRAUX

Titre	Auteur	N° de lettre et date	Page
Les nouvelles routes de la soie : la Chine tisse sa toile pour réaliser son rêve	P. Clerc-Renaud	n° 4 – février 2015	13
L'initiative One Belt One Road et l'Europe communautaire	C. Granier	n° 5 – avril 2015	16
One Belt, One Road : le projet du siècle de la Chine mondialisée	P. Clerc-Renaud	n° 8 – novembre 2015	18
Yi Dai Yi Lu : le concept chinois des nouvelles routes de la soie	Y. Velot	n° 19 – septembre 2017	25
Qui a peur des nouvelles routes de la soie ?	C. Granier et P. Clerc-Renaud		30
Explosion de la dette dans les pays partenaires : les déroutes de la Soie ?	J. Gravereau	n° 26 – novembre 2018	39
BRI états des lieux : extension maximale ?	C. Granier	n° 32 – novembre 2019	49
Commerce étal, contrats et investissements au ralenti ? BRI du commerce : l'obstacle américain	C. Granier	n° 32 – novembre 2019	55

ÉTAPES ET COMPOSANTES SPÉCIFIQUES

Titre	Auteur	N° de lettre et date	Page
Infographie : les nouvelles routes de la soie	C. Granier	n° 15 – janvier 2017	59
Sommet de Pékin : un nouveau départ pour la BRI	C. Granier et A. Xing	n° 18 – juillet 2017	62
Yi Dai Yi Lu (BRI) et le XIX ^e congrès	C. Granier et A. Xing	n° 20 – novembre 2017	64
La BRI et l'Europe de l'Est	C. Granier	n° 21 – janvier 2018	67
L'énergie dans la Belt & Road Initiative	H. Machenaud	n° 23 – mai 2018	70
De la BRI à la CCIE de Shanghai : comprendre l'origine des dernières initiatives chinoises	A. Xing	n° 26 – novembre 2018	73
La BRI et la stratégie des zones spéciales	F. Pacory	n° 26 – novembre 2018	76

REPORTAGES ET TÉMOIGNAGES

Titre	Auteur	N° de lettre et date	Page
Un regard extérieur sur la direction de projet BRI : vues d'Astana et de Bangkok	L. Rudstrom et M. Hébrard	n° 21 – janvier 2018	85
Un regard sur la BRI depuis Bakou, Tbilissi et Achgabat	les sections CCE d'Azerbaïdjan, de Géorgie et du Turkménistan	n° 22 – mars 2018	93
La BRI vue de Hong Kong : quelle place pour le port aux parfums sur les routes de la soie	K. Hirn	n° 24 – juillet 2018	98
La BRI vue de Boston : l'an 1 de la nouvelle relation sino-américaine	Ph. Le Corre	n° 25 – septembre 2018	101
La BRI vue de Tokyo : Japon, Chine, Inde : coopération et compétition	J.-M. Serre	n° 25 – septembre 2018	105
La BRI vue de l'Inde : antagonismes et ambiguïtés face à la présence chinoise	V. Massot	n° 26 – novembre 2018	107
La BRI vue de Russie : le mariage de l'ours et du panda	R. Paul	n° 27 – janvier 2019	113
La BRI et l'Italie : l'ombre de Marco Polo	P. Clerc-Renaud	n° 28 – mars 2019	116
La BRI vue de Singapour : Chongqing Connectivity Initiative : le corridor de Singapour	G. Barré	n° 29 – mai 2019	118
La BRI vue de Belgrade : perspectives de la route des Balkans de l'ouest	N. Herriau	n° 30 – juillet 2019	122
Bâtir la confiance avant les infrastructures : l'initiative BRI dans une perspective historique à long terme			125
Entretien avec le Pr. Paul Seabright, Toulouse School of Economics, Institute for Advance Study in Toulouse			

BONNES FEUILLES

Sélection d'études et articles de fond récents concernant la BRI	129
--	-----





PRÉSENTATION ET ARTICLES GÉNÉRAUX

Les nouvelles routes de la Soie : la Chine tisse sa toile pour réaliser son rêve

*Paul Clerc Renaud, CCE Hong Kong,
La lettre de la Chine hors les murs n°4, février 2015*

L'année du Cheval qui s'achève aura permis à la Chine de mettre en œuvre au grand galop le virage stratégique annoncé par Xi Jing Ping en septembre 2013 à Astana (« New silk road economic belt ») et Jakarta (« 21st century Maritime silk road »). L'année du Bélier va voir les fleurons de l'économie chinoise se déployer stratégiquement sur l'échiquier mondial avec l'aide diplomatique et financière de l'État à la poursuite du « rêve Chinois ».

LA NOUVELLE PHASE DE « GO GLOBAL » : MÉGA-TREND GÉOPOLITIQUE

2014 a été marquée en Chine par un ralentissement de la croissance (« nouvelle normalité »), une perte de compétitivité industrielle résultant de l'inflation des salaires et de la volonté de doper la consommation intérieure, un gonflement des surcapacités (acier, aluminium, verre, ciment), l'essor du tourisme chinois à l'étranger et la persistance des tensions dans les provinces périphériques et le voisinage maritime de la Chine.

Pékin en a conclu qu'il était temps d'utiliser le trésor de guerre (4 000 milliards de dollars US) accumulé en trente ans pour inverser le flux de capital, adoptant ainsi le rôle de « banquier du monde » sans attendre un hypothétique rééquilibrage de l'architecture multilatérale (OMC, F.M.I., Banque mondiale).

La Chine a également tiré les leçons des échecs de certains projets à profil trop visiblement politique ou dans des pays politiquement risqués (annulations, pertes, terrorisme et/ou procès au Mexique, au Sri Lanka, au Myanmar, au Vietnam, en Malaisie, en Irak, en Lybie, en Éthiopie, en Afghanistan). La coopération régionale et l'aide financière sont donc préférées à la confrontation sans renoncer pour autant aux priorités national(ist)es avec un nouvel axe stratégique vers l'Asie du Sud-Est (ASEAN) où la diaspora offre des opportunités de partenariat et l'Asie centrale, riche en énergie, constitue également un segment à haut potentiel vers l'Europe.

LES SIGNES LES PLUS VISIBLES DE LA MISE EN PLACE DU NOUVEAU DISPOSITIF SONT :

- les flux d'investissements sortants, qui dépassent pour la première fois les flux entrants en 2014;
- le compte courant en capital, devenu déficitaire en 2014;
- l'accélération des négociations de F.T.A. et de D.T.A. destinées à faciliter l'accès des marchandises et capitaux chinois et à prendre de vitesse les initiatives concurrentes (voir la lettre n° 3 de novembre);
- la mise en œuvre rapide des divers

fonds d'investissements à vocation infrastructurelle annoncés par Xi et Li autour des sommets de l'ASEAN et de l'APEC en novembre :

- Silk Road Fund de 40 milliards de dollars US dont l'équipe dirigeante a été mise en place début 2015,
 - Asian Infrastructure Investment Bank (50 milliards de dollars US à porter à 100 milliards),
 - New Development bank des BRICS, basée à Shanghai (100 milliards de dollars US),
 - China ASEAN Cooperation Fund, basé à Hong Kong (1 milliard de dollars US, visant 10 milliards),
 - China Maritime Cooperation Fund (483 millions de dollars US),
 - East Europe Fund (3 milliards de dollars US),
 - MOU avec African Union (TGV, transport aérien, autoroutes).
- la mise en ordre de bataille des SOE : concentrations dans le nucléaire, le ferroviaire, visant à faire émerger des champions mondiaux ;
- les incitations et aides diverses accordées aux groupes privés et aux P.M.E. (All China Fédération of Industries comptant plus de 2 millions de membres incités à utiliser Hong Kong comme plateforme d'internationalisation) ;
- le lancement de méga projets visant à mettre en place des infrastructures de transport, télécom, logistique : Iron silk road de 11 000 km reliant les *hubs* logistiques de l'ouest chinois (Chengdu, Chongqing, Zhengzhou, Wuhan) via l'Asie centrale à Moscou, Lodz et Hambourg ; les négociations en cours avec 22 pays portent sur 5 000 km



© kool99 / iStockphoto

La banque populaire de Chine à Pékin

de lignes TGV, acquisitions portuaires et aéroportuaires, réseaux haute tension et fibre optique, creusement d'un canal au Nicaragua.

La « ceinture économique de la route de la soie » comprendra 94 villes dans 53 pays totalisant 4,4 milliards d'habitants et un PNB de 2 200 milliards de dollars US. À chaque nœud de communication seront implantés des caravansérails modernes rassemblant parcs industriels, zones logistiques et Instituts Confucius. L'internationalisation à marche forcée du RMB pour préparer la libre convertibilité du capital. Des acquisitions dans le secteur financier (banques, assurances, immobilier) afin de disposer de relais locaux dans les places importantes et l'apparition d'acteurs chinois importants de M&A.

LES OBJECTIFS RECHERCHÉS IMPLICITEMENT OU EXPLICITEMENT EXPRIMÉS PAR XI, LI ET ZHANG GAOLI SONT :

→ créer en les finançant si nécessaire des débouchés pour les capacités

excédentaires : acier, verre, ferroviaire, résultant de la saturation du marché intérieur ;

→ faire émerger de nouveaux champions en les exposant à la concurrence mondiale à l'extérieur et en Chine même ;

→ aider les entreprises chinoises à retrouver la compétitivité par une remontée sur l'échelle de valeur et l'acquisition de compétences : technologies, R&D, services, gestion ou acquisition de marques (Motorola, Weetabix, House of Fraser, John Holland) et en externalisant les industries à forte composante de main-d'œuvre ;

→ accompagner l'essor du tourisme chinois en acquérant des actifs et des compétences touristiques et hôtelières (Club Med, Waldorf-Astoria, Louvre, Accor, aéroports de Toulouse, Airport city Manchester) ;

→ renforcer la présence globale des compagnies d'assurances et groupes chinois (Anbang, China Life, Ping An, Wanda, Fosun) par des acquisitions stratégiques, financières ou immobilières. ■

L'initiative One Belt, One Road et l'Europe communautaire

*Christophe Granier, CCE France,
La lettre de la Chine hors les murs n° 5, avril 2015*



© stock.adobe.com

Chongqing compte plus de 30 millions d'habitants.

Premier partenaire commercial de la Chine, l'Union européenne n'a jusqu'à ces dernières semaines prêté qu'une attention polie aux projets de bassin économique de la route de la soie et de route de la soie maritime du ^{xxi} siècle lancés conjointement par les autorités chinoises et réunis sous le vocable OBOR.

Pourtant, l'amélioration substantielle des infrastructures que ces projets prévoient va permettre de faciliter les flux commerciaux de manière très sensible. Dès aujourd'hui, la voie ferrée Chongqing-Duisburg a déjà transporté

de Chine en Europe des biens d'une valeur de 2,5 milliards de dollars US, et il est avéré que des automobiles européennes transportées par ce canal arriveraient en Chine en 25 jours au lieu des deux mois nécessaires aujourd'hui. Pour achever ce projet, la Chine a besoin de la coopération internationale. La contribution des pays de l'Union au niveau technologique et managérial est recherchée mais ceux-ci pourront bénéficier en retour de l'apport majeur en capital que la Chine va rassembler jusqu'à un total estimé à 1 600 milliards de dollars US. Renouveler et renforcer le tissu des infrastructures



© glomxxx/istockphoto

La gare de Lanzhou, étape sur la ligne Chongqing-Duisburg

européennes grâce à cette coopération est un gage de sortie de crise et d'avenir meilleur. Arme financière du projet OBOR, l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) créée à l'initiative de Pékin a déjà convaincu l'Allemagne, le Royaume Uni, la France et l'Italie qui ont accepté d'en devenir les membres fondateurs.

Bien qu'il soit difficilement chiffrable, l'effet multiplicateur de l'OBOR sur les échanges devrait s'avérer créateur d'une richesse nouvelle non-négligeable pour toutes les parties concernées.

Les termes employés pour désigner les principes fondateurs de l'OBOR (« Communauté d'intérêts, de destin et de responsabilité partagés ») permettent d'anticiper que la Chine entre dans le concert des nations sans jouer le rôle d'électron libre qui lui est parfois reproché et participera à la stabilisation des zones intermédiaires (Moyen-Orient, Ukraine) traversées par ces nouvelles

voies de liaison commerciale, ce qui correspond exactement aux besoins et aux objectifs bien compris des pays membres de l'Union.

L'aspect interculturel n'est enfin pas à dédaigner et les autorités chinoises – pour lesquelles le lancement de ce projet est une réussite diplomatique indéniable – ne manquent pas une occasion de rappeler que l'OBOR aura comme application pratique le contenu de leur campagne de 2012 promouvant le contact et la compréhension entre les peuples européens et chinois qui n'a pas eu à ce jour de suite tangible.

Les besoins humains pour mener à bien ce projet transcontinental sont immenses et les pays de l'Union européenne semblent avoir compris l'importance de l'enjeu qui pourra ouvrir aux cadres et aux jeunes du continent européen des opportunités en relation avec leur formation et leur appétence pour les métiers de l'international. ■

One Belt, One Road : le projet du siècle de la Chine mondialisée

Paul Clerc Renaud, CCE Hong Kong

La lettre de la Chine hors les murs n° 8, novembre 2015



© Photo by dnevnozhai on Unsplash

Shanghai, la Chine a un besoin important en infrastructures.

Pas un jour sans que les médias annoncent les multiples conférences dédiées au grand projet géostratégique et économique de la Chine « Yidai Yilu » (un bassin, une route) désormais symbolisé par le sigle OBOR.

Évoqué pour la première fois en septembre 2013 par le président chinois, le concept est décliné systématiquement au plus haut niveau de l'État chinois mais le ban et l'arrière ban sont également mobilisés en Chine et dans les instances internationales pour l'expliquer et lui donner corps en

« oborisant » chaque annonce d'accord ou d'investissement le long des nouvelles routes de la soie. Notre lettre n° 4 en avait exposé la trame et les motivations : exporter les capacités excédentaires d'une économie chinoise en perte de vitesse en créant de la demande par le biais d'investissements d'infrastructure dans les nouveaux marchés émergents en Asie et en Europe, créer des champions mondiaux parmi les entreprises chinoises en les soumettant à la contrainte extérieure et à la concurrence, internationaliser la monnaie chinoise, imposer les normes

(5G) et améliorer l'accès du pays aux ressources dont il a besoin.

Dans les discours de Xi Jinping apparaît de plus un aspect messianique planétaire visant à réinventer l'architecture de la gouvernance mondiale en donnant à la Chine du ^{xxi} siècle toute sa place économique et géostratégique.

VERS UN NOUVEAU PARADIGME NÉ DU REJET DE BRETTON WOODS

L'initiative chinoise est née de deux constatations :

- L'iniquité du système hérité de Bretton Woods et l'impossibilité de le changer de l'intérieur. En dépit des efforts de Christine Lagarde, les États-Unis et le Japon ne sont pas prêts à laisser la Chine et sa monnaie monter en puissance au sein du FMI, de la Banque mondiale et de l'Asian Development Bank dont les moyens sont par ailleurs insuffisants face aux besoins en investissement d'infrastructure, évalués par l'ADB pour la région qu'elle couvre à 8 000 milliards de dollars US d'ici 2020 alors qu'elle-même et la Banque mondiale mobiliseront au mieux 400 milliards.

- Le succès du modèle chinois fondé en grande partie sur l'exportation et les investissements massifs en infrastructure, puis en logistique et plateformes industrielles stimulant le commerce, l'industrie et la consommation de la classe moyenne ainsi générée et assurant la stabilité des régions rétives par la prospérité.

Grâce à sa puissance financière et commerciale, la Chine, qui constate que son modèle de développement arrive au

bout de son potentiel en interne, pense avoir les moyens de répéter son succès à l'échelle des continents eurasiatiques et africains et de relancer ainsi l'économie mondiale en panne de grands projets en suscitant de nouveaux moteurs de croissance. Ce projet repose sur une base existante car le commerce entre l'Europe et l'Asie est déjà de 800 milliards de dollars US en 2014 et devrait, selon l'ONU, atteindre 1 200 milliards de dollars US en 2020. Par ailleurs, une partie du commerce pour l'instant essentiellement maritime et aérien pourrait être captée par les nouvelles voies terrestres.

Comme le considèrent plusieurs médias chinois, OBOR est également une réponse au traité de libre-échange trans-pacifique TPP récemment généré par les États-Unis qui exclut la Chine.

DU RÊVE CHINOIS À LA RÉALITÉ : POINT D'ÉTAPE SUR LES ROUTES DE LA SOIE :

Mars 2015 a marqué le passage de la théorie à la pratique avec la publication du plan d'action relatif à OBOR par les ministères chinois. Depuis cette date, le dispositif se met en place à marches forcées.

1. Le nerf de la guerre : l'architecture financière est en place

L'internationalisation du yuan (CNY) se poursuit et les IDE chinois prennent leur essor : 149 milliards de dollars US en 2014 et 367 milliards prévus par le Center for China and Globalisation en 2022. Le stock dépasse déjà les 1 000 milliards en 2015.

• La China Development Bank (CDB) et l'Eximbank ont reçu respectivement 32 milliards de dollars US de la banque centrale (PBOC) et 30 milliards de l'agence nationale d'administration des devises (SAFE) pour financer des projets OBOR. Le ministère des Finances a de son côté injecté 100 milliards de dollars US dans l'Agricultural Development Bank dans le même but. La même CDB a annoncé à fin 2014 126 milliards de dollars US de prêts pour 400 projets OBOR et 198 milliards pour 900 projets à l'étude (d'après Fitch).

• Les banques chinoises (Bank of China, China Construction Bank, CITIC) ont plusieurs centaines de projets OBOR à l'étude dans les infrastructures, l'énergie et l'agriculture pour plus de 200 milliards de dollars US.

• L'Asian Infrastructure Investment Bank sera lancée avant fin 2015 a annoncé son président désigné, Jin Liqun. Le siège sera à Beijing. En plus des 57 membres fondateurs, 20 pays ont demandé à participer. La banque sera « clean, lean and green », son approche multilatérale, éthique, durable et environnementale, son recrutement et ses infrastructures globalisés. Le capital initial est de 100 milliards de dollars US, pour 70 % asiatique dont 30 % chinois avec droit de veto. Le stock de projets se remplit et les premiers seront approuvés au deuxième trimestre 2016. L'AIIB a demandé à entrer au capital de la BRED et à participer au plan Junker car l'Europe de l'Est fait partie d'OBOR.

• Le Silk Road Fund, basé à Shanghai et doté d'un capital initial de 40 milliards de dollars US (dont 11 détenus par les

agences d'État) a approuvé son premier projet en avril 2015: la centrale hydroélectrique de Karot au Pakistan avec Three Gorges South Asia. Il est précisé que la banque fonctionne selon des critères de marché et avec des stratégies de sorties préétablies (IPO ou BOT.)

• La New Development Bank (banque des BRICS) avec un capital initial de 100 milliards de dollars US (dont 55 % souscrits par les BRICS et le reste ouvert aux tiers) doit accorder ses premiers investissements en 2016 dans le secteur des nouvelles énergies. Le plafond de ses prêts annuels est fixé à 34 milliards de dollars US.

• Le Silk Road Gold Fund, basé à Xi'an doté de 16 milliards de dollars US constituera des stocks d'or visant à réguler le marché et faciliter les transactions entre banques centrales. Il financera des projets miniers en Afghanistan et au Kazakhstan.

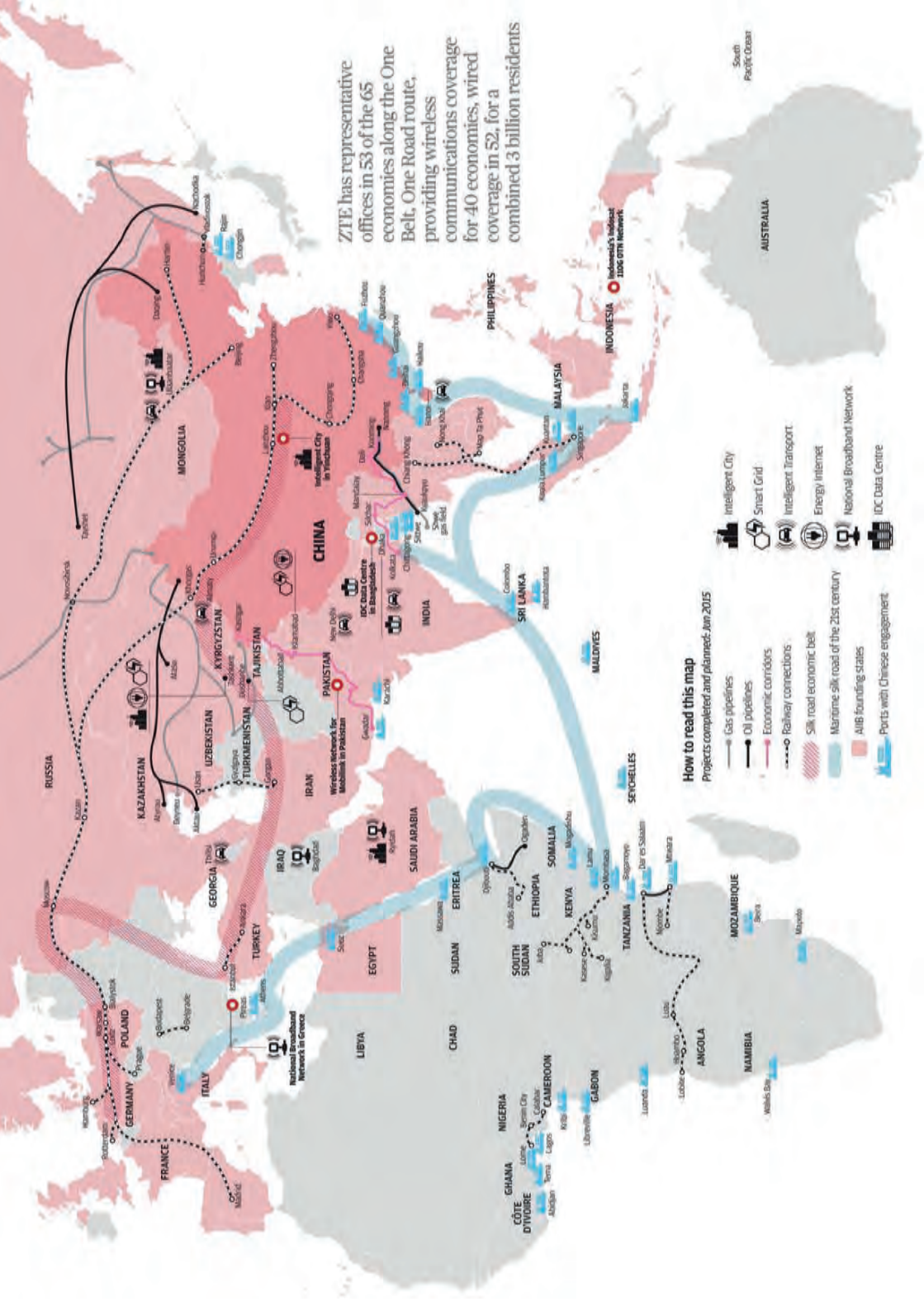
• Le China ASEAN Fund for Internet & Telecom de Nanning (Guangxi): 34 projets à l'étude (3,3 milliards de dollars US).

• Le China Insurance Investment Fund a été créé avec 300 milliards de CNY de capital par les compagnies d'assurance chinoises pour financer des projets OBOR.

• La Chine a ouvert 10 milliards de dollars US de lignes pour les 16+1 de l'Europe de l'Est et du Centre.

• Afin de faciliter et de réguler les transactions financières OBOR, la Commission Bancaire chinoise a signé un protocole avec 27 pays OBOR. China Union Pay met en place ses réseaux de

ZTE has representative offices in 53 of the 65 economies along the One Belt, One Road route, providing wireless communications coverage for 40 economies, wired coverage in 52, for a combined 3 billion residents



How to read this map

Projects completed and planned: Jun 2015

- Gas pipelines
- Oil pipelines
- Economic corridors
- Railway connections
- Silk road economic belt
- Maritime silk road of the 21st century
- AIIB founding states
- Ports with Chinese engagement
- Ports with Chinese engagement
- Smart Grid
- Intelligent Transport
- Energy Internet
- National Broadband Network
- DC Data Centre
- Intelligent City

clearing et installe ses terminaux de cartes de crédit dans les pays d'Asie centrale. À mi-2015, 11 banques chinoises ont établi 55 succursales ou bureaux de représentation dans 23 pays OBOR.

2. L'interconnexion, première priorité

OBOR regroupe 18 provinces chinoises et plus de 60 pays en Asie, Afrique et Europe. Afin de mettre en place les moyens de communication modernes permettant l'essor des échanges, les premiers investissements sont dirigés vers les réseaux maritimes, ferrés, routiers, énergétiques et de télécommunication, avec la mise en place d'installations portuaires, aéroportuaires et multimodales. Dans un deuxième temps doivent suivre des plateformes industrielles et des infrastructures urbaines à chaque nœud de communication. Ce réseau générera une demande colossale de matériaux, équipements et à terme produits de consommation et services chinois ou autres.

Les premières réalisations font apparaître de grands axes et des villes carrefour faisant l'objet d'investissements massifs (voir carte page précédente) :

- Un corridor continental reliant Chongqing via Xi'an (ex-capitale des Tang et départ de l'ancienne route de la soie) à Duisburg et Rotterdam par l'Asie centrale (ligne Yu'Xin'Eu) et Chengdu à Lodz via le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie qui sera prolongé vers l'Europoport multimodal de Thionville. Le Khorgos Gateway à la frontière Chine-Kazakhstan se dote d'installations logistiques, bancaires et industrielles

impressionnantes destinées à faciliter le transit et les échanges avec la participation de Dubaï sur le modèle de Djebel Ali. Une centrale à gaz reliée au gazoduc permettra d'attirer les industries européennes (BASF y étudie une implantation).

- Le long de ce corridor, les villes d'Urumqi et de Kashgar se dotent également d'installations ultramodernes et d'industries destinées à servir les marchés d'Asie centrale (Goldwing à Urumqi a déjà fourni 15 000 éoliennes à 14 pays et Shanqi fournit des poids lourds et équipements de travaux publics)

- Chengdu a déjà attiré de nombreuses industries électroniques livrant leurs produits par rail en Europe en 11 jours. Elle se dote d'installations frigorifiques permettant à un important fret de retour agroalimentaire de se développer avec l'Europe et en particulier la Hollande. COFCO, le champion chinois de l'agroalimentaire vient d'acquérir 51 % de Noble group et Nidera BV, lui donnant une capacité de stockage de 15 millions de tonnes dans 60 pays, de traitement de 84 millions de tonnes, d'expédition portuaire de 44 millions de tonnes et des actifs de 70 milliards de dollars US.

- En direction du nord, le corridor économique Chine-Mongolie-Russie se met en place. La Chine et la Russie ont signé un accord pour la construction d'un TGV de 7 000 km reliant Pékin à Moscou via le Kazakhstan en deux jours.

- Vers le sud, Kunming et Nanning sont les points de départ du BCIM (Bangladesh, Chine, Inde Myanmar) donnant accès à la baie du Bengale ainsi que de la ligne

ferroviaire de 7 000 km reliant Kunming à Singapour (China Indochina Economic Corridor) dont les derniers tronçons manquants au Laos et en Thaïlande sont en cours de réalisation. Kunming fait l'objet d'investissements majeurs dans la haute technologie et la zone économique spéciale frontière de Mengla prévoit 34 milliards de dollars US d'investissements, majoritairement en infrastructure et logistique.

- Le Pakistan fait l'objet d'une priorité, concrétisée par l'annonce par Xi Jinping de 46 milliards de dollars US d'investissements chinois dans des projets de production d'énergie et de transport (rail, route, gaz, pétrole) et dans le port de Gwadar dont la China Overseas Port Holding a obtenu la concession et Zhuhai Port la construction qui permettra l'importation du pétrole et du gaz iraniens. L'aspect stratégique du corridor économique menant au golfe d'Oman a été souligné le 13 novembre par la visite de Fan Changlong, vice-président de la China Military Commission qui a assuré son homologue pakistanais de la coopération de l'armée chinoise pour maintenir l'ordre et la stabilité le long du corridor.

- Une route maritime doit relier la Chine du Sud à l'Europe et à l'Afrique via l'ASEAN, le Sri Lanka, Djibouti, Mombasa et Athènes. Ces quatre derniers ports font l'objet d'investissements chinois: 500 milliards de dollars US de China Merchants pour le terminal en eau profonde de Colombo Sud qui réalise 80 % du transit vers l'Inde du Sud; 400 milliards de dollars US à Djibouti, départ de la ligne ferroviaire de 3 milliards de



© Nate Hovese/istockphoto

Chengdu peut livrer l'Europe en 11 jours.

dollars US construite par la Chine vers Addis Abeba et transfert envisagé de la base militaire américaine à l'armée chinoise.

- Le secteur ferroviaire a enregistré de beaux succès, emportant à la barbe des Japonais la ligne à grande vitesse Jakarta-Bandung (5,5 milliards de dollars US), et l'étude de Delhi-Mumbai et Moscou-Kazan. Le réseau ferré chinois à grande vitesse est devenu le plus long du monde avec à fin 2015, 18 000 km construits, 7 500 en construction et 3 771 en projet. Le 13^e plan prévoit de l'étendre encore vers l'ouest chinois. Son expérience permet à la Chine de pousser les limites technologiques en matière de vitesse (605 km/h atteints en essai à Qingdao) et en matière de construction et de matériel pour les conditions extrêmes (altitude, permafrost, tempêtes de sable et températures extrêmes). Le succès de sa ligne Beijing Lhasa lui permet d'aborder le Xinjiang et la traversée du Pamir avec optimisme.

- L'aviation civile chinoise a annoncé étudier 51 projets aéroportuaires OBOR pour 35 milliards de dollars US.

- Un corridor autoroutier « Western Europe-Western China Transcontinental Corridor », de 9 000 km est également en cours de réalisation.

- Parmi les projets plus exotiques, on reparle du canal de Kra en Thaïlande du sud dont le coût est estimé à 30 milliards de dollars US. COSCO vient d'annoncer par ailleurs le début d'une ligne régulière arctique reliant l'Asie à l'Europe en gagnant 9 jours de trajet.

Pendant les 9 premiers mois de 2015, la Chine a investi 12 milliards de dollars US dans 48 pays OBOR (+66 %). 70 projets OBOR de coopération économique et industrielle ont été lancés générant une production annuelle de 20 milliards de dollars US.

La connexion optimale dépendant également de contraintes administratives, la Chine a signé 13 FTA impliquant 21 économies OBOR. Un renforcement de l'Accord Chine ASEAN est en discussion (accord RCEP ASEAN + 5) ainsi que de multiples autres accords bilatéraux douaniers et/ou fiscaux.

BASSIN DE CROISSANCE ET ROUTE D'OPPORTUNITÉS

Le pari chinois de dynamiser les économies émergentes euro-afro-asiatiques sera-t-il tenu ? Le défi est de taille et les obstacles nombreux : instabilité en Asie centrale, au Baluchistan, en Afghanistan et au Xinjiang, conflits territoriaux en mer de Chine du Sud, obstacles naturels, rivalités avec la Russie au sein de la Shanghai Cooperation Organisation

que viennent de rejoindre l'Inde et le Pakistan et vis-à-vis de son Eurasia Economic Union.

La Chine en est consciente et inscrit OBOR dans le long terme en associant les bonnes volontés à la réflexion : création d'un « OBOR Think Tank Network » avec 43 membres fondateurs de 27 pays. OBOR devient un concept ouvert : d'après l'un de ses concepteurs, Peter Wong, directeur de Silk Road Company à Hong Kong et député au National People's Congress, pour mériter un label OBOR, il suffit à une ville de vouloir : « *promouvoir les échanges positifs pour stimuler le développement global harmonieux* ».

La Chine pousse également les projets culturels (Silk Road Arts Festival à Xi'an en septembre) et touristiques (200 dans les 3 ans qui viennent). Elle prévoit que 150 millions de touristes chinois vont parcourir les pays OBOR dans les 5 prochaines années.

Des opportunités existent d'ores et déjà pour les sociétés françaises, pas seulement dans le secteur des infrastructures. Des positions sont à prendre dans les nouveaux centres qui voient le jour dans le Bassin et le long des Routes terrestres et maritimes. Certaines villes l'ont bien compris, comme Anvers qui a créé une Task Force OBOR ou Venise qui, au nom de Marco Polo, a créé un Forum de coopération des villes de la route de la soie. Hong Kong cherche à prendre une part de choix dans le dispositif au niveau financier, commercial, immobilier et industriel ; une Maritime Silk Road Society a été créée sous la présidence de Regina Ip. ■

Yi Dai Yi Lu : Le concept chinois des nouvelles routes de la soie

Yvon Velot, CCE Chine,

La lettre de la Chine hors les murs n° 19, septembre 2017



© Photo by Ivan-Chen-Ying 1 on unsplash

Belt and Road Initiative : un plan national et international d'une ampleur inédite

Le concept chinois de « Yi Dai Yi Lu », traduit en anglais par « Belt and Road Initiative », regroupe tous les projets que le gouvernement chinois qualifie de « nouvelles routes de la soie ». Depuis son lancement fin 2013, cette initiative a pris une ampleur inédite sur le plan national et international et se présente comme un projet titanesque aux multiples facettes économiques et géopolitiques. En comprendre tous les enjeux pour le monde du **xxi^e** siècle relève quasiment de l'impossible, car ce projet est en perpétuelle évolution. Une analyse historique, sémantique

puis prospective permet d'en saisir quelques clés de compréhension.

APPROCHE HISTORIQUE

Le 7 septembre 2013, le président Xi Jinping expose pour la première fois sa vision de « ceinture économique de la route de la soie » dans un discours à l'université Nazarbayev d'Astana au Kazakhstan. Le 3 octobre, c'est dans un discours devant le parlement indonésien qu'il exprime l'idée de « route de la soie maritime », reprise par le Premier ministre Li Keqiang lors du 16^e sommet Chine-ASEAN de Brunei le 10 octobre. Lors de la deuxième

session du 12^e Congrès national du Peuple en mars 2014, Li Keqiang annonce que le gouvernement veut intensifier la planification et la construction d'une ceinture économique de la route de la soie et d'une route de la soie maritime du *xxi*^e siècle et promouvoir la construction des corridors économiques Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar et Chine-Pakistan. Enfin, la Commission nationale du Développement et de la Réforme (NDRC) publie en mars 2015 un texte intitulé *Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du *xxi*^e siècle – Perspectives et actions*.

Cette idée moderne de nouvelles routes de la soie n'est pas récente. À titre d'exemple, le Premier ministre Li Peng s'était exprimé sur l'importance de « *promouvoir l'ouverture d'une version moderne de la Route de la soie* » lors d'un déplacement en Asie centrale en 1994. Et en 2006, un chercheur de l'université McGill à Montréal, Hassan Haider Karrar, publiait une thèse intitulée *The New Silk Road Diplomacy: A Regional Analysis of China's Central Asian Foreign Policy, 1991-2005*.

Cette « diplomatie de la nouvelle route de la soie » a donc été pensée et structurée de longue date par le gouvernement chinois. Un de ses bancs d'essai est constitué par l'Organisation de Coopération de Shanghai (SCO), créée en 2001 par la Chine, la Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan le Tadjikistan et l'Ouzbékistan et qui, depuis juin 2017, compte deux membres supplémentaires, l'Inde et le Pakistan.

Les objectifs principaux de la SCO sont le renforcement de la confiance mutuelle entre pays membres, la promotion d'une coopération effective dans de multiples domaines et un engagement commun pour la paix et la sécurité. Le texte sur les nouvelles routes de la soie publié en 2015 par la NDRC intègre de telles orientations stratégiques tout en fixant cinq objectifs principaux: la concertation en matière politique, l'interconnexion des infrastructures, la fluidité du commerce, la circulation des capitaux et la compréhension mutuelle des peuples.

À l'origine, beaucoup d'États et d'organisations internationales n'avaient pas saisi l'ampleur du projet des nouvelles routes de la soie et surtout son importance pour le gouvernement chinois. La situation a évolué comme le montre le succès du forum de coopération internationale sur les nouvelles routes de la soie organisé à Beijing en mai 2017 qui a rassemblé des représentants de plus de 100 pays.

Avec ce projet géostratégique mondial sans précédent, principalement orienté vers l'Asie, l'Europe et l'Afrique, le gouvernement chinois affiche clairement ses ambitions pour une mondialisation renouvelée visant une meilleure intégration de chaque pays dans le concert des échanges économiques et humains, concert dont la Chine serait à la fois le compositeur et le chef d'orchestre.

APPROCHE SÉMANTIQUE

D'après le dictionnaire Ricci chinois-français, le terme « Dai » peut signifier « ceinture, bande, lien », « zone,



© Photo by Rizwan Saeed on Unsplash

Chine-Pakistan : un des six corridors économiques terrestres défini

région » ou bien « porter, apporter » ou bien encore « conduire, diriger, guider ». Le terme « Lu » signifie « route, chemin, itinéraire, direction » ou bien « passer par, faire route par ». Quant au terme « Yi », son sens principal est « un, un seul, unique, le même, identique ».

En français, il est commun de traduire « Yi Dai Yi Lu » par « une ceinture et une route ». Certes le président Xi Jinping a mentionné la « ceinture terrestre » et la « route maritime » dans ses discours fondateurs de 2013 et l'expression « Yi Dai Yi Lu » s'y réfère. Mais ce concept est plus complexe. Les nouvelles routes de la soie, terrestres ou maritimes, relient des zones, des régions, des territoires où la Chine compte développer les échanges économiques et humains tout en y renforçant son influence culturelle, notamment par la création de centres culturels chinois dans les villes les plus importantes.

Six corridors économiques terrestres ont été définis: Chine-Bangladesh- Inde-Myanmar, Chine-Péninsule indochinoise, Chine-Pakistan, Chine-Asie centrale-Asie de l'Ouest, Chine-Mongolie-Russie et le nouveau pont terrestre eurasien reliant la Chine à l'Europe.

Au départ et à l'arrivée des routes maritimes, d'importantes zones portuaires, elles-mêmes intégrées à des territoires plus vastes, doivent devenir des centres économiques importants. En Afrique, le Kenya, l'Éthiopie et Djibouti sont aux avant-postes. En Europe, les Chinois sont déjà implantés en Grèce, puisque c'est l'armateur chinois COSCOCS qui contrôle l'ensemble des activités du port du Pirée qu'il a racheté en avril 2016. De nombreux autres ports européens aspirent à bénéficier des retombées économiques des routes maritimes de la soie.

L'analyse sémantique permet de mieux



© Alexey Fedorenko - stock.adobe.com

Londres, le Nouvel an chinois se célèbre aussi hors de Chine.

comprendre le concept des nouvelles routes de la soie. « Yi Dai Yi Lu » traduit un caractère d'indissociabilité entre corridors terrestres et routes maritimes, mais aussi entre les routes et les régions et territoires qui s'y rattachent, qui sont autant de zones d'influence potentielles pour le *soft power* chinois.

APPROCHE PROSPECTIVE

Fin 2016, le projet de nouvelles routes de la soie couvre plus de 60 pays représentant 62 % de la population mondiale, 31 % du PIB mondial et 33 % du commerce mondial de marchandises. En décembre 2014, la Chine a créé le Fonds de la Route de la Soie, doté au départ de 40 milliards de dollars US. En janvier 2016, la Banque asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (AIIB) est entrée en activité. Au 17 juin 2017, sa dotation est de 93 milliards de dollars US et 55 pays en sont

membres. Avec des tels moyens, l'AIIB ambitionne clairement de concurrencer « sur ses terres » la Banque asiatique de Développement (ADB), sachant que depuis fin 2013, la Chine a déjà investi plus de 50 milliards de dollars US dans les pays de l'initiative, principalement pour des projets d'infrastructures de transport et d'énergie.

Les chiffres ne doivent pas occulter les risques. Le contexte géopolitique peut présenter certaines fragilités pour le développement du projet, en raison de mouvements terroristes ou indépendantistes dans certains pays ou de tensions en mer de Chine méridionale. Par ailleurs, les tendances protectionnistes prônées par certains politiciens occidentaux pourraient ralentir les échanges commerciaux, si elles se concrétisaient et faisaient de nouveaux adeptes L'incapacité de l'appareil juridique de certains États à assurer toutes

les garanties de bonne gouvernance aux entreprises et investisseurs étrangers est également un obstacle. De même, le poids de la dette souscrite par certains pays pour financer de grands projets d'infrastructures risque de mettre en péril leur propre solvabilité et leur stabilité, mais aussi de fragiliser les investisseurs qu'ils ne seraient pas en mesure de rembourser. Enfin, un risque migratoire pourrait aussi être lié au développement des infrastructures de transport et des facilités d'échanges humains et commerciaux entre pays.

Si de tels risques sont inhérents à l'amplitude exceptionnelle du projet, ils ne doivent pas en occulter les perspectives de développement et les opportunités pour les États et les entreprises. Le 18 mai 2017, Zhai Jun, ambassadeur de Chine en France, s'est exprimé sur le concept des nouvelles routes de la soie dans le cadre des *Dialogues du Matin* de l'Institut Diderot, dans un discours intitulé *Travaillons ensemble pour porter les relations sino-françaises à un nouveau palier*. Selon lui, « le but est de s'inspirer de l'esprit de l'ancienne route de la soie pour créer des voies de circulation et d'échanges tous azimuts, à différents niveaux, terrestres et maritimes, en vue de relier l'Asie, l'Afrique et l'Europe et de former une nouvelle plateforme de coopération économique ». Cette idée invite à ne pas se limiter aux projets d'infrastructures de transport et d'échanges commerciaux et à faire preuve d'innovation sur la base du concept « Yi Dai Yi Lu ».

L'Union européenne et en particulier la France doivent savoir saisir l'opportunité

des nouvelles routes de la soie pour développer davantage de partenariats industriels, commerciaux et culturels réciproques non seulement avec la Chine mais aussi avec l'ensemble des pays riverains de ces routes. À chaque route terrestre ou maritime correspond une région, un territoire, une zone d'influence potentielle. Mais les routes peuvent aussi être des autoroutes virtuelles où l'information circule en temps réel ou des voies dématérialisées de communication et d'échanges culturels, éducatifs ou scientifiques portant à la rencontre des peuples et des civilisations...

Via le concept novateur et visionnaire « Yi Dai Yi Lu » des nouvelles routes de la soie, le gouvernement chinois, sous l'impulsion du président XI Jinping, vise à créer un réseau d'échanges humains, commerciaux et culturels d'une ampleur sans précédent dans l'histoire de l'humanité. À chaque route et à chaque zone qui lui est associée sont connectées d'autres routes et d'autres zones. À l'interconnexion des infrastructures devrait correspondre l'interconnexion des peuples et de leurs cultures. Si la réussite d'un projet aussi ambitieux dépend de nombreux facteurs, le facteur humain en constitue le fondement. La Chine et tous les pays impliqués dans les projets de nouvelles routes de la soie ont intérêt à associer chaque projet de construction d'infrastructures de transport et de commerce à la mise en œuvre de programmes d'échanges culturels et humains constitutifs de chemins de dialogue et de paix entre les peuples. ■

Qui a peur des nouvelles routes de la soie ?

Paul Clerc-Renaud, CCE Hong Kong et Christophe Granier, CCE France, Co-responsables de « La Chine hors les murs »

Cet article rédigé par les co-éditeurs de la Lettre de la Chine hors les murs, à l'occasion d'une table-ronde organisée à Paris sur les nouvelles routes de la soie par le CNCCEF, a été publié dans le numéro spécial annuel « Perspectives » de la revue bimestrielle des CCE.



©Rafael_Wiedenmeier/istockphoto

Vue d'Astana

Le lancement à l'automne 2013 par Xi Jinping de l'initiative des nouvelles routes de la soie, à Astana pour la partie terrestre et à Jakarta pour la partie maritime, restera un point nodal de l'histoire économique et politique du ^{XXI} siècle. L'ampleur de ce projet concrétise les ambitions internationales de la Chine. Quatre ans plus tard, quels premiers enseignements peut-on tirer de ce vaste canevas censé lier les destins économiques de trois continents ?

Officiellement, la BRI (Belt & Road Initiative, ex-OBOR, en mandarin *Yi Dai Yi Lu*) rassemble 69 pays d'Afrique, d'Asie et d'Europe. Si aucune instance paritaire de pilotage n'a encore vu le jour, un forum a rassemblé à Pékin en mai 2017

des représentants gouvernementaux de l'immense majorité des pays concernés pour un premier point d'étape du projet. Les banques de développement et plusieurs institutions financières nouvelles dédiées (Asian Infrastructure Investment Bank, Silk Road Fund, etc.) ont commencé à distribuer les

financements. Lors de son récent congrès, le Parti Communiste Chinois a inscrit le projet dans sa charte, officialisant ainsi sa pérennité et rattachant son pilotage au chef de l'État chinois. Certains projets de l'initiative ont été lancés et de larges portions déjà achevées. La priorité donnée aux réalisations d'infrastructure (ferroviaire, maritime, de télécommunication et d'énergie) n'a pas empêché le gouvernement chinois d'avancer dans d'autres domaines aussi divers que la communication, l'environnement, la haute technologie et l'espace.

LE RAIL INTERCONTINENTAL, COLONNE VERTÉBRALE DU PROJET

La liaison ferroviaire est le pivot initial choisi pour développer l'initiative; la construction de réseaux ferrés répond parfaitement aux objectifs: utiliser les surcapacités de l'industrie chinoise en matériels ferroviaires, acier, matériaux et équipements, renforcer le rôle géopolitique du pays, ouvrir de nouvelles voies de communication vers l'Asie et l'Europe en désenclavant l'Ouest chinois et faciliter à la fois les exportations chinoises et les approvisionnements énergétiques ainsi que

l'émergence de champions mondiaux. L'expérience acquise en Chine a permis aux sociétés du secteur (CRRC et CRG) de devenir des leaders en effectuant, à partir de technologies initialement importées, un bond technologique spectaculaire. Sur les marchés étrangers, si l'année 2016 avait permis d'engranger 8,1 milliards de dollars de commandes, dont le TGV Jakarta-Bandung, l'année 2017 est en retard sur l'objectif de 9 milliards.

Les intentions économiques de la BRI sont évidentes: ouvrir la Chine sur le monde et le monde à la Chine.

Sur les lignes lancées sur les voies existantes et nouvelles, 2017 a enregistré un bond spectaculaire des volumes, des fréquences et des destinations en matière de fret. CRC fait état de 3270 trains en 2017 (plus que le total recensé depuis le début du service China Railway Express en 2011). Les volumes restent modestes (1000 fois moins que le fret maritime) mais les échanges Chine-Europe ont crû de 16,2 % sur la même période et les temps de transit et coûts du fret sont en forte diminution. Le rail présente l'avantage d'être quatre fois moins cher que l'aérien et plus court que le maritime (10 à 15 jours contre 30 à 40 par mer).

LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, PERLES COMMERCIALES:

Le *cluster* maritime chinois (opérateurs, constructeurs de ports ou de

POIDS DE LA BRI DANS LE MONDE

POPULATION	63 %
REVENU PAR HABITANT	54 %
COMMERCE INTERNATIONAL	35 %
PRODUIT NATIONAL BRUT	35 %
INVESTISSEMENT À L'ÉTRANGER	26 %

Source: UBS, septembre 2017

PHASES DU PROJET BRI (BBVA)

2013-2016

Mobilisation

2016-2021

Planification

2021-2049

Mise en place

plateformes logistiques, compagnies maritimes) met en place un dispositif portuaire et logistique global dans le cadre de la BRI avec l'appui financier massif des institutions financières chinoises. China Merchants et COSCO contrôlent et gèrent respectivement déjà 29 ports dans 15 pays et 43 terminaux dans 13 pays. La priorité est allée aux ports stratégiques présentant des dividendes géopolitiques, économiques et logistiques immédiats comme Gwadar au Pakistan, Djibouti en Afrique ou Le Pirée pour l'Europe centrale.

CORRIDORS DÉCLARÉS ET ITINÉRAIRES OPPORTUNISTES

Parmi les trois liaisons nord-sud, la méfiance de l'Inde a condamné le corridor économique Chine-Myanmar-Bangladesh-Inde à rester à l'état de vœu, laissant l'essentiel des réalisations au corridor Chine-Pakistan qui relie le Xinjiang au golfe d'Oman et l'axe Yunnan-Singapour qui a surmonté les tensions nées de la situation en mer de Chine du Sud. Les axes Est-Ouest originaux ont également vu leurs tracés évoluer au gré de résistances locales (Turkménistan lié au Japon dans un projet concurrent, Russie tentant d'arbitrer des décisions considérées comme trop directement dictées par la

Chine) et de rapprochements orchestrés à coups de subventions massives (prêts colossaux à l'Iran, cour appuyée aux pays de l'Europe de l'Est).

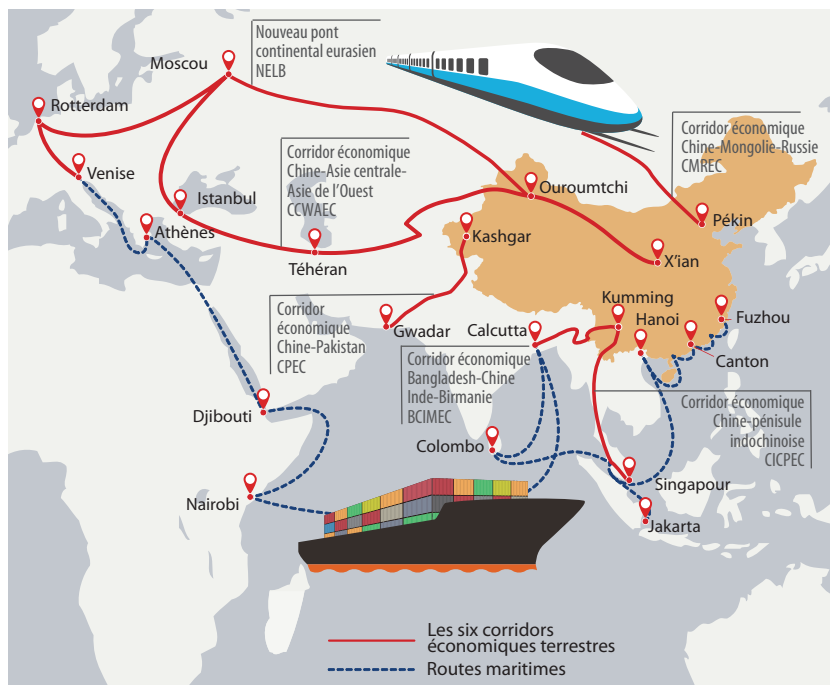
En matière maritime, la relation stratégique avec le Sri Lanka a connu quelques heurts et des pays de la côte orientale africaine ont été rattachés *a posteriori* à l'axe océan Indien-Méditerranée. La liaison maritime par l'Arctique pourrait gagner ses lettres de noblesse d'accession à la BRI, et des corridors aériens sont en cours de développement rapide, contredisant l'aspect binaire terre/mer du projet initial.

Le projet semble avoir trouvé aujourd'hui son équilibre spatial, mais certains pays restent ostracisés (Arménie) ou à l'inverse choyés (Belarus) pour des raisons politiques.

UNE PENSÉE POLITIQUE COMPOSITE ET ACCOMMODANTE

Au-delà des routes, une pensée politique flexible autour de trois axes : « Ouverture, Concertation, Partage »

Si les intentions économiques de la BRI sont évidentes (ouvrir la Chine au monde et le monde à la Chine), ses implications politiques restent pour certains pays partenaires – et



adversaires – obscures voire dangereuses. Le chevauchement d’alliances et de cercles d’influence existants avec l’initiative elle-même n’est pas fait pour éclaircir la situation, et le choix parfois considéré comme arbitraire des escales d’aboutissement des routes n’a pas fait que des heureux.

Pour cette raison, les autorités chinoises ont conservé un flou artistique sur le périmètre exact de l’initiative, laissant des opportunités de rattachement ouvertes. La communication qui a accompagné les débuts de l’initiative (les 5 « tong » : coordination des politiques, connexion des transports, liberté du commerce, intégration

financière, lien entre les peuples) s’est affinée et tourne aujourd’hui autour d’un *leitmotiv* ternaire : « Ouverture, Concertation, Partage »¹. Englobant l’ensemble du projet sur le plan des objectifs, cette trilogie peut être également considérée comme la suite chronologique des étapes à atteindre dans l’esprit des dirigeants chinois. L’ajustement est constant et certaines craintes plus ou moins exprimées par les pays concernés ont fait l’objet d’adoucissements efficaces (inclusion d’une vision environnementale volontariste

1. Cité par ZHU Jing, Directeur général adjoint du département européen du ministère des Affaires étrangères chinois à Paris le 29 novembre 2017 lors du Forum BRI.

contredisant l'exportation crainte de capacités de production polluantes, projets spécifiques en faveur de petits pays enclavés, etc.)

L'affichage de cette flexibilité a pour objectif final la réussite économique du projet qui doit permettre à la Chine de franchir un nouveau palier de sa croissance. Dans l'immédiat, il est soutenu par l'ampleur des moyens financiers nécessaires à son achèvement, la Chine étant consciente qu'elle ne pourra pas y pourvoir seule. L'indispensable mutualisation des financements et des risques apparaît toujours en pointillé derrière les décisions récentes concernant la BRI.

PREMIERS RÉSULTATS DANS LES CERCLES D'INFLUENCE RAPPROCHÉS

Le principal bénéficiaire des investissements liés au projet est à ce jour Singapour. Mais il faut noter que 54 % des investissements ont eu pour destination des pays à risque « spéculatif » dont le développement devient donc dépendant des prêts chinois ou syndiqués.

Les zones proches de la Chine ont logiquement été les premières bénéficiaires de l'initiative. En Asie du Sud-Est, les projets d'infrastructure destinés au développement du commerce ont contribué à un certain apaisement des tensions alors que les implantations chinoises en mer de Chine méridionale progressent. En Asie centrale et au-delà vers l'ouest la modernisation des voies ferroviaires a apporté une activité nouvelle.

L'activité ainsi amorcée est un levier de rapprochement politique dont Pékin a besoin pour développer harmonieusement ses relations; le partage a commencé et il faut le faire savoir. Grande bénéficiaire, la Chine continue à se préparer en interne pour ces chantiers du ^{XXI}^e siècle. La fusion récente des cimentiers publics CNMB et Sinoma pour créer la plus grande société mondiale du secteur a par exemple pour objectif d'implanter 100 cimenteries le long des routes de l'initiative.

Toute médaille ayant son revers, certains projets labellisés BRI ont récemment vu leur avenir compromis, les pays bénéficiaires rejetant la partie chinoise au motif des contreparties demandées. Le Népal puis le Pakistan vont financer par d'autres moyens des projets de barrages apparemment assortis de conditions de gestion et de propriété excessives.

Dans d'autres domaines que ceux des infrastructures, du commerce et des industries connexes, la Chine profite déjà du réseau créé. 30 pays de la route ont déjà adopté le système de navigation par satellite BeiDou et la route de la soie numérique utilisant des standards chinois devrait voir le jour. Pékin avance ses pions, organisant sous le label BRI des événements culturels et créant des établissements d'enseignement dédiés. Cet aspect de l'initiative est dirigé vers des pays parfois éloignés des premiers cercles.

Objectifs connexes, les développements de l'usage international de la devise et de la langue chinoises sont suivis avec attention par les

LES VOIES FERROVIAIRES



Wuhan : la liaison ferroviaire Wuhan-Lyon est en service.

Le TGV Jakarta-Bandung a été acté en 2016. Le projet stratégique de la ligne Kunming Singapour progresse au Laos et en Thaïlande mais n'est pas acquis pour le tronçon Kuala Lumpur Singapour qui va être mis en appel d'offres dans les mois qui viennent.

Le grand projet Eurasia reliant Berlin à Urumqi devrait être construit d'ici 2028 ; pour l'instant, seuls les 700 km de Moscou à Kazan ont fait l'objet d'un design chinois et les 200 km de Moscou à Vladimir ont été lancés. Une ligne reliant Harbin à Vladivostok a été approuvée.

Des avancées existent dans le Caucase (tronçon BTK Azerbaïdjan/Géorgie/Turquie de la ligne Londres/Pékin), en Turquie (Istanbul/Ankara), en Iran (Téhéran/Machhad), en Europe de l'Est où le projet Belgrade/Budapest se heurte aux règles de concurrence de l'Union et en

Afrique où la ligne Mombasa Nairobi a été inaugurée après Djibouti/Addis-Abeba.

Des chargeurs très divers (Décathlon, Ikea) sont en train de se convertir au rail et les transitaires (Schenker, Bolloré), d'abord dubitatifs, offrent maintenant une grande variété de services et de modalités (vêtements sur cintres, températures contrôlées, suivi en ligne des marchandises). Le fret s'est diversifié (bois et matériels de construction de Kuvota en Finlande, automobiles allemandes de Munich, biens de consommation chinois vers la Pologne, matériel de forage vers l'Ukraine). La ligne Wuhan-Lyon est appelée à devenir pérenne.

Des centres de transfert actifs se sont développés aux extrémités et le long des voies comme Khorgos à la frontière du Kazakhstan. D'autres suivent, comme en Belarus et en Pologne.

LES VOIES PORTUAIRES

© Tysyng/istockphoto



Gwadar au Pakistan est le débouché de l'Ouest chinois sur la mer d'Arabie. Son terminal relié à Kashgar par oléoduc est l'assurance pour la Chine contre le blocage du détroit de Malacca. China Overseas Ports a obtenu le contrôle du port et a sous-traité sa rénovation. Un don chinois servira à construire hôpital et aéroport et à traiter les eaux.

Au Sri Lanka, Merchants a investi dans un terminal du port de Colombo et pris le contrôle pour 99 ans du port de Hambantota en s'engageant à moderniser les installations. Un projet chinois de raffinerie et un terminal de LPG y sont prévus. La crainte pour le détroit de Malacca explique également en partie l'investissement de CITIC dans 70 % du port birman de Kyaukpyu. Une zone industrielle et des installations pétrolières et gazières complètent l'arrivée du pipeline relié au Yunnan.

En Afrique, l'implantation la plus stratégique est Djibouti où l'ALP a installé une base militaire. China Poly Petroleum y a un projet de liquéfaction, de terminal LNG et de gazoduc relié au bassin de l'Ogaden. Djibouti est également le terminal du che-

min de fer d'Addis Abeba construit par la Chine. Une zone franche y sera gérée par China Merchants. Au Kenya, Lamu est le débouché des gisements d'hydrocarbures du Soudan du sud.

En Méditerranée, COSCO possédait déjà 65 % du terminal de Kumport près d'Istanbul lorsqu'il a jeté son dévolu sur le Pirée, porte d'entrée idéale pour l'Europe centrale via le réseau ferré Athènes-Budapest et bien placé pour prendre la première place portuaire en Méditerranée. Le gouvernement chinois a engagé des négociations pour le port grec d'Elefsina et ses activités de vrac, de pétrochimie et de construction navale.

Ailleurs en Méditerranée, la Chine a investi à Haïfa en Israël (Shanghai International Group), Valence en Espagne (COSCO/Merchants), Cherchell en Algérie, Vado (entre Gênes et Nice) et dans le projet de terminal offshore des « 5 ports » de l'Adriatique Nord. Une concession du port de Koper en Slovénie a également été obtenue par COSCO ce qui ouvre une autre voie par le Brenner vers l'Autriche et l'Europe centrale.

Côté Atlantique, Ningbo s'intéresse à Sines au Portugal et COSCO qui possédait déjà 47 % du terminal Euromax de Rotterdam vient d'acquérir Zeebrugge en Belgique dont il veut faire un *hub* global stratégique. Merchants s'intéresse au port de Klaipėda en Lituanie, bon débouché pour la route ferroviaire.

responsables de Pékin. Partie intégrante du *soft power*, ces deux facteurs doivent bénéficier à terme de la BRI tout en contribuant à sa réussite.

AU BOUT DES ROUTES, L'EUROPE EST LA CIBLE ULTIME

Si les déclarations des responsables chinois ménagent prudemment les pays situés hors zone BRI (Amérique latine, Afrique occidentale, Pacifique) en annonçant des retombées positives planétaires, la raison d'être originale du projet persiste : relier l'Asie orientale à l'Europe. Les réactions mitigées de certains pays de la pointe occidentale du vieux continent ont déterminé la Chine à renforcer son approche économique vis-à-vis des pays de la frange orientale (Groupe des 16+1) et à lancer des initiatives plus diversifiées à l'attention des pays développés de l'Union européenne. Déjà impliqués et convaincus, l'Espagne, le Portugal et surtout le Royaume-Uni qui voit là une alternative inespérée à un Brexit douloureux, ont pris une certaine avance. Terminus de plusieurs lignes ferroviaires, l'Allemagne et les Pays-Bas ont emboîté le pas après une période d'observation. En France, la réaction a été lente malgré des initiatives lancées par la région Rhône-Alpes. L'année 2017 a marqué un tournant avec un intérêt accru et une action plus volontariste des responsables chinois. Deux forums (Marseille en octobre, Paris en novembre) ont apporté une information parfois manquante et tissé des liens fondateurs entre institutions, organismes agricoles et commerciaux et

cercles de réflexion. Sur le plan des réalisations concrètes, le cinquième dialogue économique et financier de haut niveau tenu à Pékin début décembre a entériné des projets communs, industriels et environnementaux qui pourraient être en partie labellisés BRI.

PROCHAINES ÉTAPES, LIMITES ET AVANTAGES

Dans l'esprit de ses promoteurs chinois de la BRI, ce projet du siècle, doit être jaugé à l'horizon critique du centenaire de la République populaire en 2049. À cette date, une vitesse de croisière doit avoir été atteinte pour fournir à la Chine un réservoir de croissance suffisant.

Les efforts déployés jusqu'à présent ont porté leurs fruits et des circonstances externes ont favorisé le développement du projet ; l'accession au pouvoir de Donald Trump aux États-Unis a créé un appel d'air laissant Pékin prendre le flambeau de la libéralisation commerciale. Les défis restant à relever sont cependant importants :

- les risques financiers constituent le premier obstacle. Ils sont d'ordre à la fois quantitatifs (les besoins de financement dépassent les capacités disponibles de pays déjà endettés, en particulier la Chine) et qualitatifs (certains pays sont ou seront insolvables) ;
- l'extension territoriale et la diversité des pays de la BRI, freins à un approfondissement des liens, peuvent limiter à terme les échanges et les objectifs à atteindre ;
- le contenu logiciel des intentions de la BRI peut générer des tensions dans des pays ou ensembles régionaux anxieux

de voir leurs normes évoluer fatalement vers des standards chinois ;

- les complications d'ordre géopolitique ne sont pas à exclure dans un monde en voie de réorganisation où certains intérêts contraires à ceux de la Chine peuvent coaguler. Le Dialogue quadrilatéral sur la sécurité (QUAD) est à ce titre une menace pour la BRI, bien que l'Australie ait récemment pris ses distances vis-à-vis de ses alliés américains, japonais et indien. Pour l'instant contrainte, la position de la Russie peut un jour évoluer au vu des menaces que fait planer l'initiative sur l'Union économique eurasiatique qui est son pré carré. Les risques d'ordre terroriste font l'objet d'une attention particulière de la part de la Chine dont la puissance militaire se renforce considérablement. Pour les pays invités par la Chine à rejoindre le projet, l'attrait l'emporte aujourd'hui encore sur les menaces potentielles. À l'affût de nouveaux moteurs de croissance, les pays développés comme l'Allemagne ou la France considèrent l'adhésion aux projets de la BRI et à la quasi-communauté douanière qui pourraient un jour résulter de la BRI comme l'avantage premier de maintenir la Chine et ses marchés satellites d'Asie du Sud-Est et d'Asie centrale ouverts dans une compréhension mutuelle. Dans les régions dont le développement futur est prometteur (Afrique, Moyen-Orient), ces mêmes pays européens ont tout avantage à coopérer dans des projets communs avec la Chine plutôt que d'avancer à découvert en concurrents affirmés. ■

Explosion de la dette dans les pays partenaires : les déroutes de la soie ?

Jacques Gravereau, Personnalité experte associée
La lettre de la Chine hors les murs n° 26, novembre 2018



© Photo by Adli Wahid on Unsplash

Oulan-Bator, 40 à 60 % la dette publique de la Mongolie est passée à Pékin

Depuis quelques mois, évoquer que les fonds chinois massifs irriguant les projets des « routes de la soie » (*Yidai Yilu*) pourraient faire exploser la dette des pays faibles déclenche des contre-feux outragés de Pékin. Ce qui indique clairement que cela appuie là où ça fait mal. Même Christine Lagarde, la très respectée patronne du FMI, en a fait les frais pour avoir dit en public au printemps que le déferlement des fonds chinois pouvait conduire à un « accroissement problématique de l'endettement » et que pour les pays récipiendaires ce n'était « pas un

repas gratuit », pour la bonne raison que la plupart des projets sont financés très majoritairement par des prêts et non par des dons. La vice-ministre des Finances, Mme Zou Jiayi, peut bien déclarer au dernier forum du FMI et de la Banque mondiale, en octobre dernier à Bali, que « *Les projets dans le cadre de la BRI sont avant tout des projets commerciaux et les pays hôtes sont libres de les développer ou non* », que peuvent rétorquer des pays comme le Laos, le Tadjikistan ou les Maldives, petits pots de terre de respectivement 17, 7 et 4 milliards de dollars US de PIB face à l'énorme pot de fer chinois pesant 12 000 milliards de dollars US.



© Adobe Stock

Viaduc de la ligne Nairobi-Mombasa

On n'est plus dans un scénario de fiction. Le Center for Global Development (présidé par Larry Summers, ex-président de Harvard) identifie 23 pays-cibles des « routes de la soie » qui sont déjà en voie de *debt distress*, sans que la liste soit close. Parmi eux, huit pays pratiquement étranglés : au cours des seules deux dernières années, la dette publique, gonflée principalement de prêts chinois, est passée de 50 à 90 % du PIB à Djibouti (77 % dans des mains chinoises), de 50 % à 80 % au Tadjikistan, de 38 % à 70 % au Kirghizistan, de 48 à 68 % au Laos, de 26 à 68 % aux Maldives, de 40 à 60 % en Mongolie, de 15 à 50 % au Monténégro par le seul fait d'une autoroute chinoise, sans parler du Pakistan.

On peut poursuivre cette litanie. En Papouasie-Nouvelle-Guinée, un prêt chinois de 2 milliards de dollars US représente à lui seul un quart de la dette du pays. En Zambie, les banques chinoises détiennent 6,4 milliards de

créances sur une dette zambienne totale de 8,7 milliards de dollars US. Au Kenya, l'inauguration récente du chemin de fer Nairobi-Mombasa laisse béante la question du remboursement de prêts de 7 milliards de dollars US cumulés au pays par l'Exim Bank, vecteur direct de l'État chinois, dont 3,2 milliards de dollars US pour la seule ligne ferroviaire. *Quid* des prêts de la même Exim Bank chinoise à l'Éthiopie (7,2 milliards de dollars US), à l'Angola (6,9 milliards de dollars US), au Soudan, à la République Démocratique du Congo (25 % de la dette du pays), au Mozambique (également 25 %), à Tonga, à Fidji ?

S'agit-il d'une stratégie délibérée ? Un article de l'éminent professeur de New Delhi Brahma Chellaney en janvier 2017 a mis le feu aux poudres. Son titre, « China's Debt-trap diplomacy », suggérait qu'il existait un plan chinois machiavélique poussant des pays faibles à un endettement excessif, en dénonçant explicitement une prise de

gages par les créanciers et le retour en force de comportements coloniaux de triste mémoire. Ce vocabulaire a fait frémir le *leadership* chinois, lequel répète avec constance que les « routes de la soie » sont des partenariats gagnant-gagnant, et qu'« elles ne sont pas un club chinois » (Xi Jinping au sommet Chine-Afrique FOCAC, début septembre). Le terme de « diplomatie de la dette » est sans doute inapproprié, tant les situations sont multiformes. Tentons d'y voir un peu plus clair dans l'opacité savamment entretenue sur les deals divers et variés.

Premier cas de figure, le moins controversé: « la faute à pas de chance » ou le banal compte de pertes et profits. À partir de 2007, en pleine présidence de Hugo Chavez, la Chine joue un coup avec le Venezuela, avec en ligne de mire le pétrole, selon une logique présentée, une fois encore, comme gagnant-gagnant: la Chine apportera ses capitaux pour moderniser les forages de pétrole, qui commencent à souffrir par manque d'entretien. En échange de quoi des contrats massifs d'approvisionnement à la Chine seront sécurisés à long terme, du moins sur le papier. C'est un très gros accord à 60 milliards de dollars US, majoritairement financé par la China Development Bank. Las! L'effondrement du Venezuela sous Nicolas Maduro conduira à un effacement massif de la dette chinoise, quels qu'en soient les termes techniques choisis. Même chose pour le régime communiste frère de Cuba, mais pour un montant dix fois moindre, avec un abandon de créance de 6 milliards de

dollars US en 2011. Même scénario partiel au Népal ou au Mozambique. Bien des Américains et autres Européens, depuis les années 1930, se sont retrouvés face aux mêmes types de faillites rampantes, les unes conclues par des abandons de créances pures et simples, les autres par des plans de sauvetage mutualisés par le Club de Paris ou le FMI. Ils ont appris la prudence. D'ailleurs la Banque mondiale ne privilégie plus les grands contrats comme base de sa politique axée sur le développement. Pas la Chine, ou pas encore.

Les fruits du business sur les « routes de la soie » ne tiennent pas toujours la promesse des fleurs. On en parle beaucoup moins.

En Algérie, où les entreprises chinoises avaient capté la part du lion des chantiers de construction (routes, ponts, bureaux...), on assiste à une sérieuse diminution des contrats chinois. Il en va de même au Soudan, où pourtant Petrochina était le premier opérateur historique de pétrole avant la scission du pays. Ou encore en Lybie, au Tchad ou en Centrafrique. Dans la plus grande discrétion, la masse globale des financements chinois au titre de la BRI a, en réalité, régressé depuis 2015 de l'ordre de -6 % par an, à commencer par les engagements des banques « commerciales » chinoises, dont les créances douteuses, à domicile et dans le monde, commencent à atteindre des seuils inquiétants. Il devient urgent de faire le tri dans les portefeuilles. Ça n'est pas une

déroute, mais à tout le moins un début de fuite à bas bruit.

Les créanciers sont toujours tentés de prendre des gages lorsqu'ils le peuvent. Mais alors le risque politique peut partir en vrille.

C'est ce qui s'est passé au Sri Lanka. À la fin des années 2000, le président de la République, M. Rajapakse, convainc la Chine d'investir dans son fief de la côte sud de l'île, bien que l'*hinterland* soit désespérément vide. Pékin repère immédiatement l'intérêt stratégique de cette localisation, à proximité immédiate des grandes voies maritimes de l'océan Indien, qui viendrait compléter de façon décisive le « collier de perles » de bases qu'il est en train de déployer le long de l'océan entourant l'Inde. Les considérations économiques viennent au second plan et les analyses de faisabilité sont bâclées. Rien n'est trop beau pour ce nouvel allié, y compris de juteux cadeaux pour lubrifier les rouages. Sortent alors de terre à partir de zéro un très grand port de porte-conteneurs, Hambantota (1,5 milliard de dollars US), assorti d'une autoroute, d'un parc industriel de 500 hectares, d'un stade de cricket de 35 000 places et d'un aéroport international à Matalla, le second du pays, prévu pour un million de passagers par an. D'autres projets chinois font monter la facture pour le Sri Lanka à 8 milliards de dollars US.

Matalla ne va pas tarder à être surnommé « l'aéroport le plus vide du monde » (une douzaine de passagers

par jour!). Quant à Hambantota, le port flambant neuf n'accueillera les bonnes années que 34 navires. Et pendant ce temps, les intérêts des prêts (6,3 % en moyenne) courent. Les Chinois n'ont pas bien intégré l'aléa démocratique, c'est une catégorie qui leur est difficile à comprendre. Une campagne électorale extrêmement âpre se cristallise sur la présence chinoise au Sri Lanka et sur les prévarications diverses au sein du régime, qui va amener le leader du Sri Lanka Freedom Party, M. Sirisena, à évincer M. Rajapakse en janvier 2015. Le nouveau Président remet les pendules à l'heure. Mais que peut faire un petit pays endetté par tant d'« éléphants blancs » définitivement insolvables ? Fin 2017, il se résout à négocier une remise massive de dettes, mais assortie de la cession de Hambantota au groupe d'État China Merchants Group pour 99 ans. C'est la bronca dans tout le sous-continent indien, qui a une presse très libre et le souvenir de la colonisation encore à vif, rappelant que l'Angleterre avait usé des mêmes artifices à Hong Kong en 1898. Hambantota n'est pas un cas isolé. Au nord du Myanmar, les Chinois ont construit le port de Kyaukpyu, conçu pour être la tête de pont d'une pénétrante conduisant à la province chinoise du Yunnan, afin de se libérer des contraintes maritimes du détroit de Malacca. Kyaukpyu est, de même, devenu un champ-clos chinois après la renégociation de la dette birmane envers la Chine (9 milliards de dollars US), creusée notamment par l'énorme barrage de Myitsone, en territoire Kachin. Aux Maldives, autre point stratégique



Markus Mainka (www.markus-mainka.de) Adobe Stock

Malé, trois projets chinois représentent 40 % du PIB des Maldives.

du « collier de perles » chinois, le minuscule archipel est étranglé par une dette à 70 % dans des mains chinoises, où trois projets chinois seulement représentent 40 % du PIB du pays. Malgré un régime démocratique, là aussi, où le nouveau président M. Solih succède en novembre 2018 à l'autocrate A. Yamreen, l'équation financière ne laisse pas d'autre choix que de laisser les Chinois disposer du port de Male à peu près comme ils le veulent. Ailleurs sur l'océan Indien, la zone économique de Chittagong, au Bangladesh, est *de facto* une zone chinoise, dans un pays où l'on estime à 35 milliards de dollars US la dette auprès des banques chinoises. Au Cambodge, le grand port de Sihanoukville est pratiquement devenu une ville chinoise. En Asie centrale, la dette intenable du Tadjikistan est en train d'être apurée par une cession de vastes terrains à des intérêts chinois. Et pourquoi ne pas évoquer le port du Pirée, aux mains presque exclusives de la compagnie chinoise COSCO, il est vrai après

une négociation commerciale et financière par tranches successives... accélérée par l'état désastreux des finances grecques ?

Plutôt que de se saisir des actifs immobiliers sensibles, on réfléchit actuellement à Pékin à de nouveaux instruments moins problématiques issus de la technique financière.

L'idée serait de mettre en place des véhicules de financement à long terme, sous forme par exemple de titres (actions, obligations...) de 30 à 50 ans de maturité adossés à des projets d'infrastructures, en s'appuyant sur une partie des réserves chinoises pour les acquérir. Sur le fond, c'est la même chose, mais sans douleur apparente à court terme. Certains pays font de la résistance. En Malaisie, M. Mahathir a repris le pouvoir à 93 ans avec la vigueur qu'on lui connaissait. Il vient d'annuler purement et simplement 20 milliards de dollars



© A.dobbe Stock photos

L'Hindu Kush, au nord du Pakistan

US de projets chinois engagés sous son prédécesseur affairiste Najib Razak. Mais M. Mahathir, vieux routier des arcanes politiques asiatiques depuis quarante ans, n'a pas fait perdre la face à Pékin, en déclarant tout simplement : « *nous ne pourrions pas rembourser* ». En Afrique même, pour la première fois, la Sierra Leone annonce, le 23 octobre dernier, son abandon d'un projet aéroportuaire chinois de 318 millions de dollars US labellisé Yidai Yilu.

D'autres pays sont dans le bleu face aux grands travaux chinois. Déjà au Nigeria, la construction (chinoise) d'une ligne ferroviaire de 1 400 km a coûté 11 milliards de dollars US. Le Nigeria est certes un grand pays pétrolier, mais rien ne dit qu'il pourra rembourser. Aux frontières terrestres directes de la Chine, le pauvre Laos (1 700 dollars US de PIB par habitant) est en voie de submersion chinoise durable, avec la construction, qui n'en

finit pas, d'une ligne de chemin de fer censée desservir tout le Sud-Est asiatique, évaluée à 7,6 milliards de dollars US pour le segment laotien.

La quête forcenée de matières premières par la Chine risque de faire fi des considérations philosophiques sur les partenariats gagnant-gagnant. Chinalco, géant de l'aluminium, a entrepris les autorités de la Guinée-Conakry pour mettre la main sur l'énorme gisement de fer de Simandou, et a même tenté d'en forcer l'acquisition sans appel d'offres. Il s'agit d'un projet de 23 milliards de dollars US (deux fois et demi le PIB guinéen!), incluant une voie ferrée de 650 km (8 milliards de dollars US), 35 ponts, un port en eau profonde, etc. L'affaire a pris du retard, car les cours du fer sont actuellement déprimés, mais lorsqu'elle se fera, la magnitude de la dette guinéenne grimpera au plafond. En attendant, le monstre Chinalco

(103 000 employés) et son compatriote et concurrent Shandong Weiqiao investissent massivement dans l'extraction de bauxite, toujours en Guinée, et pas gratuitement. La Guinée, prochaine sur la liste ?

Le Pakistan est sans doute le pays des « routes de la soie » où les risques de l'endettement sont les plus aigus, non seulement sur le plan économique, mais aussi politique.

Il s'agit d'une démocratie, avec de vraies campagnes électorales, en général musclées : les élections générales de 2018 ont fait quelques centaines de morts. En août, Imran Khan a été intronisé Premier ministre. Sitôt à son poste – trouvant une dette pakistanaise de 95 milliards de dollars US en déshérence, pour un pays (1 500 dollars US de PIB par habitant) qui n'a rien d'autre à exporter que du coton – il a appelé le FMI à la rescousse pour un plan de renflouement pouvant aller jusqu'à 12 milliards de dollars US. Jusque-là, rien de très nouveau : c'est la treizième fois en trente ans que le Pakistan recourt au FMI. Et ce sont les États-Unis pour l'instant les premiers créanciers, ce que Pékin a immédiatement souligné. Mais dans le paysage de la dette pakistanaise est apparu depuis 2013 le gigantesque projet « China-Pakistan Economic Corridor » (CPEC), qu'un dernier chiffre évalue à 62 milliards de dollars US. C'est en proportion comme si la France se lançait dans un projet de 500 milliards d'euros. Le CPEC a été lancé par les deux pays dans

l'euphorie. La rhétorique locale fleurie l'a décrit comme « plus haut que l'Himalaya, plus profond que l'océan, plus doux que le miel ».

La Chine a planifié, à partir du port de Gwadar développé tout exprès dans l'ouest du pays, à proximité de l'Iran et du golfe Persique, de construire un axe de 2 700 km vers la ville chinoise de Kashgar, au Xinjiang, avec autoroute, ligne ferroviaire, oléoduc, fibre optique, centrales énergétiques, barrages (Mirani), etc. Les infrastructures de Gwadar sont déjà très avancées. Le reste du gigantesque chantier est en cours, avec des troupes de protection disposant d'armes lourdes. Mais la pénéttrante doit passer par le Baloutchistan, les zones talibanes, les pics abrupts de l'Hindu Kush... ce qui ne sera pas une sinécure. La campagne électorale récente au Pakistan a fustigé le déménagement brutal de paysans sur le parcours, le massacre de collaborateurs locaux du chantier par les farouches Baloutches, et souligné que le projet aurait fort peu de retombées économiques positives pour le pays. Que ces arguments soient rationnels ou non importe peu : c'est devenu un problème politique, donc irrationnel.

On a beau souligner que les conditions des prêts chinois au Pakistan sont douces (5 ans de période de grâce, maturité de 25 ans, taux d'intérêts de 2 %), la question de la dépendance pakistanaise reste entière, en plus d'allumer tous les clignotants stratégiques, tout spécialement à New Delhi, dans un contexte de désengagement des États-Unis. Le « grand jeu » historique entre



© sara_winter/istockphoto

Dans le désert de l'Atacama au Chili se trouve le premier gisement mondial de lithium.

l'Inde, la Russie, l'Occident et la Chine s'est cristallisé du côté d'Islamabad.

On estime que 240 milliards de dollars US de contrats ont été, depuis 2006 jusqu'à aujourd'hui, signés sur les pays qui ont été petit à petit labellisés « OBOR », « BRI », « B & R », après le lancement du slogan *Yidāi Yilu* par Xi Jinping en 2013. Parmi eux, 150 milliards le sont en Afrique, dont 90 dans les secteurs lourds (ferroviaire, routier, énergie, mines). L'agence de notation Fitch a évalué, en collationnant les indications disponibles, à 900 milliards de dollars US les contrats en cours ou déjà planifiés à moyen terme. 340 milliards concerneraient la construction d'infrastructures lourdes (trains, routes...), évidemment par les grands groupes d'État chinois. C'est la meilleure appréciation dont on dispose, au milieu d'une forêt de chiffres invérifiables et de commentaires qui partent dans tous les sens.

Sans préjuger des projets à venir, qui vont faire monter la note.

Les développements sur les « routes de la soie » obéissent-ils à un plan organisé et rigoureux de l'État chinois lui-même, à l'image d'un feu Gosplan à la soviétique, tentaculaire et secret, ou bien s'agit-il d'un ensemble multiforme, plus ou moins insaisissable, plus ou moins consolidé, de stratégies d'entreprises chinoises diverses et variées, ce qui n'est pas exactement la même chose ?

Dans les secteurs vitaux pour la Chine, la tactique des entreprises chinoises – vecteurs avancés d'une stratégie nationale – se lit pratiquement à livre ouvert. La sécurisation des approvisionnements en matières premières africaines ou en hydrocarbures du Moyen-Orient, généralement par l'achat de concessions, recoupe les « routes de la soie ». Dans les domaines essentiels pour la modernisation technologique de l'Empire

du Milieu, rien qu'en 2018 Tsinghua Unigroup a racheté le Français Linxens dans les cartes à puces (2,5 milliards de dollars US); Wingtech a acheté le Hollandais Nexperia dans les semi-conducteurs (4 milliards de dollars US), après que Midea ait acquis en 2017 le champion allemand de la robotique Kuka (5 milliards de dollars US); Tianqi a pris 24 % du Chilien SQM (4 milliards de dollars US) pour l'exploitation du premier gisement mondial de lithium (indispensable pour les batteries) dans le désert d'Atacama. Ces pays ne sont pas très clairement sur les chemins de la « Belt & Road », encore que la définition chinoise soit étonnamment élastique (68 pays formellement listés, une centaine mentionnée et potentiellement, pourquoi pas, le monde entier). Ces rachats, dans une pure logique capitaliste, détournent des bijoux de famille nationaux, mais n'affectent pas la dette des pays.

Dans tous les autres secteurs, il est également à la mode d'aller voir ailleurs, depuis que le président Jiang Zemin a lancé, dès 1999, la « go out policy » (zou chuqu).

McKinsey dénombre, par exemple, que 10 000 entreprises chinoises sont présentes aujourd'hui en Afrique, qui vont de l'ouverture d'une échoppe à une usine de main-d'œuvre. Il y a du *business* à faire, tout simplement.

Pour les entreprises chinoises des secteurs « lourds », toutes publiques, c'est une autre affaire. C'est la fête sur les

grands projets d'infrastructures routières, ferroviaires ou énergétiques pour les grandes sociétés d'État. Les plus stratégiques d'entre elles, au nombre de 96 aujourd'hui, sont détenues et pilotées par la Commission d'État SASAC (State Assets Administration Commission, ou Guozimei), qui reporte directement au Premier ministre. On ne peut donc pas dire que l'État chinois ne soit pas en étroite connivence avec lesdites entreprises. Ce sont elles que l'on retrouve dans tous les projets majeurs des « routes de la soie », telles Petrochina (303 000 employés), China Energy Engineering-Gezhouba Dam Group (160 000 employés), China Minmetals, China Merchants Group, etc. Ou encore China Railways Rolling stock Corporation (CRRC, 183 000 employés), concurrent mondial direct de Siemens et d'Alstom, générant plus de deux fois le chiffre d'affaires additionné de ces dernières. CRRC, comme son nom ne l'indique pas, construit des trains certes, mais aussi des infrastructures de tout poil, y compris des routes ou des immeubles de bureaux. La SASAC veille directement à tous ces projets identifiés par ses entreprises. Elle les guide ou les tance sur leur management, par exemple en exigeant d'elles depuis trois ans un rapport annuel sur leur gouvernance locale, notamment en Afrique.

Comment ces entreprises se comportent-elles? Les projets sont identifiés dans le monde entier avec une capacité d'information capillaire extrêmement organisée, qui laisse pantois. Ils sont alors labellisés Yidaï Yilu, ce qui leur donne un accès préférentiel aux fonds

chinois *ad hoc*. Les entreprises arrivent avec un schéma ficelé et un *package* de prêts bancaires prêts à l'emploi. *Big is beautiful!* On fait miroiter des chantiers « plus gros que le ventre » aux pays hypnotisés par le déferlement des offres d'apparence alléchante qui pourraient régler leurs problèmes récurrents d'infrastructure et de pauvreté. Les Chinois sont moins regardants que les pays occidentaux, corsetés par leurs ratios de solvabilité ou par les codes de conduite de l'OCDE. Ces projets adossés aux prêts sont attribués de manière quasi exclusive aux sociétés d'État chinoises, avec ou sans appels d'offres, CQFD.

La rentabilité n'est pas la tasse de thé des grandes sociétés d'État, peu habituées à domicile à ce concept de base du *management*. Elles sont en grande partie responsables de l'explosion de la dette intérieure chinoise (260 % du PIB aujourd'hui pour les entreprises non-financières). Tout comme en Chine, on investit d'abord, on verra ensuite, puisque la maman-État veille à la survie en dernier ressort des dites entreprises. C'est du bon gros *business*, un peu brouillon certes mais irrésistible. Et comme le tassement (relatif) de la croissance chinoise pèse sur l'activité domestique, qu'il met à nu d'effarantes surcapacités industrielles et se solde par une guerre des prix infernale à domicile, les sociétés d'État vont chercher ailleurs des affaires. C'est un excellent recyclage du chiffre d'affaires, grâce à de l'argent chinois, qui retourne *in fine* vers la Chine. Une recette infaillible pour « exporter » efficacement les surcapacités chinoises. Les pays récipiendaires profiteront certes

des nouvelles infrastructures, mais à quel prix ? Si c'est du gagnant-gagnant, c'est pour les entreprises chinoises d'abord.

Que les grands projets chinois poussent des pays crédules et peu outillés à un endettement excessif est à tout le moins un dommage collatéral involontaire de l'enthousiasme mal calibré de part et d'autre pour des projets excessifs. Mais la simple comparaison des sommes engagées et du risque pour les pays récipiendaires aurait dû donner l'alarme. L'État chinois peut dire dans l'instant quoi faire ou ne pas faire à ses entreprises, grandes ou petites, *a fortiori* à ses grandes sociétés d'État. Il est donc irrémédiablement engagé, quels qu'en soient les voies et moyens. L'endettement ne profite à personne : ni, bien entendu, aux pays concernés, ni à la Chine, qui doit gérer des « casseroles » qu'elle a imprudemment laissé se développer et dont elle se serait bien passée. Elle risque d'en retirer bien des mécomptes politiques, malgré la puissance de son rouleau compresseur et l'image encore fascinante de ses « routes de la soie ». Des risques financiers graves émergent peu à peu, assortis de commentaires internationaux peu amènes, qui peuvent se transformer en risques politiques sérieux. Le président Xi Jinping lui-même vient de l'admettre en appelant, par la voix du *Quotidien du Peuple*, à « *l'amélioration de la qualité des projets* », lesquels doivent « *répondre aux besoins des populations locales, afin que celles-ci puissent concrètement ressentir les bienfaits de ces constructions* ». La phase 2 des « routes de la soie » est engagée, plus tôt qu'on ne l'aurait imaginé. ■

BRI ÉTAT DES LIEUX

Extension géographique maximale ?

Christophe Granier, CCE France

La lettre de la Chine hors les murs n° 32, novembre 2019



© Joseph Oropel - stock.adobe.com

Manille, Philippines. Certains pays membres de l'OBOR ne sont pas directement sur les nouvelles routes de la soie.

Six ans après l'annonce officielle par le président Xi de l'initiative « One belt, one road » à Astana puis à Jakarta, la liste des pays considérés comme membres par la Chine s'est développée de façon considérable.

Pour figurer sur la liste des pays membres (figurant sur le site officiel *yidaiyilu* du Chinese State Information Center), la signature d'un accord de coopération « pour la construction ou le développement des routes » – terrestres ou maritimes – fait foi. Si le contenu des protocoles signés peut varier d'un pays à

l'autre, il inclut généralement l'adhésion de principe aux cinq objectifs d'origine (coordination des politiques, connexion des infrastructures, ouverture du commerce, Intégration financière, lien de peuple à peuple).

Assez vague, le contenu de ces accords peut *a priori* être accepté sans réticence par la majorité des États, et il est possible de coopérer d'une manière ou d'une autre au développement des « routes » sans être situé sur leur trajet.

Malgré ce concept attrape-tout qui favorise une large extension de l'initiative, des différences assez nettes existent

PAYS MEMBRES DE LA CEINTURE EN ASIE CENTRALE, MOYEN-ORIENT ET AFRIQUE DU NORD

ASIE CENTRALE	MOYEN-ORIENT		AFRIQUE DU NORD
AFGHANISTAN	ARABIE SAOUDITE	LIBAN	ALGÉRIE
KAZAKHSTAN	BAHREÏN	OMAN	ÉGYPTE
KIRGHIZISTAN	ÉMIRATS ARABES UNIS	PALESTINE	LIBYE
OUZBÉKISTAN	IRAN	QATAR	MAROC
RUSSIE	IRAK	SYRIE	TUNISIE
TADJIKISTAN	ISRAËL	TURQUIE	
TURKMÉNISTAN	JORDANIE	YEMEN	
	KOWEÏT		

LÉGENDE : ■ ROUTE TERRESTRE ■ ROUTE MARITIME ■ ADHÉRENT

PAYS MEMBRES DE LA CEINTURE EN EUROPE DE L'EST

ALBANIE	CROATIE	MACÉDOINE	SERBIE
ARMÉNIE	ESTONIE	MOLDAVIE	SLOVAQUIE
AZERBAÏDJAN	GÉORGIE	MONÉNÉGRO	SLOVÉNIE
BELARUS	HONGRIE	POLOGNE	TCHÉQUIE
BOSNIE HERZÉGOVINE	LETTONIE	ROUMANIE	UKRAINE
BULGARIE	LITUANIE		

LÉGENDE : ■ ROUTE TERRESTRE ■ ROUTE MARITIME

d'un État à l'autre, les procédures constitutionnelles ou administratives de certains demandant une ratification postérieure à la signature, alors que d'autres considèrent (à juste titre) que l'absence d'obligation légale qualifie le protocole comme tel et permet son application immédiate comme son annulation à tout moment.

À ce jour, 141 États (ou quasi-États comme la Palestine) selon la définition des Nations Unies appartiennent à l'initiative au sens ci-dessus. 55 n'ont pas encore signé de mémorandum ou de traité afférent. Les tableaux ci-dessus

listent les pays réputés appartenir à la Ceinture (en rouge), la Route (maritime, en bleu) et ceux qui ne figurent apparemment pas sur ces routes mais ont adhéré (en ocre). Ils rappellent les États qui n'ont pas signé à ce jour de traité ou d'accord d'adhésion (écriture en rouge). → L'Asie centrale et l'Europe de l'Est se singularisent par leur adhésion totale. Le lancement du concept de route terrestre (Dai ou « Ceinture ») s'est avéré singulièrement rassembleur, les pays asiatiques et européens situés sur cet axe voyant *a priori* l'avantage qu'ils pouvaient en tirer. Les six « stan » de l'Asie

PAYS D'ASIE DU NORD, DU SUD ET DU SUD-EST				
ASIE DU NORD		ASIE DU SUD-EST		ASIE DU SUD
CHINE	BANGLADESH	PHILIPPINES	BHOUTAN	
MONGOLIE	BRUNEÏ	SINGAPOUR	MALDIVES	
CORÉE DU SUD	CAMBODGE	SRI LANKA	NÉPAL	
CORÉE DU NORD	INDONÉSIE	THAÏLANDE	PAKISTAN	
JAPON	LAOS	TIMOR LESTE	INDE	
	MALAISIE	VIETNAM		
	MYANMAR			

LÉGENDE : ■ ROUTE TERRESTRE ■ ROUTE MARITIME ■ ADHÉRENT ■ SANS ACCORD

centrale et la Russie forment un bloc uni par l'histoire (Afghanistan inclus malgré son particularisme exacerbé). En Europe orientale, la mosaïque formée par les 18 pays appartenant clairement à la route terrestre et quatre plutôt à la route maritime (Albanie, Monténégro, Croatie et Slovénie) s'enfonce en Asie (Arménie, Azerbaïdjan et Géorgie) avec laquelle elle est intimement liée.

→ Autre sans faute du côté du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord, situés au confluent des deux routes (Dai et Lu), et rassemblant les 4 pays terrestres (Iran, Irak, Syrie et Turquie), les 7 états maritimes de la péninsule arabique, les 4 micro-pays de la façade orientale de la Méditerranée (Liban, Palestine, Israël et Jordanie) et les 5 arabophones de la côte septentrionale de l'Afrique, au potentiel économique respectable.

→ Chasse gardée apparente de la Chine, l'Asie propre a rejoint massivement l'initiative. En Asie du Nord, Mongolie et Corée du Sud ont adhéré, à l'inverse du Japon et de la Corée du Nord. En Asie du Sud et du Sud-Est, seule l'Inde se singularise par son

absence (logique) bien que certaines sources aient annoncé à plusieurs reprises son adhésion. Au total, 26 États adhérents (plus la Chine) sont groupés dans cette zone, parmi lesquels 4 (Bhoutan et Népal sur terre, Philippines et Timor Leste pour le maritime) ne se situent pas directement sur les « routes ». En dehors des zones ci-dessus, privilégiées lors de la déclaration de l'initiative, La Chine a très vite recherché dans le reste du monde des soutiens pour son programme de renforcement des infrastructures et d'ouverture commerciale.

→ Cible privilégiée, les 49 pays africains hors Afrique du Nord ont approuvé à plus de 70 % les objectifs de l'initiative pour des raisons évidentes de besoin d'aide et de financements. 14 d'entre eux n'ont pas à ce jour matérialisé leur adhésion (parmi lesquels l'étonnant Maurice, pourtant l'un des tout premiers pays à avoir reconnu la République Populaire de Chine). Seuls dans toute la zone, Kenya, Somalie, Djibouti et Soudan sont officiellement situés sur la route maritime originelle (Lu) et l'Érythrée pourrait rejoindre

PAYS D'AFRIQUE DE L'OUEST, CENTRALE, DE L'EST ET MÉRIDIONALE

AFRIQUE DE L'OUEST	AFRIQUE CENTRALE	AFRIQUE DE L'EST	AFR. MÉRIDIONALE
CAP VERT	BURUNDI	DJIBOUTI	AFRIQUE DU SUD
CÔTE D'IVOIRE	CAMEROUN	ÉTHIOPIE	ANGOLA
GAMBIE	CONGO	KENYA	MADAGASCAR
GHANA	GABON	SOMALIE	MOZAMBIQUE
GUINÉE	GUINÉE ÉQUATORIALE	SOUDAN	NAMIBIE
LIBERIA	OUGANDA	SUD SOUDAN	ZAMBIE
MALI	RWANDA	TANZANIE	ZIMBABWE
MAURITANIE	TCHAD	COMORES	BOTSWANA
NIGER	RD CONGO	ÉRYTHRÉE	ESWATINI (SWAZILAND)
NIGERIA	CENTRAFRIQUE	SEYCHELLES	LESOTHO
SÉNÉGAL	SAO TOMÉ & P.		MALAWI
SIERRA LEONE			MAURICE
TOGO			
BÉNIN			
BURKINA FASO			
GUINÉE BISSAU			

LÉGENDE : ROUTE MARITIME ADHÉRENT SANS ACCORD

prochainement l'initiative après le rétablissement de bonnes relations avec son ennemi héréditaire l'Éthiopie, pion majeur de l'influence chinoise en Afrique. Le nombre des États sur fond rouge ou bleu s'établit à 65, chiffre parfois retenu dans les statistiques chinoises

concernant les échanges dans la zone des nouvelles routes de la soie (d'autres sources réduisent parfois ce chiffre à 61). → La diplomatie chinoise a récemment déployé bien des efforts pour lier des relations avec les micro-États du Pacifique. 9 d'entre eux ont adhéré à

PAYS DE L'OCÉANIE PACIFIQUE

COOK ISLANDS	MICRONÉSIE	PAPOUASIE Nlle-Guinée	TONGA
FIDJI	NIUÉ	ÎLES SALOMON	VANUATU
KIRIBATI	NOUVELLE-ZÉLANDE	SAMOA	TUVALU
AUSTRALIE	ÎLES MARSHALL	PALAOIS	

LÉGENDE : ADHÉRENT SANS ACCORD



© Starcevic/Istocphoto

La Colombie : un des trois géants de l'Amérique du Sud à conquérir

l'initiative aux côtés de la Nouvelle-Zélande et la Papouasie-Nouvelle Guinée; les deux derniers, Salomon et Kiribati, ont rompu leurs relations diplomatiques avec Taïwan pour ce faire. 4

autres îles-États restent rangés derrière l'Australie dans leur refus, mais pour combien de temps ?

→ Sur les 11 pays d'Amérique du Sud, 4 n'ont pas encore répondu aux avances

LES AMÉRIQUES			
AMÉRIQUE DU NORD	AMÉRIQUE CENTRALE & CARAÏBES		AMÉRIQUE DU SUD
CANADA	ANTIGUA	JAMAÏQUE	BOLIVIE
ÉTATS-UNIS	BARBADE	PANAMA	CHILI
MEXIQUE	COSTA RICA	RÉP. DOMINICAINE	EQUATEUR
	DOMINIQUE	SALVADOR	PÉROU
	GRENADE	SURINAME	GUYANA
	BAHAMAS	TRINIDAD & TOBAGO	URUGUAY
	BELIZE	NICARAGUA	VENEZUELA
	GUATEMALA	ST KITTS N & A	ARGENTINE
	HAÏTI	ST VINCENT & G	BRÉSIL
	HONDURAS	SAINTE LUCIE	COLOMBIE
			PARAGUAY

LÉGENDE : ADHÉRENT SANS ACCORD

L'EUROPE DU NORD ET DE L'OUEST			
AUTRICHE	GRÈCE	LUXEMBOURG	PORTUGAL
CHYPRE	ITALIE	MALTE	SAN MARINO
ALLEMAGNE	FINLANDE	MONACO	SUÈDE
ANDORRE	FRANCE	NORVÈGE	SUISSE
BELGIQUE	IRLANDE	PAYS-BAS	VATICAN
DANEMARK	ISLANDE	ROYAUME-UNI	
ESPAGNE	LIECHTENSTEIN		
LÉGENDE : ■ ROUTE TERRESTRE ■ ROUTE MARITIME ■ ADHÉRENT ■ SANS ACCORD			

chinois, et non des moindres : aux côtés du Paraguay, les 3 géants argentins, brésiliens et colombiens restent à conquérir.

→ 12 États d'Amérique centrale et des Caraïbes ont adhéré à l'initiative, autant que les autres États de la région et d'Amérique du Nord, cette dernière insensible aux chants des sirènes chinoises pour des raisons compréhensibles.

→ Enfin, l'Europe du Nord et de l'Ouest conserve seule au monde une majorité de réfractaires. Si le Luxembourg et Saint Marin ne se trouvent pas directement sur les routes de la soie, cela ne les a pas empêchés de signer des mémoranda. Chypre, Malte et la Grèce, autres adhérents, peuvent se considérer sur les routes maritimes, comme l'Italie et le Portugal, membres anciens de l'Union européenne dont les adhésions ont fait se lever pas mal de sourcils dans la Communauté. Beaucoup moins de surprise du côté de l'Autriche, porte traditionnelle de l'Orient et de l'Europe de l'Est depuis la glaciation soviétique. Les 17 autres États, de la grande Allemagne à

la petite Andorre, ne semblent plus aujourd'hui si près de rejoindre le schéma chinois, même si les noms de Monaco, Belgique, Espagne et Royaume-Uni ont parfois été cités comme ceux de candidats potentiels. Le dernier nommé pourrait un jour y trouver un refuge apprécié après un Brexit douloureux, mais sa singularité plaide contre une telle adhésion. ■

COMMERCE ÉTAL, CONTRATS ET INVESTISSEMENTS AU RALENTI ? BRI du commerce : l'obstacle américain

Christophe Granier, CCE France

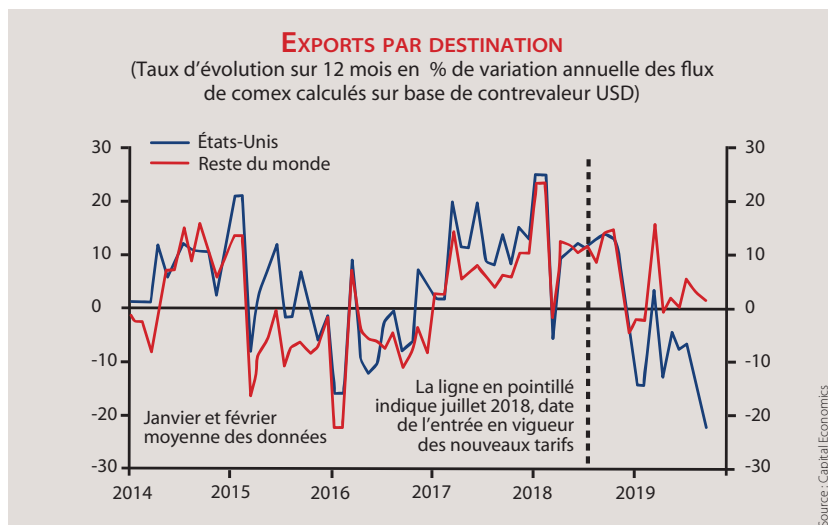
La lettre de la Chine hors les murs n° 32, novembre 2019



© Mike Mareen - stockadobe.com

La guerre commerciale avec les États-Unis a un impact notable sur le commerce extérieur chinois. En septembre 2019, les exportations ont affiché une baisse de 3,2 % quand les importations chutaient de 8,5 %. L'excédent commercial s'accroît. Sur un an, selon l'Administration chinoise des Douanes, les exportations ont augmenté de 5,2 % pendant que les importations baissaient de 0,1 %, ces chiffres glo-

baux ne représentant qu'une vue trop générale de la réalité. Avec les seuls (61) pays de la BRI, le commerce extérieur chinois des neuf premiers mois a représenté 6 650 milliards de CNY, soit 29 % du commerce extérieur total, en hausse de 9,5 %. Avec 3 140 milliards de CNY, l'Asean représente quasiment la moitié de ce chiffre, ce qui montre la faiblesse du poids relatif de la « Ceinture » et peut-être *a contrario* l'importance de son potentiel futur.

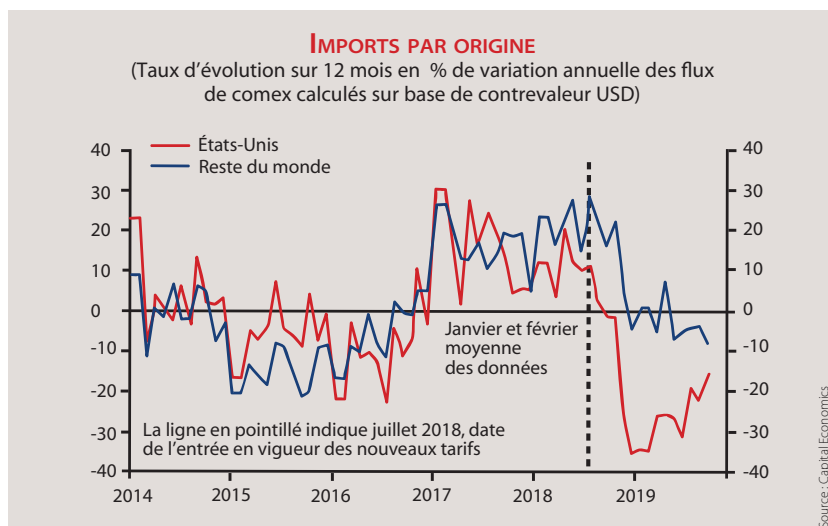


Même si les négociations récentes montrent quelques développements positifs, les augmentations de droits prévues côté américain pourraient n'être que retardées et non pas purement annulées, ce qui laisse perdurer des perspectives assez sombres. Les deux graphiques ci-dessus, empruntés à Capital Economics, mettent en valeur l'évolution contradictoire des échanges selon les partenaires de la Chine (États-Unis et reste du monde).

BRI DES CONTRATS ET BRI DES INVESTISSEMENTS : LE COUP DE FREIN

Au-delà du commerce pur, le montant des nouveaux contrats d'infrastructure dans les 61 pays situés sur les routes de la zone BRI a continué à baisser, passant de 142 milliards de dollars US en 2017 à 126 milliards en 2018 (-13 %) et perdant

– à période comparable – 6,7 % supplémentaires à fin août 2019 selon Gavekal Dragonomics. Les contrats existants ont également baissé de 4,2 % au cours de la même période. D'une part, le montant des fonds dédiés à ces opérations s'est réduit : une étude du FMI de juillet 2019 note que le surplus du compte courant de la Chine s'est rapproché de zéro pour la première fois depuis 2012. Par ailleurs, les banques publiques chinoises se sont montrées plus regardantes pour l'octroi de prêts et certains pays bénéficiaires (Myanmar, Sierra Leone, Tanzanie) ont réduit leur budget d'investissement quand ils n'ont pas purement annulé certains projets. Toujours selon Gavekal, la Chine ne s'est engagée durant le premier semestre que sur deux lignes de crédit « BRI » supérieures à 1 milliard de dollars US,



en faveur de l'Égypte et du Pakistan. En ce qui concerne les investissements directs à l'étranger mesurés par l'American Enterprise Institute – et ce dans un contexte global d'effondrement (20 % de chute au niveau mondial) – le retrait est encore plus net. Durant le premier semestre 2019, les IDE chinois d'un montant supérieur à 100 millions de dollars US ont atteint au total 27,5 milliards contre 66,2 milliards au cours de la même période de 2018. Dans la zone BRI, ils ont représenté 17,6 milliards (soit environ 2/3 des ceux réalisés dans le monde entier) contre 23,3 milliards au cours des six premiers mois de 2018. Le contrôle des flux de capitaux sortant de Chine, des mesures de contrôle contraignantes prises par les pays récepteurs et une perte d'appétit certaine devant les incertitudes des marchés extérieurs ont généré ce tasse-

ment, beaucoup plus net pour les pays non adhérents que pour les membres de la zone des nouvelles routes de la soie. Dans ce domaine au moins, et même si le résultat n'est pas probant, l'initiative a partiellement joué son rôle de diversification économique. ■





ÉTAPES ET COMPOSANTES SPÉCIFIQUES

Infographie : les nouvelles routes de la soie

Christophe Granier, CCE France

La Lettre de la Chine hors les murs n° 15, janvier 2017

59

« **Q**uelque soixante pays rassemblant 60 % de la population mondiale et 70 % du PIB de la planète » constituent selon les éléments de langage des agences officielles l'espace desservi par l'initiative Yi Dai Yi Lu (OBOR). Si cette définition reste encore vague, la représentation graphique du projet est en voie de stabilisation, et ses différentes versions sont parfois plus révélatrices que de longs traités explicatifs. La dernière version officielle publiée par Xinhua (carte en page suivante) montre un tracé de la Route de la Soie

terrestre assez proche de la définition figée au ^{XIX}^e siècle par Ferdinand von Richthofen (de Xi'an à Istanbul), mais avec un passage septentrional marqué entre Urumqi et Samarkand qui emprunte des voies modernes. La passe de l'Alatau qui marque la frontière entre le Xinjiang et le Kazakhstan a repris son importance depuis l'établissement du nœud logistique fondamental de Khorgos (Huoerguosi), mais Almaty et Bishkek n'ont qu'une histoire très récente. L'axe d'Istanbul à l'Europe occidentale est bien entendu plus direct que l'indique la déviation par Moscou, destination majeure des routes et voies venant d'Asie, à la fois pour des raisons

version officielle des routes de la soie (publiée par Xinhua)



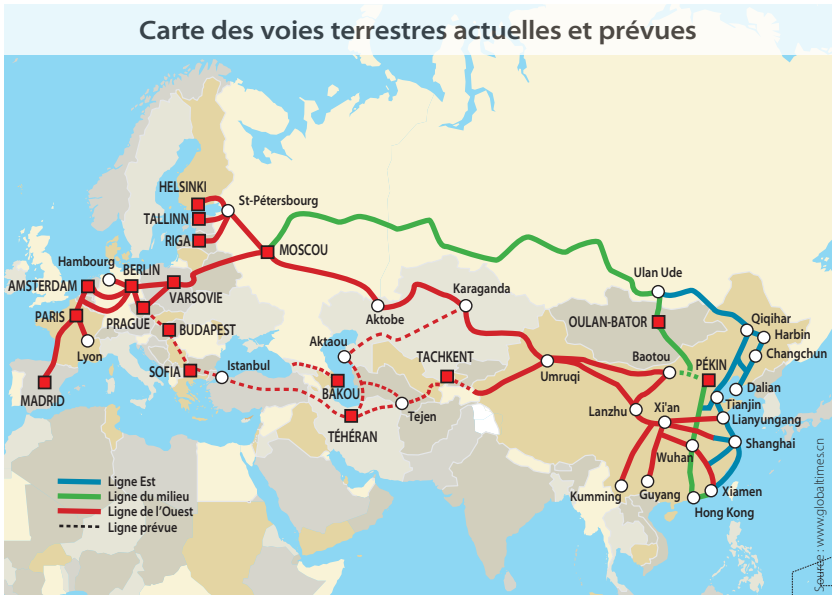
politiques (cf. ci-après) et pour rentabiliser le centre logistique en cours de développement à Smolevichi près de Minsk (Belarus) dans le parc industriel « Great Stone », porte de l'Europe orientale.

Côté route maritime, la liaison privilégie des bases établies (Sri Lanka, Kenya, Djibouti), oubliant les anciens comptoirs de la côte occidentale de l'Inde (Cochin, Diu) et de celle d'Oman (Mascate, Surat) qui jouaient jadis un rôle fondamental dans les échanges et transbordements. Lorsque l'on quitte la théorie pour entrer dans le détail de la logistique, l'aspect évolue. La liaison terrestre ferroviaire, colonne vertébrale du projet qui doit donner lieu aux opportunités de développement les plus importantes, reste soumise à des contraintes

et à des arbitrages. Si les liaisons médiane et nord sont les plus avancées avec son réseau existant et sa première liaison grande vitesse Moscou-Kazan

Côté route maritime, la liaison privilégie des bases établies (Sri Lanka, Kenya, Djibouti), oubliant les anciens comptoirs de la côte occidentale de l'Inde (Cochin, Diu) et de celle d'Oman (Mascate, Surat) qui jouaient jadis un rôle fondamental dans les échanges et transbordements.

en voie de réalisation, la traversée de l'Asie centrale par la « voie Ouest » reste soumise à des négociations



difficiles. Ne faisant pas partie du premier cercle des membres de l'Organisation de Coopération de Shanghai, le

Clé de toute liaison terrestre entre l'Asie centrale et l'Iran, le Turkménistan pose visiblement une équation difficile à résoudre pour la diplomatie chinoise. Son contournement par le Nord et par le couloir pakistanais constitue pour l'instant les solutions alternatives.

Turkménistan a récemment signé des accords avec le Japon pour développer une voie commerciale transasiatique qui concurrence directement le projet chinois. Clé de toute liaison terrestre entre l'Asie centrale et l'Iran, ce pays

pose visiblement une équation difficile à résoudre pour la diplomatie chinoise. Son contournement par le Nord et par le couloir pakistanais constitue pour l'instant les solutions alternatives.

La carte ci-contre qui montre l'état actuel et prévisionnel du réseau ferré est sans doute la vision globale la plus réaliste de la Route de la Soie terrestre, existante et à venir. ■

Sommet de Pékin : nouveau départ pour la BRI

*Christophe Granier, CCE France et Alexandre Xing, CCE Chine
La lettre de la Chine hors les murs n° 18, juillet 2017*



© DAMIR SAGOLJ / POOL / AFP

Le président Xi Jinping porte un toast au succès du sommet de Pékin lors du banquet de bienvenue (13 mai 2017).

Vitrine du rayonnement international de la Chine, le « Belt and Road Forum for International Cooperation » tenu à Pékin les 14 et 15 mai, avait pour objet de faire le point sur l'initiative lancée en 2013 par le président Xi Jinping et de chercher à mutualiser une partie des moyens nécessaires à sa mise en place.

15 chefs d'État, 14 chefs de gouvernement et les directeurs généraux de l'ONU, du FMI et de la Banque mondiale assistaient à l'évènement. Parmi

les pays de l'Union européenne, seuls le président tchèque et les Premiers ministres espagnol, grec, italien et polonais étaient présents. Au total, une centaine de pays était représentée d'une manière ou d'une autre. En dehors des sessions plénières, plusieurs ateliers thématiques ont traité de sujets liés au développement futur du bassin d'activité défini par l'initiative chinoise.

270 accords de coopération ont été signés durant ce sommet. À ce jour, 68 pays et organismes internationaux ont déjà signé avec la Chine des contrats

OBOR (aujourd'hui « BRI »: Belt & Road Initiative). En ce qui concerne l'Europe, ces accords ont été conclus avec l'Allemagne, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, les Pays-Bas, la Pologne et la Tchéquie pour les pays de l'Union, et avec le Belarus, l'Estonie, la Norvège, la Moldavie, le Monténégro et la Serbie pour les pays hors de l'Union. Pour la France, seul un contrat de souscription au fonds sino-français pour les PME a été conclu entre BPI France et la China Development Bank.

Côté chinois, les principales annonces se sont limitées à l'engagement d'accroître le financement du projet par apport de 100 milliards de CNY au Silk Road Fund existant, de 380 milliards

l'Eurasie et de l'Afrique grâce à un projet que les autorités persistent à présenter comme ouvert et flexible. Le nombre réduit des pays d'Europe de l'Ouest dans le premier cercle de la BRI (à l'exception notable de l'Espagne, de l'Italie, du Royaume Uni et de la Suisse) doit donner à réfléchir. ■

Le nombre réduit des pays d'Europe de l'Ouest dans le premier cercle de la BRI (à l'exception notable de l'Espagne, de l'Italie, du Royaume Uni et de la Suisse) doit donner à réfléchir.

de prêts par les banques de développement et 60 milliards d'aides aux pays en développement et organismes internationaux. Un nouveau sommet a été convoqué pour 2019, et une exposition universelle est prévue sur les importations.

Malgré certaines imperfections et les risques financiers et opérationnels potentiels du projet BRI, le sommet de Pékin a montré la volonté chinoise de continuer à porter haut le drapeau de la coopération entre les pays de

Yi Dai Yi Lu (BRI) et le XIX^e congrès

*Christophe Granier, CCE France et Alexandre Xing, CCE Chine
La lettre de la Chine hors les murs n° 20, novembre 2017*



© Photo by leon-lu-e on Unsplash

Les délégués du 19^e Congrès du Parti Communiste Chinois (PCC) tenu du 18 au 24 octobre 2017 ont approuvé l'inclusion de l'Initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) dans les Statuts du Parti. Ainsi s'y trouvent désormais les trois concepts que Xi Jinping a mentionnés sur la scène internationale en plusieurs occasions depuis son arrivée au pouvoir :

- la conception correcte de la justice et des intérêts,
- la communauté de destin pour l'humanité,
- l'initiative « la Ceinture et la Route »

ainsi que le principe à suivre dans sa mise en œuvre : consultations réciproques, engagement commun et partage des fruits.

L'inclusion de ces trois concepts fortement énoncés par Xi Jinping lui-même dans les statuts du PCC signifie que la BRI n'est plus uniquement une initiative du gouvernement chinois lors de la présidence de Xi Jinping, mais qu'elle est désormais positionnée d'abord comme une initiative du Parti. Dans un pays où le Parti est le noyau dirigeant de tout, ce nouveau positionnement revêt une importance capitale.

LA BRI AURA UNE PLUS GRANDE DURÉE DANS LE TEMPS

Les trois tâches historiques que Deng Xiaoping avait fixées au PCC dès sa prise du pouvoir consistaient à faire progresser la modernisation du pays, réaliser la réunification de la patrie, et contribuer à la sauvegarde de la paix mondiale et au développement commun. Xi Jinping a concrétisé la première tâche par la réalisation des objectifs des « deux centenaires », c'est-à-dire, achever l'édification intégrale d'une société de moyenne aisance à l'occasion du centenaire du Parti (2021) et l'édification intégrale d'un grand État socialiste moderne au moment du centenaire de la fondation de la République populaire (2049). En ce qui concerne la seconde tâche, la Chine a récupéré Hong Kong et Macao et cherche à régler le problème de Taiwan pour réaliser la grande réunification du pays. Pour rendre la troisième tâche plus concrète, Xi Jinping a proposé la BRI, vaste projet qui touche plus de 60 pays et qui durera sans doute quelques décennies. Le tout constitue le « rêve chinois » du grand renouveau de la nation.

L'inclusion de l'Initiative Belt & Road dans les statuts du Parti aura ainsi pour effet d'assurer l'accomplissement du projet dans le temps, aussi longtemps qu'il sera nécessaire et clairement au-delà de la durée du mandat de son auteur Xi Jinping. Ce n'est plus uniquement un projet du gouvernement chinois ni celui de Xi Jinping lui-même, mais un projet du Parti tout entier et une partie intégrante de ses trois

tâches historiques et de ses objectifs « des deux centenaires ». Le gouvernement peut changer et Xi Jinping s'en aller, le projet BRI durera. Quiconque lui succédera au-delà du 20^e Congrès du PCC devra poursuivre le projet selon les nouveaux statuts du Parti. Devenu la volonté du Parti, le projet BRI se voit accorder une garantie institutionnelle avec toutes les ressources nécessaires puisqu'il s'inscrit désormais dans ses statuts approuvés par les délégués de ses 89 millions de membres.

LA BRI AURA UNE PLACE PLUS IMPORTANTE DANS LES HIÉRARCHIES POLITIQUES DU PAYS

Un second effet de l'inclusion de la BRI dans les statuts du PCC devrait être le changement de l'équipe de direction du projet. Actuellement, la présidence de l'équipe de direction de la BRI est assurée par Zhang Gaoli, vice premier ministre permanent et numéro 2 du gouvernement chinois; elle est donc sous l'autorité du Conseil des Affaires d'État et du Premier ministre. Il ne serait pas surprenant que l'équipe de direction du projet BRI soit placée désormais sous l'autorité directe du Comité Central et que sa présidence soit assurée par Xi Jinping lui-même et son successeur par la suite.

Comme le projet BRI figure dans la partie des statuts du PCC concernant les relations internationales dont s'occupe Xi Jinping en personne en tant que chef de l'État, nous pouvons prévoir qu'il servira d'un important levier pour accroître l'influence de la Chine auprès

des pays concernés par le projet. Ainsi, le placement de l'équipe de direction de la BRI sous l'autorité directe du Secrétaire général du PCC, qui est en même temps le chef de l'État, rendra sans aucun doute le fonctionnement de celle-ci plus efficace.

LA BRI GAGNERA EN CLARTÉ SUR LE PLAN DU SYSTÈME DE VALEURS

Si la BRI proposée par la Chine a bénéficié globalement de réactions très positives parmi les pays concernés, il faut reconnaître que tous les pays ne partagent pas la même vision ou la même perception du projet. Certains expriment des doutes sur les intentions chinoises et des conflits d'intérêts existent. Pour cette raison, la nouvelle version des statuts du PCC inclut les trois « principes » à respecter dans la mise en œuvre du projet consultations réciproques, engagement commun et partage des fruits, qui sont mieux exprimés en chinois par trois « ensemble ». Ces principes reflètent la manière dont la Chine traitera avec les pays concernés par la BRI.

Il faut également noter que l'inclusion de la BRI dans les statuts du PCC est précédée par celle de deux idées importantes profondément ancrées dans la culture et la philosophie chinoises : la conception correcte de la justice et des intérêts et la communauté de destin de l'humanité. Pour Xi Jinping, ces deux idées reflètent le système de valeurs qui est la base du projet BRI promu par la Chine et son noyau dirigeant qu'est le PCC. Comme la plupart

des pays concernés par la BRI sont des pays en développement et que beaucoup d'entre eux sont pauvres, Xi Jinping veut que la Chine socialiste ait une conception correcte de la justice et des intérêts, en d'autres termes qu'elle ne privilégie pas que ses intérêts propres mais cherche avec ses partenaires des bénéfices mutuels et des intérêts partagés.

Dans un monde où les intérêts d'une nation ou d'un pays l'emportent « naturellement » sur ceux des autres, la conception correcte de la justice et des intérêts véhiculée par sa culture et la communauté de destin de l'humanité peuvent être considérées comme la vision chinoise du système de valeurs que la Chine voudrait faire prévaloir auprès des pays étrangers, à commencer par ceux concernés par la BRI. ■

La BRI et l'Europe de l'Est

Christophe Granier, CCE France

La lettre de la Chine hors les murs n° 21, janvier 2018



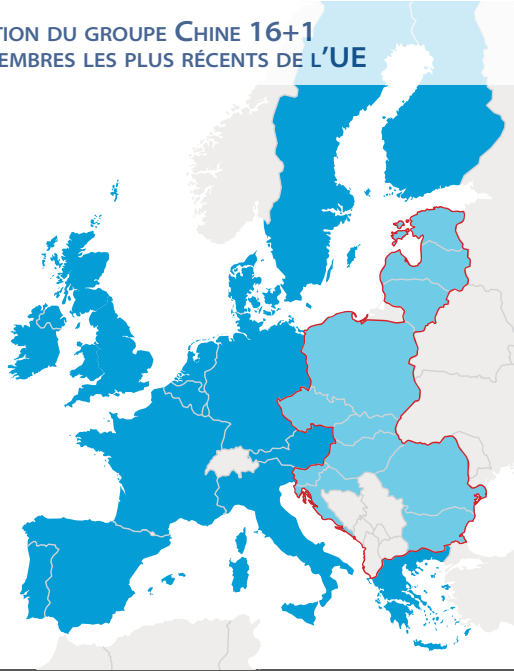
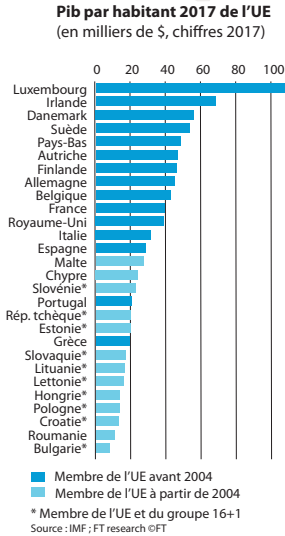
© Creativalimages/istockphoto

Onze des treize pays ayant rejoint l'Union européenne depuis 2004 appartiennent avec la Chine au groupe des 16+1 établi à Varsovie en 2012. Albanie, Kosovo, Macédoine, Monténégro et Serbie complètent ce groupe. Grâce aux liens étroits établis avec la Grèce et la Turquie et son effort diplomatique et économique actuel en direction de la Finlande, la Chine se trouve parfaitement positionnée dans l'arc oriental de l'Europe.

Les pays membres de ce groupe sont également, avec la Grèce et le Portugal, les plus pauvres d'Europe ce qui justifie l'approche utilisée par la Chine du financement et de la réalisation d'investissements productifs et commerciaux. Ils sont tous aujourd'hui membres à part entière de l'Initiative Belt and Road, l'Estonie, la Lituanie et la Slovaquie ayant officialisé leur adhésion lors du septième sommet économique et commercial des 16+1 tenu fin novembre à Budapest.

Le renforcement des liens de la Chine

COMPOSITION DU GROUPE CHINE 16+1 AUTOUR DES MEMBRES LES PLUS RÉCENTS DE L'UE



avec les 16 États a éveillé l'attention des institutions de l'Union et des responsables de ses principaux pays. Le ministre des Affaires étrangères allemand Sigmar Gabriel a demandé en particulier à la Chine d'observer une « One Europe Policy » lors d'un discours tenu aux diplomates français à Paris fin août. La vive réaction de Pékin à cette allusion directe à la « One China Policy » qu'il réclame aux États occidentaux a révélé s'il était besoin le potentiel de tension généré par les relations sino-européennes.

Ces derniers développements illustrent le contenu du projet chinois de l'initiative BRI. « Deuxième rideau » d'accès au marché européen, l'arc des pays

d'Europe de l'est constitue également une cible différente. Si l'Union et les autres pays développés de l'Ouest (Suisse, Norvège, Royaume-Uni) sont des terres d'opportunité pour des

Le ministre des Affaires étrangères allemand Sigmar Gabriel a demandé en particulier à la Chine d'observer une « One Europe Policy ».

investissements en technologie et en services, l'Europe de l'Est (CEEC ou PECO) regroupe des économies avides

d'infrastructures et plus ouvertes à des produits chinois de grande consommation. À des degrés divers, les 16 pays correspondent donc à la définition première (et au premier stade chronologique) des nouvelles routes de la soie : ouvrir des voies, délocaliser des industries et capturer des marchés. Certains appartenant à l'UE, l'implantation chinoise sur leur sol est d'autant plus judicieuse qu'elle peut ouvrir le marché occidental aux produits manufacturés sur place.

Lors de la réunion de Budapest, le Premier ministre Li Keqiang a incité les 17 à accélérer la mise en place des connexions terrestres, aériennes, maritimes et numériques et suggéré aux entreprises de ces pays une « coopération innovatrice » en matière de capacité de production, d'énergie, de logistique et d'agriculture dans le cadre du plan « Made In China 2025 ».

Sur les neuf premiers mois de 2017, la valeur du commerce transfrontière entre la Chine et les 16 a augmenté de 14 % pour atteindre 49 milliards de dollars US. 20 projets d'infrastructure ont été conclus mais le plus emblématique – la liaison ferrée Hongrie-Serbie – a dû être gelé pour violation des règles d'approvisionnement de l'Union européenne. Les objectifs fixés pour les investissements directs croisés ne sont pas atteints avec 9 milliards de dollars US pour la Chine et 1,4 pour les 16. La contribution des fonds structurels européens au financement des infrastructures des pays membres de l'Union reste largement supérieure aux financements chinois.

Mais Pékin vise le long terme et sa politique d'accèsion à l'Europe est d'une cohérence visible. Immédiatement après Budapest, Li Keqiang s'est rendu à Moscou pour la 6e réu-

Pékin vise le long terme et sa politique d'accèsion à l'Europe est d'une cohérence visible.

nion des chefs de gouvernement de la Chine et des pays d'Europe centrale et orientale, qui lui a permis d'affirmer à Vladimir Poutine les efforts redoublés de la Chine pour relier l'initiative BRI avec l'Union Économique Eurasiatique, « premier rideau » de la « Ceinture » terrestre. ■

L'énergie dans la Belt & Road Initiative

Hervé Machenaud, CCE Chine

La lettre de la Chine hors les murs n° 23, mai 2018



© Chinaface/istockphoto

Considérant les sommets atteints par ses réserves de change (4000 milliards de dollars US en 2014) pratiquement peu ou pas rémunérées et la situation de surcapacités industrielles liée au ralentissement des besoins intérieurs en infrastructures, la Chine a décidé d'accélérer le mouvement du « go abroad » qu'elle avait lancé dès le début des années 2000. Les besoins en infrastructures dans les pays en développement sont énormes, évalués à 8000 milliards de dollars US d'ici 2020, ils correspondent aux investissements les plus rentables non seulement financièrement mais aussi politiquement. Le cumul des investissements directs (IDE) et des contrats d'infrastructure passés par la Chine sur les 13 dernières

années s'élève à 2300 milliards de dollars US. L'énergie et les infrastructures de transport représentent plus de la moitié, l'énergie à elle seule plus du tiers, essentiellement dans la production d'électricité.

Depuis 15 ans, la Chine construit 100 GW de nouvelles capacités de production d'électricité par an. Pendant 10 ans, elle a mis en service une centrale de 1000 MW au charbon tous les quatre jours. Aujourd'hui où le charbon ne représente plus que 40 % des nouvelles puissances installées, c'est seulement tous les 8 jours qu'une telle centrale est mise en service. Ces centrales, dites Ultra-Super-Critiques (USC), sont les plus performantes du monde sur le plan environnemental et les plus efficaces sur le plan économique: leur coût de

construction est entre 4 et 5 fois plus bas et la durée 2 fois plus courte que pour la même technologie en Europe. Dans l'hydraulique, ce sont 1 000 MW par mois qui sont mis en service avec les mêmes effets industriels et économiques. La Chine est également le plus important constructeur de centrales nucléaires du monde malgré le ralentissement post-Fukushima. Elle a développé sa propre technologie. Depuis quelques années, elle est devenue le leader mondial dans le domaine des énergies renouvelables éoliennes et solaires (ENR). En 2017, la moitié des investissements mondiaux

La Chine est également le plus important constructeur de centrales nucléaires du monde.

dans les ENR ont été chinois, 3 fois plus que les US, 10 fois plus que le Japon qui est le n° 3. Elle est aussi à l'origine de la technologie des réseaux à ultra-haute tension initialement développée pour transporter l'électricité d'ouest en est du pays et qui aujourd'hui, sous l'appellation de Global Energy Interconnexion (GEI) alimente l'utopie d'un monde totalement interconnecté.

Ce sont ces technologies que la Chine a commencé à exporter essentiellement dans les pays de l'ASEAN, en Asie centrale, du sud et de l'ouest, mais aussi en Afrique, en Amérique latine et en Europe centrale.

- Au Pakistan, le long du Corridor Économique Chine-Pakistan qui aboutit dans le golfe Persique au fameux port de Gwadar, la Chine aura financé les projets de charbon supercritique de

1 320 MW chacun à Qasim (2015-2017) et Hub (lancé en 2017), celui de Muzaffargarh (USC 720 MW), les projets hydroélectriques de Nehru (970 MW, 2008-2018), Karot (720 MW, engagé en 2016), Dasu (2 160 MW, signé en 2017) et Kohala (1 100 MW), les cinq réacteurs nucléaires de Chasma et les deux de Karachi, et une ligne à ultra haute tension (660 kV, 2017-2018) de 878 km entre Matiari et Lahore.

- En Indonésie, quatre projets de production électrique au charbon: Bali (3x142 MW, 2013-2015), Sumsel-5 (300 MW, 2013-2017), Pangkalam Susu (2x200MW, 2015-2019) et Jawa-7 (2x1050 MW, 2017-2020)

- En Malaisie, grâce à l'acquisition de la société Edra Global Energy en 2015, la China General Nuclear (CGN) est devenue propriétaire de 13 projets d'énergie propre, en Malaisie, en Égypte, au Bangladesh, aux Émirats Arabes Unis et au Pakistan, tous inclus dans BRI. Elle a de plus engagé début 2018 un projet de cycle combiné à gaz de 2 240 MW à Malacca et un projet photovoltaïque de 50 MW à Kedah.

- Au Bangladesh une centrale à charbon, au Laos la phase II de l'aménagement hydraulique de la Nam Ou et à la frontière du Kazakhstan la centrale à gaz de Khorgos Gateway.

- En Amérique latine, outre l'élargissement du canal de Panama et un important projet pétrolier en Équateur, le Brésil et l'Argentine sont les deux pays dans lesquels la Chine investit le plus: dans l'hydraulique et les réseaux au Brésil, dans l'hydraulique et le nucléaire en Argentine.

• Des projets hydrauliques en Éthiopie, au Cameroun, en Angola, en Côte d'Ivoire...

Cette énumération est très loin d'épuiser la liste des investissements et des contrats d'infrastructures énergétiques de la Chine à l'étranger. La liste des pays concernés ne saurait, non plus, être exhaustive.

Doit-on inclure dans l'initiative Belt and Road, l'installation d'une base militaire à

Yi Dai Yi Lu : une vision du monde ancrée dans une perspective historique d'échanges et d'enrichissement mutuels.

Djibouti, les 30 milliards de dollars investis par la Chine dans les infrastructures, dont énergétiques, du monde arabe ? Les mille milliards investis dans les gazoducs, oléoducs, champs pétroliers et unité de GNL sino-russes ? Faut-il chercher les fondements de la stratégie chinoise d'approvisionnements de pétrole et de gaz, à la recherche d'un équilibre entre les pays sunnites, chiites, la Russie et les US, dans les principes de BRI ?

En réalité, dans bien des cas, le label « BRI » (Route de la Soie) a été attribué *a posteriori* à des investissements déjà engagés et parfois même achevés. Ceux qui ont été engagés depuis, l'auraient très vraisemblablement été de toute façon. Même les investissements immobiliers à Cuba s'en revendiquent.

C'est que la Belt and Road Initiative (Les Nouvelles Routes de la Soie) n'est pas un programme d'investissements sur une géographie définie. Ce sont les opportunités d'investissements et de projets

dans les pays qui s'y sont ouverts, qui vont progressivement définir son programme et sa géographie. Si l'énergie et les infrastructures y détiennent aujourd'hui la part du lion, au cours des années à venir, ce sont le commerce, les biens d'équipements, les technologies d'internet, le tourisme et les échanges culturels qui prendront la relève.

Au récent développement économique, géopolitique et culturel de la Chine dans le monde, a été donné un nom : *Yi Dai Yi Lu*, les Nouvelles Routes de la Soie. Il est porteur d'une vision du monde ancrée dans une perspective historique d'échanges et d'enrichissement mutuels. Il était destiné à montrer le sens que la Chine entend donner à ce développement et par là à réduire les peurs et les méfiances qu'il provoque. Il n'est pas certain que le but ait été atteint...

Le réflexe occidental est de chercher dans BRI à découvrir le contenu d'un programme planifié d'expansion économique et stratégique de la Chine. Pour les Chinois, elle est le symbole d'un processus en devenir, alimenté, comme il l'a été pendant des millénaires, par la dynamique des intérêts commerciaux, entraînant les échanges des idées et un immense enrichissement collectif. C'est le sens des formules aujourd'hui reprises : « commercer ensemble, construire ensemble, profiter ensemble », dans la perspective de la « communauté de destin de l'humanité ». C'est dans ce cadre que le concept de BRI a été inclus dans les statuts du PCC.

L'avenir dira quelle vision aura été la plus juste, en fonction de ce que les uns et les autres en auront fait. ■

DE LA BRI A LA CIIE DE SHANGHAI : comprendre l'origine des dernières initiatives chinoises

Alexandre Xing, CCE Chine

La lettre de la Chine hors les murs n° 26, novembre 2018



© Miles Astry/Istockphoto

Cité interdite : la salle de l'harmonie suprême. En Chine, grandes décisions et philosophie vont de pair.

Deux concepts sont importants à connaître pour comprendre la politique de la Chine. Le premier est le *tong* (déblocage). Pourquoi ressent-on de la douleur quand on est malade ? Selon l'ancien livre de la médecine chinoise Huangdi Neijing, écrit il y a environ 2500 ans, si l'énergie et le sang circulent sans entraves à l'intérieur de notre corps, il n'y a pas de douleur ; s'il y a de la douleur, c'est que la circulation de l'énergie et du sang est bloquée quelque part. Le deuxième qui a toujours été le rêve des Chinois (Grande Harmonie du Monde) date de l'époque de Confucius. Une de ses interprétations contemporaines est « la communauté de destin de

l'humanité » de Xi Jinping. Comment y arriver ? Voilà ce qui nous a été enseigné : quand on est pauvre, on s'occupe de soi-même, quand on réussit, on doit s'occuper également des autres.

La compréhension de ces deux concepts peut servir à mieux comprendre les relations que la Chine entretient avec les autres pays au cours de ces dernières années, comme par exemple la BRI (Belt and Road Initiative) et la CIIE (China International Import Expo).

Deux raisons expliquent la proposition chinoise de la BRI.

Tout d'abord, la crise financière de 2008 a fortement perturbé l'économie chinoise dont la capacité de production avait été construite pour le marché mondial,

surtout celui des États-Unis et de l'Europe. En même temps, beaucoup de pays en développement dépendant de la vente des matières premières ont vu leurs revenus chuter brutalement à cause de la baisse de la demande, surtout de celle de la Chine. Ainsi, deux

Les initiatives chinoises ont reçu les réactions positives de nombreux pays que la Chine a aidé à réaliser leurs projets d'infrastructures.

points de douleur ont bloqué la circulation « de l'énergie et du sang » de l'économie mondiale, à savoir la surcapacité des outils industriels de la Chine et le manque de réseaux d'infrastructures des pays en voie de développement sans lesquels leurs économies ne peuvent pas décoller. Il fallait les débloquer. Dans l'intérêt de la Chine si celle-ci pouvait leur exporter sa capacité industrielle excédentaire, et dans celui des pays en développement s'ils pouvaient accueillir les investissements chinois afin de stimuler leur économie. C'était donc une solution gagnant-gagnant. C'est dans ce contexte que Xi Jinping a lancé en 2013 les initiatives de BRI dont le plan d'action a été centré autour des cinq « tong », à savoir la coordination politique, l'interconnexion des infrastructures, la facilitation du commerce, l'intégration financière et enfin la compréhension mutuelle des peuples. La Chine a proposé d'utiliser ses propres moyens industriels et financiers, mais espérait aussi que d'autres pays du monde y participeraient pour développer les projets d'infrastructures dans les

pays en développement le long de la BRI afin de faire passer « l'énergie et le sang » entre la Chine et les pays de BRI d'une part, et entre les pays de BRI eux-mêmes de l'autre.

Ainsi, pendant les cinq dernières années, malgré des critiques de bonne ou de mauvaise foi, malgré des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures dans les pays le long de la BRI, les initiatives chinoises ont reçu les réactions positives de nombreux pays que la Chine a aidé à réaliser leurs projets d'infrastructures grâce à sa capacité d'exportation des outils industriels et à sa capacité de financement. En même temps, le commerce entre la Chine et les pays de la BRI a enregistré une croissance très rapide. Selon les données de la Douane chinoise, le commerce entre la Chine et les pays de la BRI a représenté plus de 5 000 milliards de dollars US entre 2013 et 2017. Si l'on prend l'année 2017, le commerce entre la Chine et les pays le long de BRI a augmenté de 17,8 % pour s'élever à 7 000 milliards de CNY, ce qui représente 26,5 % du commerce extérieur de la Chine. À l'intérieur de ce chiffre, la part de l'exportation a augmenté de 12,1 % (4 300 milliards de CNY) et la part de l'importation de 26,8 % (3 070 milliards de CNY).

Malgré tout, le marché mondial des pays développés est saturé et la capacité de consommation sur les marchés des pays le long de BRI est encore insuffisante. De plus, parmi les trois moteurs qui ont poussé la croissance de l'économie chinoise, l'investissement et l'export ne peuvent plus assurer la bonne crois-

sance économique du pays comme auparavant. L'économie chinoise et l'économie mondiale ont donc toutes deux besoin d'un nouveau moteur qui est la consommation pour assurer une croissance plus vigoureuse. C'est dans ce contexte que la CIIE a été proposée par Xi Jinping lors du Sommet de la Coopération Internationale de la BRI tenu à Pékin le 14 mai 2017.

La première édition de la CIIE s'est déroulée à Shanghai du 5 au 10 novembre sur le thème « Une nouvelle ère, un futur partagé ». Elle a réuni 172 pays, régions et organisations internationales dont 58 pays de la BRI, 3 600 exposants dont un tiers des pays de la BRI, 400 000 visiteurs

La CIIE répond tout d'abord aux besoins de la Chine elle-même.

professionnels chinois et 58 milliards de dollars US environ de contrats ou protocoles ont été signés.

La CIIE répond tout d'abord aux besoins de la Chine elle-même. La Chine a besoin de mettre à niveau sa consommation. Les produits exposés sont tous de bonne qualité et répondent dans une large mesure aux besoins de mise à niveau de consommation pour les consommateurs chinois qui désirent plus de choix. En même temps, à travers l'élargissement de l'importation des biens et des services de bonne qualité et de pointe, le gouvernement chinois espère pouvoir forcer ou au moins stimuler les entreprises chinoises à améliorer leur capacité de développement et d'innovation, de mettre à niveau leurs produits afin

de les faire passer du stade « fabriqué en Chine » au stade « créé en Chine ». La première CIIE est sans aucun doute un événement important dont la signification va certainement au-delà d'une simple foire internationale d'importation dont le seul bénéficiaire serait la Chine. Elle a donné un signe fort d'une nouvelle période d'ouverture de la Chine sur l'extérieur, et en particulier d'ouverture de son marché de consommation de 1,4 milliard d'habitants à tous les autres pays du monde. À l'heure où le protectionnisme et l'unilatéralisme progressent et que la mondialisation de l'économie connaît des revers, cette première exposition de l'importation témoigne de l'attitude toujours ouverte de la Chine, injectant une énergie positive dans la coopération mondiale gagnant-gagnant. Elle a également créé une attente claire et positive à l'économie mondiale en annonçant que d'ici 15 ans, la Chine va importer 40 000 milliards de dollars US de biens et de services de l'étranger, ce qui offrira d'importantes opportunités aux entreprises du monde entier. Et enfin, elle constitue une nouvelle plateforme pour une coopération inclusive pour tous les pays du monde. Dans un contexte d'unilatéralisme international et de protectionnisme, cette plateforme pour une coopération inclusive reflète pleinement les intérêts de toutes les parties impliquées dans le commerce mondial, favorisant la mondialisation économique, un développement plus ouvert, équilibré et gagnant-gagnant et, in fine, la construction de ce que Xi Jinping appelle la communauté de destin de l'humanité. ■

La BRI et la stratégie des zones spéciales

Fabien Pacory, CCE Hongkong

La lettre de la Chine hors les murs n° 26, novembre 2018



© kromkathog - stock.adobe.com

Le système bancaire change pour favoriser l'internationalisation du CNY et de sa zone d'influence.

RAPPEL : QU'EST-CE QUE LA BRI ?

En 2013 le Président chinois annonce à Astana puis à Jakarta le lancement d'une initiative ambitieuse, les Nouvelles Routes de la Soie. Le premier groupe en charge du développement de l'initiative Belt and Road dite « BRI » est formé fin 2014 et son *leadership* rendu public en 2015 ; son comité rapporte directement au Conseil d'État de la République Populaire de Chine. La Chine a alors besoin de trouver de nouvelles zones d'exportation pour être moins dépendante ou vulnérable à ses exportations vers les États-Unis ou l'Europe, ce

qui de plus peut lui permettre d'utiliser ses surcapacités. Avec la BRI, la Chine développe de nouvelles voies terrestres et maritimes grâce à de forts investissements en infrastructures. Elle arrive de ce fait à créer de puissants corridors logistiques, de nouveaux *hubs* et routes commerciales tout en développant de nouveaux points d'approvisionnements en matières premières, une meilleure sécurité énergétique, en terres rares tout comme en hydrocarbures. C'est ce que certains experts nomment l'émergence d'un nouveau type de mondialisation ; avec la création de nouvelles règles du jeu, la Chine essaye de mettre en place

une mondialisation 2.0, de nouvelles méthodes avec son propre écosystème, une nouvelle donne et surtout une nouvelle « assise » dans la géopolitique actuelle. Elle peut ainsi mieux contrôler ses frontières en amont, avoir de meilleures relations et un meilleur contrôle de l'Asie centrale. Elle réalise des engagements qui lui permettent d'avoir une meilleure lecture et une meilleure dynamique sur l'ASEAN, l'Afrique et le Moyen-Orient. La Chine investit dans de nombreuses infrastructures portuaires et ferroviaires pour de meilleurs accès maritimes qui vont lui permettre également un contrôle portuaire stratégique pour sa Marine dans de nombreux pays (on note une très forte croissance des dépenses militaires depuis la mise en place de la BRI). Derrière tout cela, c'est aussi la mise en place d'un système bancaire qui doit permettre plus facilement l'internationalisation du CNY et de sa zone d'influence.

La Chine réalise des investissements colossaux avec l'aide d'institutions financières. En 2016, c'est la création à Pékin de la Banque Asiatique d'Investissements et Infrastructures (AIIB) pour concurrencer la Banque Asiatique de Développement (ADB) mais aussi pour établir une forme d'alternative à la Banque mondiale. L'AIIB est aussi très proche de la Nouvelle Banque de Développement (NDB) créée en 2014 par les membres des BRICS, dont le siège est à Shanghai.

Le montant global des projets reliés à la BRI reste inconnu mais on estime qu'il y a à ce jour environ 1700 projets complétés ou en cours de réalisation dans différents types de secteurs et industries. En 2014

est créé le Silk Road Fund, fonds souverain chinois destiné à financer quasi uniquement la BRI. Créé conjointement par la SAFE qui gère les réserves en devises étrangères, la China Investment Corporation, la Banque d'Exportation et d'Importation de Chine et la Banque de Développement de Chine (CDB). Avec le China Insurance Investment Fund, il finance d'autres projets dans de meilleures conditions mais permet également aux sociétés ou aux gouvernements locaux sur la route de la soie de choisir plutôt le CNY que le dollar US.

BRI n'est pas seulement une volonté unilatérale et verticale d'un État ; c'est aussi la mise en place d'une myriade d'investissements industriels privés chinois, de sociétés, de décideurs, de gouvernements locaux, préfectoraux, provinciaux, qui veulent tous montrer leur soutien au projet tout en profitant des opportunités. L'initiative a plusieurs dimensions : environnementale, juridique, technologique, normative, pacifique, et un *soft power* et/ou un *sharp power* percutant. La Chine souhaite transformer

La Chine souhaite transformer la donne géopolitique et économique ; pour mieux la dynamiser, elle s'efforce de créer de nouveaux types de modèles.

la donne géopolitique et économique ; pour mieux la dynamiser, elle s'efforce de créer de nouveaux types de modèles et protocoles qui vont bien au-delà de la « Go Out Policy ». Les corridors économiques Chine-Pakistan (CPEC) et Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar (BCIM) en sont de bons exemples.



© Photo by Denys Nevozhai on Unsplash

Shenzhen, une des quatre premières villes de Chine à avoir eu le statut de zone économique spéciale.

La Chine développe un nouveau type de multilatéralisme et se retrouve au centre de nouveaux enjeux de coopération, d'une meilleure intégration régionale. Le World Pensions Council reconnaît que BRI pourrait transformer l'ordre économique mondial. Entre 2014 et 2016 le volume de commerce de la Chine avec les pays situés le long des Nouvelles Routes de la Soie atteint 3000 milliards de dollars USD.

LA STRATÉGIE DES FREE TRADE ZONES (FTZ)

Dès 1978 la Chine commence à définir les Special Economic Zones (SEZ) surtout pour attirer de l'investissement extérieur; en 1980 le Comité permanent du Bureau politique approuve lors du 5^e Congrès quatre villes côtières (Shenzhen, Zhuhai, Shantou et Xiamen) comme premières *Special Economic Zones* avec des politiques économiques préférentielles.

Aujourd'hui, les zones économiques spéciales sont nombreuses en Chine et ont plusieurs spécificités et appellations. On compte 17 EPZ (Export Processing Zones), 54 Economic Technological Development Zones, 53 High Technology Development Zones et 15 Border Economic Cooperative Areas, Free Zones, Duty FZ, Free Ports, Foreign-Trade Zones, Industrial FZ, Export FZ, Qualifying Industrial Zones, Duty Free EPZ, Hybrid FTZ, Petrochemical FTZ...

Accompagnant la BRI, une nouvelle forme de mondialisation économique point avec l'apparition de zones économiques spéciales et de Free Trade Zone. La troisième session plénière du 18^e Congrès national du PCC en 2013 a demandé l'accélération de la mise en place d'une « stratégie de FTZ » avec les pays voisins de la Chine pour établir les bases de la création d'un réseau mondial de zones de commerce libre de haut standard afin de mieux saisir les

opportunités des nouvelles tendances économiques, permettre de meilleures stratégies de relations et d'affaires étrangères. Les FTZ doivent faciliter les investissements et les échanges commerciaux, permettre un meilleur accès des entreprises chinoises aux marchés internationaux, et insuffler une nouvelle dynamique dans un nouvel espace pour un meilleur développement économique chinois. Elles sont aussi des entités très importantes devant permettre à la Chine de mieux anticiper et participer à la formulation des règles et normes internationales concernant les échanges et conditions tarifaires, d'acquiescer un plus grand pouvoir institutionnel ainsi qu'une meilleure gouvernance économique globale et d'accroître ses intérêts. La dernière génération de FTZ est

Il existe désormais en Chine une vraie stratégie nationale pour chaque PFTZ.

constituée par les Pilot Free Trade Zones (PFTZ). Leurs objectifs sont de mettre l'accent sur une forme d'ouverture de l'économie et d'accélérer ce que le Premier ministre appelle la réforme structurelle interne. Dans le 13^e plan (2016–2020), les mots « Free Trade Zones » ou « Free Trade Areas » apparaissent plus de 11 fois. Les PFTZ sont des plateformes et laboratoires pour expérimenter de nouvelles règles d'innovations institutionnelles, commerciales ou des choix tactiques. Les PFTZ permettent de les examiner et de les tester sans risque, en espace clos, pour ensuite les dupliquer voire les éclater à l'échelle nationale, afin de construire

une version améliorée de l'économie chinoise. Les PFTZ de dernière génération sont à la fois très bien pensées et orchestrées. Ce sont de véritables véhicules polyvalents et multi-modulaires à plusieurs fonctions, des dispositifs de tests pour l'innovation financière afin d'éviter tout risque, pour piloter le changement et la transition vers des nouvelles réformes sur le marché intérieur comme pour faire de la simulation, pratiquer différents scénarios, s'exercer, s'entraîner afin d'aller investir plus sereinement dans la zone de la BRI.

Il existe désormais en Chine une vraie stratégie nationale pour chaque PFTZ qui correspond – avec l'internationalisation du CNY – à une structuration plus commerciale des réformes concernant les investissements étrangers, ainsi qu'une meilleure orientation des entreprises afin d'obtenir des réponses plus rapides. Les points clé des PFTZ sont de promouvoir les réformes économiques mais aussi de dynamiser la croissance en créant des pôles de convergence d'industries, de fournisseurs de services, de logistiques, de chaîne d'approvisionnement ou de services financiers, afin d'atteindre les standards souhaités par le 13^e plan quinquennal. Il s'agit aussi de participer le plus rapidement possible au déploiement de la BRI, avec en point de mire une stimulation permanente vers le haut des zones qui entourent les PFTZ. Ces dernières sont des éléments essentiels et parfaitement complémentaires aux six dernières réformes majeures que sont : la libéralisation du commerce, des investissements, la réforme du système administratif, la réforme du système financier, la

nouvelle politique de taxes pour FTZ et la nouvelle politique pilote de commerce électronique transfrontière.

En effet, les PFTZ sont également des organisations clés pour le transfrontière mais également pour une plus grande et meilleure utilisation du CNY, car de nombreuses PFTZ permettent de meilleures solutions ou avantages financiers. Le commerce électronique transfrontière représente aussi de véritables enjeux pour l'économie, la valeur export du commerce électronique chinois était de 5 500 milliards de dollars US en 2016, soit près de 10 % du total exporté et près de 18 % en export B2C. Les FTZ permettent beaucoup de réactivité concernant la gestion de la chaîne d'approvisionnement, sa logistique, les inventaires, la consolidation, l'emballage, le marquage, le suivi et l'entreposage, les inspections et déclarations douanières. De nombreux protocoles douaniers d'import/export sont optimisés et continuellement améliorés. Les PFTZ collectent aussi des taxes et permettent un meilleur contrôle des taxes sur des points de passages identifiés. En 2016, les 4 PFTZ de Shanghai, Guangdong, Tianjin et Fujian ont généré plus de 409 milliards CNY de taxes.

FTZ et BRI : le mariage de raison

En 2017 on compte principalement 11 Free Trade zones en Chine continentale et une nouvelle dans la province de Hainan. Elles sont toutes considérées comme zones pilotes, ont des règles plutôt similaires mais certaines ont des fonctions géostratégiques, comme revitaliser le nord-est de la Chine, soutenir

le développement du Grand Ouest, renforcer l'équilibre de croissance du centre de la Chine. La FTZ de la province du Henan est très axée sur les échanges avec la BRI en Asie centrale, tandis que les FTZ des zones côtières soutiennent l'effort du Yangtze River Economic Belt et du Greater Bay Area dans le Sud, tout en participant à l'effort des Routes de la Soie maritimes. Ces PFTZ sont de plus en plus interconnectées et ont des processus d'échanges et de coopération très efficaces et sophistiqués. Ces FTZ sont en effet à la pointe de l'ingénierie et des métadonnées dans leur orchestration comme l'a très bien répété le président chinois récemment sur la PFTZ de Shenzhen Qianhai Hong Kong Cooperation Zone, pour aussi permettre « une industrie et des services avancés » pour préparer le « Made in China 2025 ». Grâce à leur expertise, les Chinois ont déployé des FTZ sur de nombreux axes stratégiques de la zone BRI, « prêtes à l'emploi » dans de nombreux pays d'Asie

Grace à leur expertise, les Chinois ont déployé des FTZ sur de nombreux axes stratégiques de la zone BRI, « prêtes à l'emploi » dans de nombreux pays d'Asie centrale et d'Afrique, avec ses modèles et ses protocoles.

centrale et d'Afrique, avec ses modèles et ses protocoles. La Chine commence à créer de nouvelles méthodologies, pour prodiguer plus facilement sa propre politique de coordination. Beaucoup plus que de simples parcs industriels, renforçant les nouveaux corridors



© Tomasz Kowalski/istockphoto

Port de Djibouti où la Chine a inauguré la plus importante FTZ en juillet 2018.

économiques, les « China's Overseas Economic & Trade Cooperation Zones », sont de nouvelles formes de modèles de gestion mixte. La Chine souhaite surtout montrer l'exemple; possédant désormais un vrai savoir-faire, elle est capable de montrer ses compétences avec le mode d'emploi d'une FTZ en pays émergent. Le système opérationnel de leurs FTZ est fiable et ils réussissent à conclure des partenariats locaux avec les principaux acteurs régionaux, d'autant plus qu'il existe des projets conjoints d'infrastructures comme les réseaux ferroviaires, ports en eau profonde...

Afrique : commerce et ressources

La Chine se retrouve au centre du déploiement des zones économiques spéciales africaines. En juillet 2018 la Chine inaugure la plus importante FTZ africaine, Djibouti International FTZ (DIFTZ), 4800 hectares et 3,5 milliards de dollars US. 240 hectares sont en

zone pilote pour quatre industries prioritaires (Commerce/Logistique, Export, Business, et Services financiers avec une division *Manufacturing* et *Duty-free Merchandise/Retail*). Cette zone vise à promouvoir la coopération économique avec le Rwanda, le Soudan, la Somalie, l'Éthiopie, mais surtout pour commencer les opérations avec l'Union africaine dans son ensemble. La Chine vient de signer et d'investir 620 millions de dollars US en octobre 2018, pour la première phase d'Uganda-China Free Zone of International Industrial Cooperation, aux frontières du Rwanda, du Kenya et de la Tanzanie.

Asie du Sud-Est : accompagner le développement des axes de communication

Les liens étroits que la Chine désire encore renforcer avec l'ASEAN et plus particulièrement la zone du Mékong donnent naissance par exemple à une

FTZ TRILATÉRALE PARTAGÉE PAR LA CHINE, LA THAÏLANDE ET LE LAOS



FTZ située à la frontière entre le Laos et la Thaïlande. C'est la première fois que la Chine annule ainsi les droits de douane et la TVA sur des transactions frontalières entre des pays ne partageant pas de frontières avec elle.

Europe : une nouvelle donne, BRI + UEEA

Les défis pour la Chine avec la BRI sont multiples et diversifiés. Le jeu des alliances et combinaisons entre l'Union économique eurasiatique, la Chine et les pays de la BRI utilisant les FTZ crée une situation géopolitique inédite. Entrée en vigueur en 2015, l'Union économique Eurasiatique (UEEA) et la Chine ont déclaré s'accorder afin de créer une convergence commune entre la BRI et l'UEEA. En 2014, l'UEEA a produit plus de 15 % de la production de pétrole mondiale et plus de 20 % de la production mondiale de gaz.

L'AVENIR DES ZONES SPÉCIALES

La Chine réussit à mettre en place une architecture unique avec la BRI, et l'intérêt des FTZ est d'autant plus évident lorsqu'on parle de route de la soie digitale, ce que certains nomment déjà le « Telecom or Cable Global Empire ». Afin de faire de la BRI un environnement digitalisé très performant, l'intégration des données, de l'intelligence artificielle et d'internet permet de mieux développer et contrôler des « smart cities » et/ou « smart areas ».

À l'occasion du cinquième anniversaire de la BRI, le ministère du Commerce a publié cet automne les résultats et projets principaux. Entre 2020 et 2025, la Chine commencera à brancher des Free Trade Ports à ses PFTZ pour en faire des « Global Innovation Shipping Centers ». Parmi ses principaux besoins, la Chine doit créer du « consensus ». Elle sait qu'elle doit avant tout être capable de

créer de nouveaux mécanismes de gouvernance, des enjeux cruciaux qui vont lui permettre d'être très tactique. Dans ses prochaines étapes, la BRI pourra être un complément ou même rivaliser avec le G20 ou l'APEC, la première étape

BRI et FTZ forment à ce jour le plus gros programme d'infrastructure intercontinental que le monde ait connu.

étant la réalisation de sommets ou fora tout aussi respectables que Davos. La Chine est dans le même temps en train d'étendre de nouvelles politiques concrètes comme le Greater Bay Area intégrant Hong Kong et Macao à la province du Guangdong.

BRI est une initiative historique, qui connaîtra des succès tout comme des complications vu l'immensité du projet. L'émergence de la Chine comme l'un des acteurs principaux de la sécurité régionale s'affirme. Dans un rôle de gouvernance plus globale, plus présente sur les questions liées aux affaires de diplomatie, de défense et de commerce international, la Chine est désormais un acteur crucial dans la création de nouveaux standards, de nouveaux traités, d'échanges et d'accords bilatéraux, et il faut s'habituer à parler de China Standard 2035. La Banque mondiale prend très au sérieux les projets BRI en ayant déjà investi plus de 80 milliards de dollars US dans de nombreux projets d'infrastructures. Elle rappelle récemment que : « *BRI c'est 66 pays, 30 % du PIB mondial, 62 % de la population mondiale et 75 % des réserves d'énergie connues. BRI doit pouvoir sans aucun doute améliorer*

la coopération et la connectivité régionale et ainsi générer de la croissance et réduire la pauvreté ».

BRI et FTZ forment à ce jour le plus gros programme d'infrastructure intercontinental que le monde ait connu. Les alternatives concurrentes (indopacifiques ou autres) demeurent sommaires face à l'ampleur et l'effort de coordination de la BRI. Nous sommes face à une nouvelle situation, un nouvel écosystème en permanente évolution avec des risques et des opportunités. À titre d'exemple, le Premier ministre chinois a aussi annoncé que la Chine investirait 250 milliards de dollars US en Amérique du Sud dans les dix prochaines années. Afin de profiter des stratégies de croissance, il est important de bien comprendre les interconnexions pour se positionner et réaliser de vrais ajustements. Les logiques chinoises et confucéennes sont telles que nous devons aussi savoir jouer le jeu, c'est-à-dire savoir partager les risques, montrer notre engagement dans ces nouveaux protocoles, afin d'être respectés, entendus et de pouvoir profiter de vraies adéquations. Les grands équilibres stratégiques se reconfigurent et les ambitions chinoises se dévoilent. ■





REPORTAGES ET TÉMOIGNAGES

UN REGARD EXTÉRIEUR SUR LA DIRECTION DU PROJET BRI : vues d'Astana et de Bangkok

Alexandre Xing, Lettre CHM n° 21, janvier 2018

Ce qui suit est la traduction d'un article publié en langue chinoise dans le *Blue Book Management 2017* de l'Académie en sciences sociales écrit par Lennart Rudstrom, professeur d'affaires transnationales au Centre International de la BS of Netherlands de Suzhou, et par Marylise Hébrard, CCE Chine.

La BRI peut représenter une alternative positive aux phénomènes habituellement constatés dans la politique économique et la coopération internationale :

- alternative aux politiques de développement qui ont mené à des erreurs : diktats et principes inadaptés car formulés par des institutions ne prenant pas en compte les conditions réelles des pays concernés ;
- alternative à des standards et autres

critères créant des problèmes aux pays en voie de développement.

La BRI peut accompagner sagement et efficacement la mutation actuelle de l'économie mondiale si elle prend en compte les intérêts de chacun. Les systèmes financiers, légaux, économiques, commerciaux et culturels, seront affectés directement ou indirectement. Des domaines tels que la législation, l'image de la Chine, la compréhension mutuelle ont été déjà expérimentés et l'action de

la Chine appréciée par les gouvernements. Il reste aux autres acteurs (individus, universités et entreprises) à participer en responsabilité et contribuer au projet pour obtenir des résultats probants.

La Chine ne doit pas reproduire les erreurs passées. Si elle rencontre des difficultés à mettre en place un système plus performant que l'actuel ordre (occidental), elle risque de perdre une part de sa crédibilité en tant que partenaire actif et respecté des pays en voie de développement. Afin d'illustrer les défis que Pékin va rencontrer, nous examinons deux pays radicalement différents.

LE CONTEXTE KAZAKH

Neuvième par la surface mais 62^e par la population, le Kazakhstan est un vaste pays peu peuplé devenu indépendant après cinquante ans d'appartenance à l'Union soviétique. Par sa position, le Kazakhstan doit prendre en compte deux grands voisins, Chine et Russie, et garde des liens étroits avec les autres pays d'Asie centrale. Ces liens sont facilités par l'usage d'une langue compréhensible du Xinjiang à la Turquie et la religion commune de l'Islam. Les pays du Golfe encouragent la pratique religieuse par leur aide économique.

Les routes de la soie constituent une opportunité de développement indépendant du grand voisin russe tout en améliorant l'infrastructure nécessaire à un tel pays. À cause de la faible population et du chômage important dans les villes où les industries de l'époque soviétique ont failli, les projets de développement ne doivent pas être vus comme de

nouveaux investissements dans les secteurs de l'infrastructure au service de l'économie chinoise. Ils peuvent renforcer la position de carrefour du Kazakhstan tout en développant l'emploi des populations locales dans les secteurs des services et de l'économie digitale.

LE CONTEXTE THAÏ

Cinquantième par la surface et 21^e par la population, la Thaïlande est une nation moyenne sur l'échiquier mondial mais la deuxième économie de l'ASEAN. Le pays est habitué à bénéficier de collaborations bilatérales mais sait protéger efficacement ses intérêts. À la suite de retournements économiques et de protectionnisme rampant, ses anciens modèles, États-Unis et Europe, ont été remplacés par l'Inde et la Chine. Le Japon reste le principal investisseur depuis les années 1990. Jamais colonisée et bien intégrée sur la scène internationale, la Thaïlande aspire à profiter de ses atouts et de sa position géographique pour devenir le centre de l'ASEAN continentale. Ses exportations représentent plus des deux tiers de son PNB.

Le projet d'infrastructure principal officiel est le corridor économique oriental (EEC) proche de Bangkok, autour du port en eau profonde de Laem Shebang, qui abrite déjà l'un des parcs industriels les plus modernes du pays. Son objectif est de mener le pays vers l'ère de l'industrie 4.0 et le sortir du piège du revenu moyen. Dix industries nouvelles sont prioritaires : automobiles de nouvelle génération, électronique intelligente, tourisme (médical, de bien-être



© Photo by Braden Jarvis on Unsplash

Bangkok. Les nouveaux modèles de la Thaïlande sont l'Inde et la Chine.

et de luxe), agriculture, biotechnologie, alimentation du futur, robots industriels, logistique et aéronautique, biochimie et biocarburants, digital, médical.

La Chine est le seul pays qui s'est montré capable de convertir les modèles de développement théoriques d'une économie planifiée en croissance réelle sur une longue période (30 ans) en développant des entreprises leaders en technologie. La Thaïlande souhaitant tirer les leçons de cette expérience, il est important que la présence chinoise privilégie la qualité par rapport à la quantité. Le gouvernement thaï considère la BRI comme un facteur clé de succès. La ligne ferroviaire à grande vitesse de Kunming à Singapour traversera la zone de l'EEC. Jusqu'à présent, la population locale en a tiré peu de bénéfice même si le tourisme chinois de masse a démarré. Les activités de la Chine sont

concentrées dans les domaines du transport (maritime), de la logistique (entrepôts et services douaniers), la vente d'équipement industriel et la construction.

Dirigé par l'armée depuis le coup d'État de 2014, le pays devrait revenir à un gouvernement civil en 2018. Le régime militaire a apporté la stabilité nécessaire à l'élaboration de plans d'investissement longs mais le pays reste divisé et même des personnalités éminentes critiquent la politique d'industrie 4.0.

PRINCIPALES INTERROGATIONS

Les questions posées par les projets de la BRI sont fondamentalement identiques dans les deux pays.

Réseaux de transport

- La crainte que l'infrastructure de transport réponde plus aux intérêts chinois

qu'aux besoins du pays hôte inclut celle de voir la Chine se réserver le contrôle financier et technique des opérations, l'emploi et les occasions d'affaires. Une preuve indirecte de cette crainte est la difficulté pour les Chinois d'obtenir un visa d'entrée au Kazakhstan.

- La BRI est souvent perçue sous son aspect réducteur de simple réseau de communications. Les autres domaines (échanges culturels et coopération approfondie) sont absents ou peu apparents pour un observateur extérieur.

- En matière économique et environnementale, les conséquences dépendent du contexte local social et géographique. En Thaïlande par exemple, les routes et trains surélevés peuvent avoir un impact majeur sur les inondations dans des provinces entières. Si l'introduction d'une ligne ferrée à grande vitesse favorise les liaisons entre gares éloignées, le micro-réseau local est oublié. Loin des compagnies locales de minibus jugées dangereuses, un projet de connexion locale avec les nouvelles lignes doit être réalisé.

Parties prenantes

- Les négociations liées à la BRI se déroulent surtout avec les gouvernements. La société civile (individus, académies, médias) n'y prend aucune part. Cela ne favorise ni la transparence ni l'acceptation. Thaïlande et Kazakhstan ont des gouvernements autoritaires peu habitués à maintenir des relations proches et efficaces avec leurs peuples.

Image du projet

Une communication efficace est nécessaire pour susciter une adhésion

qui favorisera le succès de l'opération.

- Des soupçons de corruption et de favoritisme sont souvent repris par les médias. Ils sont le résultat du défaut de transparence déjà évoqué et d'une image de la Chine déjà ancienne, mais viennent également du fait que les pays traversés par les routes de la soie ne sont pas des modèles en la matière.

- La BRI peut être difficile à comprendre pour les médias occidentaux à cause de sa taille exceptionnelle mais aussi des méthodes de travail en Asie. Ayant plus de lecteurs domestiques qu'étrangers, les journaux locaux en langue anglaise sont des supports nécessaires pour une communication correcte sur le projet.

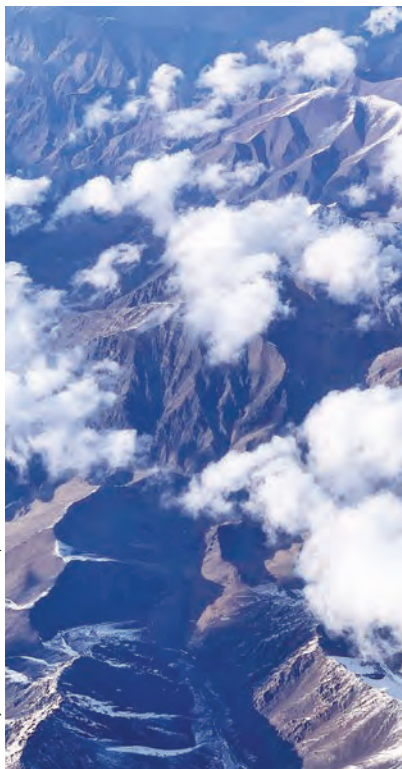
SAVOIR-FAIRE ET MANAGEMENT INTERNATIONAL

Certains obstacles rencontrés par les projets de la BRI sont dus à des problèmes généraux liés au processus d'internationalisation des entreprises chinoises, déjà évoqués dans la littérature académique :

1. « Le handicap de l'étranger » : à l'étranger, l'entreprise est en relation avec des institutions et des sociétés inconnues – situation qui n'est pas encore dans l'ADN de nombreuses sociétés chinoises.

2. Présence réduite : sorties récemment de leur pays et peu implantées directement, les sociétés chinoises sont rares, d'autant que leur nombre est lui-même réduit en Chine. Il devient donc malaisé pour elles de compter sur l'aide d'autres compatriotes dans le même secteur et leur compétitivité s'en trouve affaiblie face aux sociétés étrangères.

3. Communication intersectorielle réduite : de par leurs habitudes sur le



Province d'Almaty. Les quelque 1 500 kilomètres de frontière entre le Kazakhstan et la Chine favorisent les échanges culturels entre les deux pays.

marché domestique, les sociétés chinoises ne sont pas habituées à travailler avec leurs homologues d'autres secteurs. Les fédérations et les départements gouvernementaux sont organisés par secteurs et ne peuvent non plus constituer une aide par leur expérience.

4. Usage limité de la RSE pour s'engager dans de nouveaux marchés. En Chine, la RSE est plus développée dans les petites sociétés privées innovatrices que dans les grandes sociétés d'État.

5. Expérience chinoise: bien des problèmes rencontrés dans le pays hôte sont des sujets déjà connus et traités. Les réseaux de transport et les programmes d'infrastructure ont été discutés avant le démarrage de la BRI mais les imposer tels quels aux gouvernements et parties prenantes locales contredirait la doctrine chinoise de non-ingérence qui rassure le pays hôte. Pour s'impliquer efficacement avec l'ensemble des parties prenantes, il n'y a pas d'autre solution que constituer des équipes biculturelles et chercher des interfaces naturelles. Dans nos cas de figure, les populations habitant les frontières chinoises avec la Thaïlande et le Kazakhstan sont ces interfaces qui permettent les échanges par leur culture et leur langue.

BÉNÉFICES POTENTIELS

Hors profits générés directement par les nouveaux réseaux de transport, la BRI peut créer des gains sociétaux et économiques dans certains secteurs :

Construction d'écosystèmes

Un projet centré sur l'infrastructure de transport apparaît comme le moyen de distribuer massivement des produits chinois sur de nouveaux marchés. Une méthode pour combattre cette image est de lancer des coopérations dans des secteurs de haute valeur ajoutée. Les sociétés chinoises présentes dans les expositions d'innovation et de *high-tech* le sont trop souvent de manière institutionnelle sous la houlette du gouvernement de Pékin, ce qui n'encourage pas l'esprit de *startup* et les coopérations concrètes. Sans un but commercial

précis et une forte image d'entreprise, les discussions amicales ne se transformeront pas en mariages féconds.

Coopération transfrontière au niveau de l'entreprise

L'ASEAN est une zone très compétitive où beaucoup d'entreprises de nombreux pays luttent pour une part de marché. Pour les *startups*, le marché domestique est trop réduit. Le projet récent de promouvoir le lancement de « startups ASEAN » vient de l'observation des jeunes pousses chinoises (Alibaba, WeChat...), nourries sur un marché national très étendu, ce qui leur a permis de se lancer à l'international.

Les solutions de plateformes du style Alibaba et WeChat peuvent créer en Thaïlande des écosystèmes entiers de petites sociétés. Les projets actuels d'installation d'Alibaba dans l'AEC peuvent montrer la voie à des collaborations sino-thaïes entre des petites sociétés disséminées sur le territoire, et les fusions ou coopérations entre sociétés gérées par la BRI peuvent être une réponse au problème mondial du faible taux de succès constaté dans les incubateurs.

RÉGLEMENTATIONS : STANDARDS, NORMES ET LOIS

La transparence peut éviter le soupçon de corruption. La Chine doit mettre en place des normes concernant les pratiques (construction, production) et les biens importés ou exportés par les nouvelles routes.

Pour satisfaire les besoins du cadre économique présent et à venir, ces normes

doivent être développées par les nouveaux acteurs et concerner :

- les conditions de travail : protection des employés, leurs parents et, plus largement, l'environnement social ;
- les conditions de production : traçabilité des matières premières, traitement des déchets ;
- la protection de l'environnement (particulièrement pour les matières premières nécessaires à la construction, les ressources utilisées pour le transport, les

Des méthodes d'approvisionnement strictement régies par la loi ou le contrat évitent de les soumettre à la corruption et au favoritisme car les liens entre administration et entreprises sont contrôlés.

adjuvants de fabrication, le traitement des déchets) et le contrôle de l'exploitation des ressources naturelles.

Les lois et réglementations contractuelles sont des outils utiles pour les échanges commerciaux et économiques, et parmi eux les partenariats public-privé, largement utilisés dans le cadre de la BRI. Les relations ainsi créées avec des entreprises ancrent le partenariat dans le pays hôte et leur donnent une visibilité locale en améliorant leur image.

Des méthodes d'approvisionnement strictement régies par la loi ou le contrat évitent de les soumettre à la corruption et au favoritisme car les liens entre administration et entreprises sont contrôlés. Les critères de sélection des entreprises doivent suivre un processus transparent.

SOLUTIONS SUBSTITUTIVES AUX NORMES

Des exemples de normes mal définies ou mises en application de façon maladroite existent dans des pays forcés d'appliquer des normes non adaptées à leur niveau de développement et leur environnement social: la conséquence a souvent été un ralentissement du développement économique et social.

Des accords bilatéraux peuvent se substituer à l'importation de normes inadaptées aux conditions locales. Ces accords doivent dessiner une relation ouverte prenant en compte une perspective régionale et internationale élargie. Le défi est de conclure un grand nombre de ces accords et de coordonner leurs effets sur une grande échelle.

Des « valeurs asiatiques » pourraient constituer certaines normes dans quelques pays concernés par la BRI. Si les religions ne peuvent être un facteur d'unité au vu de leur diversité, les valeurs sociétales liées à l'entraide familiale et sociale, les traditions rurales et communautaires sont presque partout partagées. Des réglementations et normes basées sur elles peuvent servir de ciment social.

IMPLICATION DES PARTIES PRENANTES

Les groupes asiatiques utilisent désormais intensivement de nouveaux canaux de communication tels que médias sociaux et réseaux organisés. Destinés à améliorer la compréhension mutuelle, ils peuvent dériver vers des conflits explicites. Ce type de connexion avec des acteurs externes semble approprié dans les problèmes sociétaux

élargis créés par les projets de la BRI si les parties prenantes sont clairement identifiées au début du projet.

De nouveaux types de partenariats peuvent être utilisés pour mieux connecter des éléments étrangers ou opposés. Déjà habituée à travailler en Chine avec des ONG internationales, la Chine peut utiliser le même canal pour la gestion de projets dans les pays hôtes. Hors BRI, un partenariat intéressant existe en Thaïlande entre Thai Union Group, producteur de 20 % des produits à base de thon dans le monde; une meilleure compréhension réciproque doit permettre une meilleure commercialisation des produits de TUG en Europe. L'expérience de la Chine dans la collaboration avec les ONG peut améliorer l'efficacité des projets BRI: si ces projets peuvent devenir des exemples de gestion dans une région à la grande diversité, le vecteur d'image sera puissant.

SÉCURITÉ ET CONTRÔLE DE L'INTERNET

Les projets de la BRI rencontrent des problèmes de sécurité dans les régions frontières éloignées. Si ceux liés au trafic de drogue, d'armes et de marchandises relèvent des polices locales et non de gestion de la BRI, les projets de cette dernière peuvent en pâtir mais participer à leur solution. Une meilleure couverture par le réseau de télécommunications et la standardisation des procédés de géolocalisation des marchandises accompagnera les projets BRI. Très utiles pour les recherches policières, ces procédés verront leur mise en place transfrontière facilitée par la nature de la BRI.

PARTAGE DES SAVOIRS

La plupart des suggestions ci-dessus demandant un partage des savoirs, des ateliers académiques internationaux dans la région peuvent aider à anticiper certains obstacles, tensions ethniques ou nationales, incompatibilité entre méthodes de travail locales et gestion à la chinoise, problème d'accès aux archives et accroissement d'une géo-politisation. Les études académiques sont des sources utiles et des ateliers actifs peuvent renforcer la compétence interculturelle de leurs membres. La recherche académique peut s'avérer difficile dans les régions concernées à cause de traditions culturelles différentes (par exemple l'héritage soviétique), de difficulté d'accès aux archives et au rassemblement de traditions orales. Les ensei-

Les enseignants asiatiques ont des difficultés à accéder aux débats mondiaux, aux sources et bases de données informatisées, et à publier le résultat de leurs recherches dans des publications internationales.

gnants asiatiques ont également des difficultés à accéder aux débats mondiaux, aux sources et bases de données informatisées, et à publier le résultat de leurs recherches dans des publications internationales, étape fondamentale pour l'accroissement des compétences et la constitution de réseaux de contact mondiaux. La constitution de systèmes

d'information communs est un accélérateur efficace de promotion de l'échange des savoirs entre groupes disparates.

Les jeunes talents de tous bords sont très intéressés par la connaissance des autres pays. En ASEAN, les étudiants sont la cible de nombreuses campagnes d'« identité ASEAN ». Mais ils ont besoin d'opportunités concrètes pour réaliser leurs rêves et explorer leur environnement.

CONCLUSION

Bonne décision et efficacité dans la gestion de projets demandent une vision claire des résultats finaux. Les effets sociétaux qui sont envisagés ci-dessus sont liés intimement à la gestion de projet. Même si les décisions quotidiennes relèvent d'une pratique terre à terre, un gestionnaire de projet doit être stimulé par une vision plus large de sa mission.

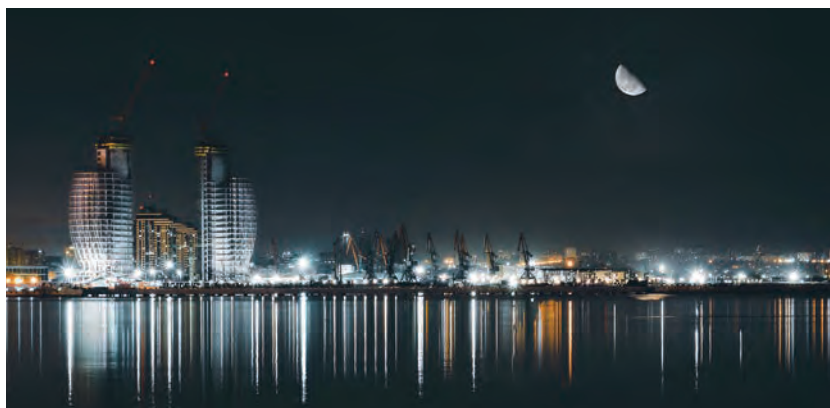
Le gestionnaire d'aujourd'hui doit maîtriser un éventail très large de compétences professionnelles pour exécuter les tâches qui lui ont été assignées : gestion des parties prenantes, communication sur le projet, processus d'internationalisation et management interculturel sont des atouts nécessaires pour accomplir les projets de la BRI.

La complexité et l'interdépendance croissantes des disciplines demandent une attitude ouverte et curieuse plutôt que des efforts dispersés. Une compétence généraliste permet au directeur de projet de comprendre rapidement les questions et surprises quotidiennes et agir en conséquence, c'est-à-dire écarter, rapporter, déléguer, examiner plus en détail ou tout simplement exécuter. ■

Un regard sur la BRI depuis Bakou, Tbilissi et Achgabat

Extrait de « L'Action de la Chine dans la région Caucase - Turkménistan », octobre 2017 » par les sections CCE d'Azerbaïdjan, de Géorgie et du Turkménistan

La lettre de la Chine hors les murs n° 22, mars 2018



Bakou. La Chine s'intéresse désormais au secteur pétrolier.

Le Turkménistan et le Sud Caucase sont des maillons essentiels du projet des nouvelles routes de la Soie lancé par la Chine en 2013 pour affirmer ses intérêts et distribuer ses produits sur le marché eurasiatique et européen. Le couloir terrestre passant par le Turkménistan et le Caucase est une alternative aux corridors est-ouest dominés par la Russie. Toutefois, la stratégie de pénétration de la Chine dans les trois pays est différente.

AZERBAÏDJAN

La coopération de ce pays avec la Chine s'est récemment intensifiée. Le président Ilham Aliyev s'est rendu quatre

fois en Chine. Son dernier voyage officiel (décembre 2015) a donné lieu à la signature d'une dizaine de contrats. Le nombre d'accords signés jusqu'à présent approche la cinquantaine.

• Les échanges commerciaux entre l'Azerbaïdjan et la Chine ont totalisé 975 millions de dollars US en 2016, en hausse de 73 % par rapport à 2015, malgré la baisse du prix des hydrocarbures, qui représentent l'essentiel des importations chinoises depuis l'Azerbaïdjan. 5,5 % des échanges de l'Azerbaïdjan ont été effectués avec la Chine, ce qui fait d'elle le cinquième partenaire commercial du pays. La Chine est devenue le troisième fournisseur de l'Azerbaïdjan avec 8,2 % des

importations azerbaïdjanaises en 2016.

Composées à 88 % de pétrole, les exportations à destination de la Chine ont atteint – malgré la baisse des prix – 272 millions de dollars US en 2016, en très forte hausse par rapport à 2015 (+410 %). La Chine est désormais le dixième client de l'Azerbaïdjan, alors qu'elle était 28^e en 2015.

La Chine est devenue le troisième fournisseur de l'Azerbaïdjan avec 8,2 % des importations azerbaïdjanaises en 2016.

- Selon les déclarations de Yu Chunchi, ambassadeur chinois à Bakou, le stock d'investissements chinois en Azerbaïdjan a dépassé 300 millions de dollars US. Ces investissements ont pour l'instant principalement concerné le secteur non-pétrolier, en particulier ceux de la construction (extension de l'usine de production de ciment de Qizildas par China Triumph International Engineering Group fin 2014) et de l'automobile (usine de montage de véhicules Lifan dans la république autonome du Naxcivan en 2015). La Chine s'intéresse à présent au secteur pétrolier et appuie la politique azerbaïdjanaise de diversification de l'économie, en particulier dans le secteur agricole (élevages de bétail et culture du coton). Dans le secteur des communications, Huawei projette d'implanter une usine à Bakou. Par ailleurs, la coopération dans le commerce électronique est déjà engagée (coopération d'Azerpocet avec China Electronic Trade Platform).

GÉORGIE

L'initiative BRI a donné une forte impulsion aux relations entre les deux pays déjà très liés sur le plan des échanges commerciaux. Parmi les points significatifs des relations récentes, il faut noter l'adhésion de la Géorgie à l'Asian Infrastructure Investment Bank et la signature, le 13 mai 2017, d'un accord de libre-échange, le premier dans la région pour la Chine. Négocié en un temps record (sept mois après la signature d'un protocole en octobre 2016 et de toutes premières discussions initiées en septembre 2015), cet accord permet à la Géorgie d'être exemptée de droits de douane sur 94 % de ses produits d'exportation et à la Chine de développer la production et l'exportation depuis la Géorgie à destination de l'Europe et de bénéficier de l'accord de libre-échange déjà signé entre la Géorgie et l'Union européenne.

- Le volume des échanges se situe autour de 700 millions de dollars US, chiffre significatif si on le rapporte à la taille de l'économie géorgienne et place la Chine en troisième position de partenariat derrière la Turquie et la Russie. Avec 7,9 % des exportations, la multiplication par 16 des exportations vers la Chine entre 2006 et 2016 est en partie due à la dégradation des relations commerciales avec la Russie à la suite de l'embargo décrété par Moscou sur les produits géorgiens qui a contraint les entreprises agroalimentaires à trouver de nouveaux débouchés à l'export. La Chine est le troisième fournisseur de la Géorgie avec 7,5 % de part de marché. Le commerce entre les deux partenaires



© Grigory Bruev - stock.adobe.com

Tbilissi. La Géorgie a signé un accord de libre-échange avec la Chine en 2017.

va bénéficier de l'accord de libre-échange qui doit entrer en vigueur en 2018. Les autorités géorgiennes se félicitent de l'accès privilégié à l'immense marché chinois dont bénéficieront les produits géorgiens, en particulier le vin.

• Selon l'office national géorgien des statistiques Géostat, les flux d'IDE entrants ont atteint 1,56 milliard de dollars USD en 2015 (en baisse de 11 % par rapport à 2014). Ces investissements se sont accrus à partir de 2012 avec l'arrivée de nouvelles sociétés du groupe Hualing dans les secteurs de la banque, des matériaux de construction, de l'hôtellerie et de la restauration.

• En 2015 et 2016, l'ouverture des zones économiques spéciales de Tbilissi et Koutaïssi ont représenté environ 230 millions de dollars US d'investissement. Dans le secteur routier, Sinohydro a remporté plusieurs contrats pour des tronçons de la nouvelle autoroute est-ouest qui reliera les ports de la mer Noire à l'Azerbaïdjan et, au-delà, aux pays d'Asie centrale. Dans le domaine ferroviaire, China Railway 23rd

Bureau prend part à plusieurs projets tels le contournement de Tbilissi ou l'amélioration des voies entre Tbilissi et l'ouest du pays. Dans la logistique, CEFC a annoncé mi-janvier 2017 son intention d'acquérir 75 % de la zone industrielle de Poti, située à proximité du port éponyme, qui a vocation à devenir une des plus grandes plateformes de transport multimodal du pays à quelques jours de mer du port du Pirée sous contrôle chinois. Enfin, en juin 2015, la Géorgie est devenue membre de la Banque Asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB) en apportant 54 millions de dollars US au capital de la nouvelle institution financière créée à l'initiative de la Chine.

TURKMÉNISTAN

La Chine est devenue au fil du temps, le principal partenaire commercial du Turkménistan. Le seuil des 100 millions de dollars USD d'échanges a été franchi en 2005. Le caractère stratégique de l'approvisionnement en gaz de la Chine par le Turkménistan a conduit



© Veilmal/istockphoto

Achgabat. Premier client de la Chine, le Turkménistan est aussi le deuxième fournisseur de Pékin.

à la création du pipeline gazier Asie centrale-Chine, mis en service en 2009. Aujourd'hui, le Turkménistan est le principal fournisseur de gaz de la Chine, après les défections successives de la Russie et de l'Iran, et la Chine est le principal acheteur de ce gaz. La relation entre les deux pays est donc de très haut niveau et les présidents chinois et turkmènes se rencontrent régulièrement.

- Les relations commerciales entre la Chine et le Turkménistan ont été analysées par le Service économique de l'ambassade de France à Bakou d'après les données du Comité turkmène des statistiques pour l'année 2015, mais l'information statistique officielle reste parcellaire et sa qualité très contestée. Le commerce extérieur du Turkménistan a totalisé 26,2 milliards de dollars US en 2015, soit une contraction de 28 % par rapport à 2014, liée à la baisse du prix du gaz, principal produit d'exportation. En 2015, le principal partenaire commercial du Turkménistan est la Chine (27 % du commerce extérieur national s'est effectué avec la Chine, part constante par rapport à 2014). Composées à 92 %

d'hydrocarbures, et en grande majorité de gaz, les exportations du Turkménistan ont perdu près de 40 % en valeur, passant de 18,5 milliards de dollars US en 2014 à 11,2 milliards de dollars US en 2015. Le reste des exportations, est principalement constitué de tissus et coton. La baisse du commerce extérieur turkmène s'explique aussi par la baisse de 16 % des importations, passées de 16,6 milliards de dollars US en 2014 à 14,1 milliards de dollars US en 2015. La Chine, qui absorbe 46 % des exportations turkmènes (5,61 milliards de dollars US), est de loin le premier client du Turkménistan et son deuxième fournisseur.

- La très grande majorité des investissements étrangers au Turkménistan est dirigée vers les secteurs pétrolier et gazier (qui représentent environ 40 % du PIB et 92 % des exportations en valeur en 2016 selon les statistiques officielles). La Chine est un investisseur particulièrement important. C'est surtout dans le secteur gazier que la Chine a réalisé d'importants investissements et ce dans le but qu'à l'horizon 2020, le Turkménistan puisse livrer à la Chine 65 milliards de m³ de

gaz par an. CNPC (Petrochina) fait partie des neuf entreprises étrangères actuellement engagées dans l'exploration et la production au Turkménistan.

Selon la presse officielle, près de 40 entreprises chinoises opéraient au Turkménistan à la fin de 2016. D'une valeur totale de 4 milliards de dollars US, 70 projets d'investissement auraient été enregistrés. En dehors des hydrocarbures, les entreprises chinoises sont présentes dans les secteurs des télécommunications, des transports, de l'agriculture, du textile, de la chimie et de l'agroalimentaire. Les chemins de fer turkmènes sont équipés en locomotives et wagons chinois. La Chine intervient également indirectement dans l'économie par le biais de projets d'infrastructure majeurs : CNPC a déclaré le 26 juillet 2017 qu'il assurerait le renforcement du pipeline gazier Turkménistan-Chine en territoire tadjik. Ce projet devrait être complété d'ici fin 2019 selon le ministre de l'Énergie tadjik. Les équipements nécessaires à la construction du *pipeline* et de plus de 40 tunnels en milieu montagneux ont déjà été acheminés par la Chine pour ce projet portant sur plus de 400 km, une capacité de 30 millions de m³ de gaz et d'une valeur de plus de 3 milliards de dollars US. Un projet de nouvelle route ferroviaire de la soie de 3 200 km entre Téhéran et Urumqi a été annoncé par China Railway Corp. L'électrification de la ligne Téhéran-Machhad fait partie de ce projet. Le financement de ce tronçon par la Chine a d'ores et déjà été conclu le 26 juillet 2017 et les travaux devraient s'achever en 2021. À terme, cette ligne

pourrait générer un échange annuel de 600 milliards de dollars US par an entre la Chine, l'Iran et l'ensemble des pays traversés, dont le Turkménistan.

À noter toutefois que la Chine n'est pas le seul pays asiatique implanté au Turkménistan. Depuis cinq ans la Corée du Sud et le Japon sont très actifs. Le Turkménistan est d'ailleurs en contact étroit avec le Japon dans le cadre d'un projet concurrent à la BRI. Les efforts d'infrastructure de la région, notamment dans le domaine ferroviaire comme en témoigne l'inauguration récente de la ligne BTK (Bakou-Tbilissi-Kars), sont d'ailleurs un vecteur additionnel de développement de la présence chinoise, en support à un des itinéraires phares de la BRI entre la Chine et la mer Méditerranée.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

L'initiative BRI a un impact majeur sur le développement des relations politiques et économiques entre la Chine et le Turkménistan, l'Azerbaïdjan et la Géorgie. Les relations politiques qu'entretient la Chine avec ces trois pays sont au beau fixe depuis longtemps et en constant développement. Toutefois, le niveau des échanges est très différent pour chacun de ces trois pays.

Globalement, la présence de la Chine dans les trois pays devrait se renforcer, que ce soit dans le domaine des hydrocarbures (importations de gaz turkmène, projet GPC de SOCAR), dans le domaine des infrastructures ferroviaires et routières et de la logistique, et dans une moindre mesure dans les domaines de la construction, de l'agriculture et du tourisme. ■

LA BRI VUE DE HONG KONG

Quelle place pour le port aux parfums sur les routes de la soie ?

Karine Hirn, CCE Hong Kong

La lettre de la Chine hors les murs n° 24, juillet 2018



© Photo by Joshua J. Cotten on Unsplash

Hong Kong demeure le centre financier international de la Chine.

A Hong Kong, il est tout simplement impossible d'échapper à la communication concernant le projet des routes de la soie ou de la Belt & Road Initiative (utilisons l'acronyme anglais BRI pour la suite de cet article, je ne peux pas m'habituer à la traduction française de « l'initiative la ceinture et la route »). Depuis quelques années, à chaque fois que je suis conviée à une cérémonie diplomatique ou gouvernementale, ou une rencontre avec les dirigeants locaux, je me diverts avant les petits fours, en répertoriant l'évocation du projet dans les discours des officiels ; je n'ai pas encore entendu un seul discours qui ne le mentionnait pas...

Fin juin 2018, le port aux parfums s'est aromatisé aux senteurs de la soie pour la troisième édition du forum BRI que les rédacteurs de « la Chine hors les murs » m'ont (fort cordialement) demandé de couvrir pour la lettre de juillet, espérant que cette lecture puisse faire concurrence aux mots croisés sur la plage. On en entend tellement parler qu'on oublie parfois que la BRI n'a que 4 ans et demi si l'on considère le discours à Astana du président Xi en 2013, comme la naissance de l'initiative qui aide la Chine à trouver sa place dans le système international. La BRI comporte deux ingrédients majeurs qui a priori placeraient Hong Kong au cœur des développements stratégiques de ce projet

colossal: la connexion (notamment maritime) entre la Chine et le reste du monde (ou en tous cas des 65 ou 80 ou 90 pays qui sont concernés – le nombre lui-même change en fonction des discours), et la nécessité de trouver des financements majeurs pour réaliser cette connexion.

SUPER CONNECTEUR

En effet, la force économique de Hong Kong est basée sur son rôle de super connecteur pendant les décennies durant lesquelles on a vu la Chine délivrer des taux de croissance inégalés, tirés par les exportations et donc dépendants d'une place d'échanges acceptée par les acheteurs comme par les vendeurs, et prendre place comme le plus grand marché de la consommation au monde pour les biens et services souvent négociés et échangés à Hong Kong. Tout visiteur sur la route entre l'aéroport et la ville aura remarqué les montagnes de conteneurs stockés dans le port, remplis de biens qui ne sont ni destinés aux Hongkongais, ni d'origine hongkongaise.

PLACE FINANCIÈRE DE PREMIER ORDRE

De plus, même si les places financières de Shanghai et Shenzhen font de l'ombre à Hong Kong, et s'ouvrent depuis quelques années grâce aux programmes « Stock Connect » et « Bond Connect », même si le PIB de Hong Kong est depuis 2017 dépassé par celui de Shenzhen, même s'il est clair pour tous que Hong Kong doit s'aligner sur les décisions de Pékin, il n'en reste pas moins que le port aux parfums demeure

le centre financier international de la Chine et que c'est donc ici que les grandes banques, les maisons de courtage, les sociétés d'assurance, les gérants d'actifs, les cabinets d'avocats sont à même de trouver des solutions pour attirer les capitaux et structurer ces flux dans un cadre réglementaire et législatif qui est accepté et respecté par tous les acteurs du commerce international et par les investisseurs.

ATOUTS MULTIPLES

Ce sont ces deux piliers, la connexion et le financement, qui ont été le plus évoqués pendant le Forum BRI organisé à Hong Kong et rassemblant plus de 5 000 participants dans le Centre de convention et d'exposition dans le port Victoria. L'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans « la ville chinoise la plus internationale, et une ville championne de la connectivité » (selon la chef exécutive de Hong Kong, Carrie Lam) est une base sûre pour le développement des plans chinois. On fait l'inventaire des atouts de Hong Kong notamment en matière de levée de capitaux (classement parmi les premières places financières pour les introductions en bourse), d'échanges de CNY (le premier *pool offshore* de la devise chinoise, avec 70 % de part de marché pour les échanges en CNY), de capacité physique des échanges. Sur ce point, nombreux sont les exemples : nouveau centre de logistique de 200 000 m², port de premier rang, autoroutes et voies ferroviaires connectant Hong Kong avec le Sud de la Chine, projet « Guangdong – Hong Kong – Macao Greater Bay area », une

zone générant un PIB de 1,5 milliard de dollars US (équivalent au PIB australien), ou encore des ambitions (fortes mais pas encore réalisées) de promotion de la finance verte.

UN DRAGON NE SUFFIT PAS TOUJOURS

Les représentants chinois se sont efforcés de présenter la BRI dans son contexte transnational, ce n'est pas un « solo chinois » (Xiao Yaqing, président de la SASAC) mais « une proposition chinoise pour créer une prospérité mondiale » (Madame Gao Yan, vice-ministre du Commerce), et la BRI a besoin de Hong Kong pour fleurir. L'image de Hong Kong en tant qu'une des économies les plus libérales au monde (même si le comité local des CCE pourrait peindre une réalité différente des classements et sondages d'opinion) serait-elle une aubaine pour faire taire les critiques de la BRI ? Son positionnement stratégique entre l'est et l'ouest, entre l'Asie du Nord et l'Asie du Sud, entre la Chine et l'Asie du Sud-Est a été évoqué plusieurs fois pendant le Forum. C'est d'ailleurs un représentant de l'ASEAN qui a été invité à conclure la partie des discours officiels. Le vice-premier ministre thaïlandais Jatusripitak a fait l'éloge de tous les avantages économiques et financiers de la BRI notamment en matière d'infrastructures et de partenariat entre les entreprises et le gouvernement. Il aurait dû d'ailleurs s'arrêter ici, au lieu d'abuser de son temps de parole et de s'emmêler les pinceaux en évoquant un dragon (animal populaire et révérend par ici !) dont la tête serait le

Greater Bay Area et le corps les pays de l'ASEAN, sans réussir à enthousiasmer le public du forum pourtant à majorité chinois et donc enclin à apprécier la métaphore. Les panels suivants, qu'ils soient constitués de représentants de petites ou grandes entreprises, du secteur privé ou public, d'autorités nationales ou étrangères, ont répété le même mantra. Les Indonésiens se sont montrés les plus convaincants et les plus optimistes tout en étant lucides sur les difficultés à réaliser rapidement une pléthore de projets, tout en prenant en compte des risques, notamment la corruption, l'endettement et l'impact écologique.

BÉNÉFICES EN CAS DE SUCCÈS ET... EN CAS DE PROBLÈME

Les dimensions géopolitiques de la BRI nécessitent une collaboration internationale pour laquelle Hong Kong est parfaitement qualifiée. Beaucoup des grands acteurs de l'initiative, notamment les grandes sociétés étatiques chinoises, les banques chinoises et internationales, les entreprises du BTP, les sociétés de conseil, sont présents à Hong Kong et très impliqués dans les projets de la BRI. Pour les entreprises françaises qui souhaitent profiter du mouvement, il serait judicieux de considérer comment cette participation peut se gérer à partir de Hong Kong. En cas de disputes sur certains de ces projets, Hong Kong revendique dès à présent sa position de capitale de l'arbitrage juridique, un autre type de services dont les acteurs de la BRI auront probablement besoin dans le futur. ■

LA BRI VUE DE BOSTON

L'an 1 de la nouvelle relation sino-américaine

Philippe Le Corre, CCE Boston Nouvelle-Angleterre
La lettre de la Chine hors les murs n° 25, septembre 2018



© Dillok - stock.adobe.com

Quoi qu'il arrive dans les mois qui viennent, 2018 restera comme une année-pivot dans l'aggravation des relations sino-américaines. C'est l'année où Donald Trump a lancé des sanctions commerciales contre la Chine (50 milliards de dollars, 200 milliards de dollars). C'est l'année où l'administration américaine a pris un tournant majeur dans sa politique « l'Amérique d'abord », en radicalisant ses propos et en nommant à des postes-clés des collaborateurs proches idéologiquement (Mike Pompeo, John Bolton) et prêts à en découdre avec

Pékin, responsable de nombreux maux de l'économie américaine. Et c'est l'année durant laquelle on a appelé « un chat, un chat ». À Washington, l'heure est au « China-bashing » en particulier dans le secteur économique, mais aussi dans le domaine militaire (mer de Chine du Sud), et politique (nombreuses critiques sur la montée en puissance de l'influence chinoise dans les universités et la société américaine).

Les éditorialistes s'en donnent à cœur joie: « *l'heure de l'affrontement sino-américain est arrivée* » écrivent tour à tour Tom Friedman et John Pomfret, alors que d'autres, dans le *Washington*

Post, *Foreign Policy* et *The Daily Beast*, enchaînent les enquêtes sur l'espionnage, notamment cyber et industriel, chinois aux États-Unis. Suite à une série de rapports sur l'action du Front uni et des services secrets chinois sur le territoire américain, un texte a été présenté au Sénat fin juin par le médiatique sénateur de Floride Marco Rubio, ex-candidat à la présidentielle. Il s'intitule: *Countering the Chinese Government and Communist Party's Political Influence Operations Act*. Bien que non-Américain, l'auteur de ces lignes lui-même a été auditionné au printemps dernier à la Chambre des représentants sur le thème de « l'influence chinoise en Europe ».

Rarement l'*establishment* américain s'était retrouvé autour d'un tel consensus face à la montée en puissance chinoise, à tel point que les sinologues « amis » de la Chine voient leur voix étouffée dans cette unanimité qui rappellerait presque le « French bashing » lors de la guerre en Irak en 2002. Dans son dernier numéro, la revue *Foreign Affairs* a ainsi interrogé 34 experts sur le thème suivant: « les intérêts de la Chine et des États-Unis sont-ils fondamentalement incompatibles? »: 16 ont répondu « oui », 18 « non » et trois sont restés neutres. Équilibré? Mais ce n'est pas ce qui ressort dans les grands médias américains. À Pékin dans les milieux autorisés, une véritable inquiétude était perceptible cet été. « *La relation sino-américaine est trop importante pour échouer, non seulement pour les deux pays mais aussi pour la situation sécuritaire dans la région et la paix dans le monde* » écrit un ancien général de

l'APL, Yao Yunzhu, dans *China-US Focus*. Au-delà de Trump et des excès de son administration, il faut reconnaître que les entreprises américaines basées en Chine sont en grande partie à l'origine de cette situation: à l'image de leurs consœurs européennes regroupées au sein de la chambre de commerce européenne, AmCham (American Chamber of Commerce in China), présidée de main de maître par William Zarit, martèle depuis plusieurs années un message à l'endroit des autorités chinoises: « *depuis vingt ans, nous avons tout essayé pour convaincre la Chine qu'elle devait ouvrir son marché, et nous n'avons fait aucun progrès* » déclarait-il en juin au début de la « guerre commerciale ». Alors que la Chine a été admise à l'Organisation Mondiale du Commerce en

Les sinologues « amis » de la Chine voient leur voix étouffée dans cette unanimité qui rappellerait presque le « French bashing » lors de la guerre en Irak en 2002.

2001, force est de constater que le marché chinois ne s'est pas suffisamment ouvert dans de nombreux secteurs, les entreprises étrangères subissant brimades et difficultés bureaucratiques. Au même moment, les groupes chinois ont multiplié les acquisitions à l'international sans grande difficulté avec l'aide généreuse des banques et des fonds chinois, y compris, récemment,



Huawei est quasiment *persona non grata* sur le marché américain.

sur fond de Belt and Road Initiative. Or depuis deux ans, l'organisme chargé de contrôler les investissements aux États-Unis, Committee on Foreign Investment in the United States (CFIUS, dont les pouvoirs viennent d'être renforcés par le Congrès) a multiplié les interventions, bloquant par exemple le rachat de l'Allemand Aixtron (semi-conducteurs) en 2016, et surtout la méga-fusion entre Qualcomm et Broadcom en mars 2018 (117 milliards de dollars US). Selon les États-Unis, cette dernière aurait en fait augmenté les chances de Huawei dans la très importante technologie 5G dans la téléphonie mobile. Contrairement à ZTE, sous-traitant pour certains produits américains « sauvé » *in extremis* – et temporairement – par Trump juste avant l'été, Huawei, très proche des autorités chinoises, est quasiment *persona*

non grata sur le marché américain pour des raisons de sécurité nationale.

Dans ce contexte, que pense-t-on aux États-Unis de la Belt and Road Initiative ? Pas grand-chose à vrai dire, si ce n'est qu'il s'agit d'une vision chinoise destinée à contrer la puissance américaine de par le monde. Lors du sommet de la BRI à Pékin en mai 2017, la Maison Blanche avait dépêché à la dernière minute le directeur Asie du Conseil national de sécurité Matthew Pottinger, mais ce dernier n'était pas revenu convaincu, c'est le moins que l'on puisse dire. En dehors de quelques *think-tanks* washingtoniens ayant publié des rapports de bonne facture sur le sujet, les « routes de la soie » à la mode de Pékin ne concernent guère les Américains. Côté entreprises, rares sont celles qui sont convaincues du potentiel que

pourrait représenter cette initiative, qui participe de l'expansion internationale chinoise tout en visant à recycler les surcapacités industrielles et financières.

En dehors de quelques *think-tanks* washingtoniens ayant publié des rapports de bonne facture sur le sujet, les « routes de la soie » à la mode de Pékin ne concernent guère les Américains.

« La Chine entend utiliser la BRI pour développer des liens économiques importants avec d'autres pays, tenter d'aligner leurs intérêts avec les siens, et éradiquer toute confrontation ou critique de l'approche chinoise sur les sujets sensibles » explique un récent rapport du Pentagone.

Moins alarmiste, l'Atlantic Council recommande que la BRI soit intégrée à l'ensemble des relations sino-américaines, en œuvrant à la sécurisation de la région (notamment le volet maritime), à la stabilisation énergétique et au dialogue Chine / États-Unis sur le multilatéralisme et les banques multilatérales (ADB, AIIB, Banque mondiale, etc...). Wishful thinking? « *Washington devrait être en mesure d'offrir sa propre vision pour le développement économique de l'Asie et de promouvoir la coopération* » ajoutait un rapport de l'AC publié fin 2017.

C'est l'objet de la stratégie indopacifique initiée par le département d'État en 2017, et qui recueille un certain écho. Avec des

mesures de plus en plus concrètes: le 30 juillet, dans le cadre de l'Indo-Pacific Business Forum, le secrétaire d'État Mike Pompeo a annoncé que Washington débloquerait 113 millions de dollars US à travers une nouvelle agence fédérale (US International Development Finance Corporation) afin de relancer des projets d'infrastructures dans la région. À cela s'ajouteront 25 millions de dollars US pour encourager les exportations technologiques américaines vers la région, et un accord de 350 millions de dollars US avec la Mongolie pour construire de nouvelles infrastructures dans le secteur de l'eau. D'autres projets sont en cours, notamment au Sri Lanka, pays auquel la Chine s'intéresse grandement depuis quelques années. Ces sommes semblent minimales par rapport à la BRI mais n'oublions pas que pour cette dernière aussi, les chiffres varient grandement.

La stratégie indopacifique ne remplacera ni le Traité transpacifique, dont l'Administration s'est retirée dès janvier 2017, ni l'OMC. Mais c'est une indication sur la nature de la relation sino-américaine pour les prochaines années: concurrentielle, pour ne pas dire conflictuelle. ■

LA BRI VUE DE TOKYO

Japon, Chine, Inde : coopération et compétition

Jean Michel Serre, Président du comité des CCE Japon
La lettre de la Chine hors les murs n°25, septembre 2018



© Photo by Jezael Melgoza on Unsplash

Tokyo. Le Japon se rapproche de la Chine pour permettre à ses entreprises de tirer profit de la BRI.

En tant que troisième puissance économique mondiale avec sa très forte capacité d'innovation, le Japon entend rester un des acteurs économiques majeurs de la scène internationale.

Dans un contexte géostratégique complexe et mouvant en Asie et dans le monde, la stratégie du Japon en termes économiques est une forme de coopération (coopération et compétition) avec la Chine.

Ainsi, tandis que le Japon déploie une stratégie internationale alternative pour développer ses investissements et son influence (la stratégie indopacifique avec les États-Unis, l'Australie et l'Inde), il se rapproche dans le même temps de la Chine pour permettre à ses

entreprises de tirer profit de l'initiative BRI. Les autorités japonaises conservent ainsi une attitude complexe envers la Chine. Ces derniers mois, l'effet conjugué de la pression des milieux d'affaires japonais et du retour à la normale des relations entre gouvernements a entraîné une évolution notable de la posture officielle japonaise pour plus de coopération avec la Chine dans les pays tiers. Cette politique se concrétise de plusieurs façons. Tour d'abord, plusieurs réunions de haut niveau entre les deux pays ont ou vont avoir lieu.

- Lors d'un sommet bilatéral en mai 2018 à Tokyo, le Premier ministre japonais Shinzo Abe et le Premier ministre chinois Li Keqiang ont annoncé souhaiter développer la coopération économique et

financière entre les deux pays. « *It is hard to deny that the Japan-China relationship had taken a long detour. But recently we have seen some improvement. China wants to work together with Japan to restore the relationship to the correct path, and to avoid a major reversion* », a déclaré Li Keqiang à l'occasion de la première visite d'un Premier ministre chinois au Japon en huit ans. Pékin et Tokyo ont signé 10 documents destinés à conforter leurs liens politiques et économiques, notamment un mémorandum sur la coopération en termes de développement du business dans les pays tiers. Le Japon et la Chine vont organiser conjointement un forum destiné au secteur public et privé de pays tiers. « *The first forum will be held during my upcoming visit to Beijing* », a déclaré Shinzo Abe.

• Un sommet des ministres des Finances est également prévu à Pékin. Ce sommet de « dialogue sur la finance » pourrait être le prélude d'un autre sommet entre le Premier ministre japonais Shinzo Abe et le président chinois Xi Jinping qui pourrait se tenir en octobre.

Le Japon souhaite demander à la Chine de développer en commun des infrastructures en Afrique et en Asie du Sud-Est. Tokyo souhaite notamment organiser prochainement une réunion commune pour proposer à Pékin sa participation à un grand projet de construction de routes traversant plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest. D'autres projets en commun sont à l'étude en Asie du Sud-Est, comme un projet de train rapide en Thaïlande et des projets dans le solaire. Le Japon et la Chine vont aussi étudier

des partenariats dans le secteur de la santé¹ et le financement des startups.

Dans le même temps, on assiste à une multiplication des projets d'investissement japonais en Inde. Tokyo a ainsi offert une aide record à l'Inde en financement. Le Japon va prêter à l'Inde 149 milliards de Yen (1,4 milliard de dollars US) pour des projets comme le tramway de Mumbai.

Taro Kono, ministre japonais des Affaires étrangères, et son homologue indien Sushma Swaraj se sont mis d'accord pour que le Japon contribue autant que possible au développement économique de l'Inde, Taro Kono considérant l'Inde comme « *Tokyo's most important partner in the Indo-Pacific region* ». Le Japon a ainsi porté à 384 milliards de yens pour l'année fiscale 2017 son financement pour l'Inde, le plus important pour un seul pays. Les deux ministres ont confirmé que leurs deux nations joindront leurs efforts pour aboutir à une dénucléarisation de la Corée du Nord. Taro Kono a également mentionné au gouvernement indien les efforts de Tokyo pour améliorer les relations entre le Japon et la Chine, les relations entre l'Inde et la Chine restant tendues notamment à cause de leurs différends territoriaux. ■

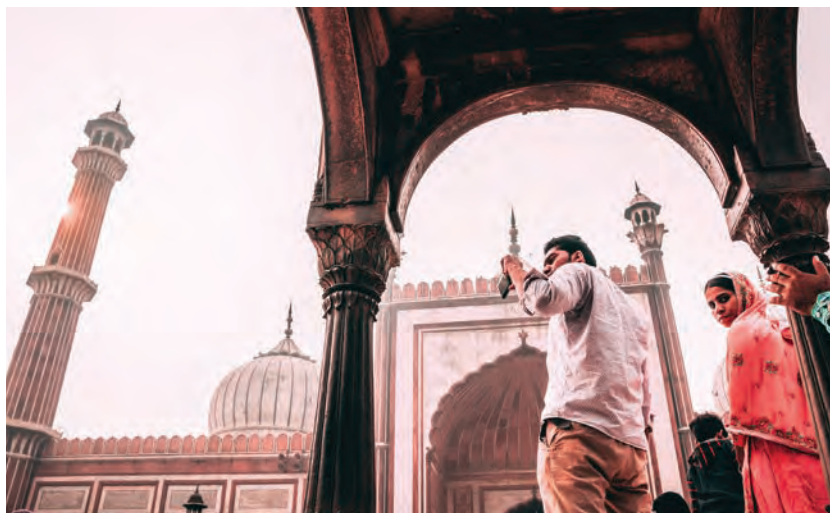
1. Dans le secteur de la santé (médicaments de prescription), on note une augmentation des efforts d'entreprises chinoises en direction du Japon : création de filiales, recherche de licences de médicaments d'origine japonaise pour le marché chinois, intérêt de fonds d'investissement chinois pour le secteur. Alors que le marché japonais du médicament est en récession, cette activité traduit à la fois une évolution de la maturité des entreprises chinoises dans ce secteur (soutenue par le renforcement des mesures favorables concernant la R&D en Chine) et leur volonté de se positionner sur un marché dans lequel elles ne participaient pas jusqu'à présent en dehors de leur pays.

LA BRI VUE DE L'INDE

Anatognismes et ambiguïtés face à la présence chinoise

Vivien Massot, CCE Inde

La lettre de la Chine hors les murs n° 26, novembre 2018



DÉVELOPPEMENT GÉOSTRATÉGIQUE DE LA CHINE ET POSITION DE L'INDE

L'émergence de la Chine au cours des dernières décennies a transformé les relations économiques et stratégiques globales, et en particulier en Asie. Les récentes initiatives politiques et financières chinoises visent principalement à favoriser une intégration commerciale croissante, mais peuvent être perçues négativement par les principaux partenaires de la Chine comme ayant une ambition d'expansion hégémonique des intérêts chinois.

Le développement économique de la Chine s'est en effet reposé sur des investissements colossaux en infrastructures, notamment de transports (routes, voies ferrées, aéroports, etc.) à travers le pays pour connecter les régions intérieures et occidentales aux régions orientales plus industrialisées. Cette expertise gagnée dans les infrastructures d'envergure et les projets de connectivité, ainsi que les capacités substantielles de production de matériaux (acier, ciment, etc.) se sont naturellement étendues au-delà des frontières chinoises. Les bénéfices économiques attendus des projets BRI sont

significatifs, étant donnés les besoins considérables en infrastructures pour les pays d'Asie et d'Europe centrale.

L'Inde a régulièrement exprimé son insatisfaction vis-à-vis des projets d'infrastructures soutenus par la Chine en Asie du Sud, région naturelle d'influence géostratégique pour l'Inde. En effet, la Chine a financé le développement de ports (Bangladesh, Birmanie, Sri Lanka, Pakistan) et de réseaux ferrés (Népal) dans les pays voisins de l'Inde. Dorénavant, la construction du réseau d'installations portuaires (à caractère commercial et militaire), dans le cadre de la stratégie du « collier de perles » dans l'océan Indien depuis le milieu des années 2000, a été complètement intégrée dans le cadre de la « route maritime » de la BRI. Cela accentue l'anxiété des autorités militaires et civiles indiennes sur le renforcement de la présence chinoise dans l'océan Indien, notamment dans la capacité potentielle de la Chine à adapter ses infrastructures pour pouvoir exercer un contrôle sécuritaire/militaire plus actif dans cette zone critique pour ses échanges internationaux (dont ses approvisionnements gigantesques en énergie). Cela souligne la lutte d'influence croissante entre l'Inde et la Chine sur le sous-continent asiatique et l'océan Indien.

PROJETS INTERCONTINENTaux ET SOUS-CONTINENTaux (POURTOUR DE L'INDE)

Officiellement lancée en 2013, la BRI est un soutien majeur pour la promotion des relations commerciales et le financement d'infrastructures. La BRI

comprend plusieurs projets clés en Asie du Sud :

- **Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM)**, lancé à la fin des années 1990. Ce corridor n'a pas bénéficié d'un soutien diplomatique régulier et doit faire face à des contraintes géographiques et géologiques complexes. Le projet routier de 2 800 km est pratiquement complété, avec deux tronçons de 200 km chacun (Silchar-Imphal en Inde et Kalewa-Monywa au Myanmar) en cours de construction. Récemment, la Chine a suggéré que le corridor économique bénéficie intégralement d'une ligne de train à grande vitesse pour réduire le temps de transport et favoriser les échanges commerciaux. En parallèle, le China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) est un réseau multimodal d'une longueur totale de 1 700 km (routes, oléoducs et gazoducs, port en eau profonde, etc.) permettant de connecter la province chinoise du Yunnan directement à l'océan Indien (port de Kyaukpyu) et à Yangon (capitale économique de la Birmanie); la mise en service du gazoduc en 2013 et de l'oléoduc en 2015, pour un coût total de 7,5 milliards de dollars US, a définitivement établi une empreinte stratégique chinoise en Birmanie.

- **La Twenty-First Century Maritime Silk Road (MSR)** est une combinaison de projets bilatéraux d'infrastructures, qui est dorénavant présentée comme une initiative multilatérale. Cette composante maritime et côtière de la BRI se concentre sur les zones d'intérêts stratégiques de la Chine, i.e. l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Les



Construction d'une autoroute à Hambantota au Sri Lanka. Le gouvernement indien a critiqué la reprise en main du contrôle et de la gestion du projet par des entreprises publiques chinoises.

projets de la MSR peuvent se présenter sous plusieurs formes : construction, extension, gestion d'une concession d'un port, financées et/ou effectuées par des entreprises chinoises ou avec une présence chinoise significative ; mais également des infrastructures généralement rattachées à un port (chantier naval, entrepôts), des zones industrielles dans des zones économiques spéciales. Trois projets de ports et d'activités économiques importantes dans les pays proches encerclent l'Inde : Hambantota au Sri Lanka, Kyaukpyu en Birmanie et Gwadar au Pakistan. Ce dernier projet est une partie intégrante du China-Pakistan Economic Corridor, tandis que le second est également inclus dans BCIM (point précédent). Le port de Hambantota au Sri Lanka a été mis en service en 2010 et étendu en 2014 avec un terminal pour les conteneurs ;

étant donnée l'importance du port de Colombo (et de son extension programmée), les opérations se sont avérées déficitaires, entraînant des difficultés pour l'opérateur à rembourser sa dette auprès de son créancier chinois ; le contrôle du port est alors passé sous pavillon chinois avec un contrat de concession de 99 ans.

- **Trans-Himalayan Economic Corridor (THEC)** : ce corridor économique pourrait contribuer substantiellement au développement des infrastructures (traversantes et transversales) et au désenclavement du Népal, avec la réduction de la dépendance du pays à l'Inde pour son commerce international. Même si l'idée d'un accord tripartite remonte à 2010, seul le Népal et la Chine sont déjà parvenus à un consensus pour renforcer leur coopération économique dans les domaines du ferroviaire, de la route, de

l'aviation, de l'électricité et des télécommunications, alors que l'Inde n'a pas offert d'engagement formel en faveur du THEC et préfère maintenir ses relations avec le Népal dans un format bilatéral.

• **Le China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)** est un ensemble de projets d'infrastructures (autoroutes, voies ferrées, production électrique) d'environ 60 milliards de dollars US.

RÉACTION DE L'INDE AUX PROJETS BRI (CPEC, SRI LANKA, ETC.)

L'Inde perçoit surtout la BRI comme une politique unilatérale chinoise, visant à établir une domination stratégique et économique sur l'ensemble des pays partenaires. L'Inde s'interroge également sur la transparence et les modalités de l'initiative... Même si l'Inde n'est pas opposée au développement des infrastructures en Asie, et en Asie du Sud en particulier, les implications des projets BRI la préoccupent.

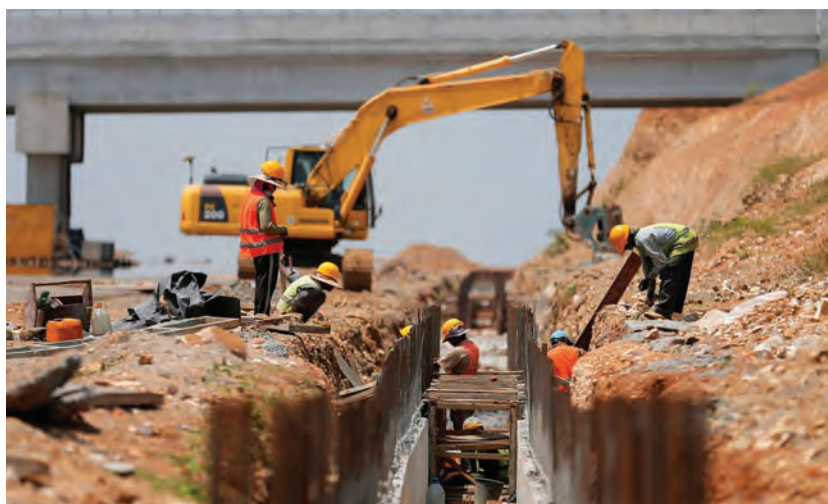
L'expansion des intérêts économiques chinois en Asie du Sud a un impact direct sur les intérêts stratégiques de l'Inde : les projets d'infrastructures de la BRI à proximité des frontières terrestres et maritimes de l'Inde affectent l'environnement sécuritaire et stratégique de l'Inde. Alors que ces projets contre-carrent les efforts de renforcement des relations bilatérales entre l'Inde et les pays voisins d'Asie du Sud, l'Inde se situe dans une position géostratégique inférieure à celle de la Chine, étant donné les écarts substantiels dans les financements extérieurs respectifs pour

les infrastructures et la place devenue prépondérante de la Chine dans les relations commerciales de chaque pays. De plus, l'Inde considère la BRI comme une atteinte à sa souveraineté territoriale, le sujet du litige est lié au CPEC qui traverse la région du Gilgit-Baltistan, territoire réclamé par le gouvernement indien depuis 1947. L'Inde n'accepte pas cette reconnaissance *de facto* par la Chine de la région comme faisant partie intégrante du Pakistan. Pour exprimer son mécontentement avec le CPEC, l'Inde était la seule grande économie à ne pas avoir participé au Forum International BRI à Pékin en mai 2017, où étaient présents 29 chefs d'États ou de gouvernement et des délégations de près de 130 pays. Aucun officiel du gouvernement indien, ni de représentant de

L'Inde considère la BRI comme une atteinte à sa souveraineté territoriale, le sujet du litige est lié au CPEC qui traverse la région du Gilgit-Baltistan, territoire réclamé par le gouvernement indien depuis 1947.

l'ambassade de l'Inde en Chine n'était présent au Sommet, se mettant ainsi à l'écart de l'ensemble du projet BRI.

S'agissant du port de Hambantota au Sri Lanka, le gouvernement indien a critiqué la reprise en main du contrôle et de la gestion par des entreprises publiques chinoises, soulignant la charge financière excessive due aux financements extérieurs parfois non-soutenables



© REUTERS - stock.adobe.com

Construction d'une autoroute à Hambantota au Sri Lanka. Le gouvernement indien a critiqué la reprise en main du contrôle et de la gestion du projet par des entreprises publiques chinoises.

octroyés par la Chine et les institutions multilatérales. L'utilisation croissante du port de Hambantota à des fins militaires (stationnement et ravitaillement de navires et de sous-marins), principalement par la Chine, inquiète les autorités indiennes pour des raisons de sécurité même si la Marine sri-lankaise a annoncé son intention d'y installer son centre de commandement méridional et, de ce fait, que l'utilisation de ce port à des fins militaires ne serait plus possible. Enfin, s'agissant du BCIM Economic Corridor, l'Inde a exposé beaucoup moins de contestations vis-à-vis de la Chine, car ce projet multilatéral, initialement fondé bien avant la BRI, a un objectif principal de coopération et facilitation des échanges, avec un projet de connectivité multimodale autour de zones économiques préalablement identifiées. Pour aller plus loin, l'Inde

pourrait même s'appuyer sur des infrastructures de la BRI pour développer de nouveaux corridors économiques: système de transport multimodal le long du fleuve Kaladan, frontière internationale entre l'Inde et la Birmanie; et projets de liaisons ferroviaires trilatérales entre l'Inde, la Birmanie et la Thaïlande. La convergence des corridors économiques en Birmanie devrait permettre un partage réussi de l'engagement de l'Inde et de la Chine en faveur du développement régional du commerce et des revenus.

APPROCHE DE L'INDE EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL : VISION, PROJETS ET RÉPONSES DE LA CHINE

Depuis son indépendance, l'Inde a entretenu une histoire de relations diplomatiques et socio-culturelles solides

avec les pays voisins d'Asie du Sud, à l'exception notable du Pakistan, mais l'Inde possède un pouvoir financier significativement moindre que la Chine pour le développement d'infrastructures hors de ses frontières (contraintes budgétaires et monétaires, besoins domestiques considérables).

L'Inde a été généralement lente à identifier, initier et implémenter une approche cohérente en faveur d'une meilleure connectivité en Asie du Sud ; ses partenaires dans la région n'étant pas réticents à des dispositifs alternatifs pour les infrastructures soutenues par l'Inde, occasionnellement associée à d'autres bailleurs de fonds internationaux, tels que le Japon ou la Banque Asiatique de Développement. De plus, l'Inde a initié une vision pour l'intégration économique sous-régionale (Bangladesh-Bhutan-India-Nepal, BBIN), avec un premier accord sur la libre circulation des véhicules signé en juin 2015.

La construction d'un premier port en eau profonde dans l'État du Kerala (Sud-Ouest de l'Inde) a débuté ; cela devrait potentiellement réduire la valeur commerciale et stratégique du port de Hambantota, construit, détenu et opéré par la Chine.

Par exemple, le système de transport multimodal à la frontière indo-birmane ambitionne d'offrir un meilleur accès maritime, via le port de Sittwe en Birmanie, aux territoires enclavés du Nord-Est de l'Inde grâce à des mécanismes avan-

tageux de coopération. Autre exemple significatif, une bonne relation diplomatique entre l'Inde et l'Iran a permis le redéveloppement du port de Chah Bahar en Iran (2 postes d'amarrage pour un investissement de 85 millions de dollars US inauguré en décembre 2017). Ce port permet à la fois à l'Inde de renforcer ses infrastructures multimodales de connectivité régionale, notamment avec l'Afghanistan, et de réduire l'influence stratégique du port de Gwadar au Pakistan (situé à seulement 72 km).

L'Inde considère plusieurs propositions d'investissements dans des ports au Sri Lanka (redéveloppement du port de Trincomalee, rénovations des ports de Palaly et Kanakaesanthurai), alors que la construction d'un premier port en eau profonde en Inde (au Kerala, État du Sud) a débuté ; cela devrait potentiellement réduire la valeur commerciale et stratégique du port de Hambantota, construit, détenu et opéré par la Chine.

CONCLUSION

La BRI rencontre une certaine réticence de l'Inde du fait du manque de transparence chinoise dans les projets d'infrastructures (financements des projets et surendettement des pays partenaires, ambitions géostratégiques sous-jacentes), et une forte opposition au CPEC en raison de la question de la souveraineté au Cachemire. En tout état de cause, l'Inde cherche toujours à préserver sa sphère d'influence naturelle (Asie du Sud, océan Indien) mais ne dispose pas de ressources financières suffisantes pour pouvoir contrecarrer les projets chinois d'intégration commerciale. ■

LA BRI VUE DE RUSSIE

Le mariage de l'ours et du panda

Rémi Paul, CCE Russie

La lettre de la Chine hors les murs n° 27, janvier 2019



Vladimir Poutine et Xi Jinping lors du sommet Shanghai Cooperation Organization (SCO) à Qingdao en juin 2018.

A l'image de la relation sino-russe, la perception en Russie de la « Belt & Road Initiative (BRI) » est ambivalente : à la fois porteuse de belles promesses, en particulier sur le plan économique, mais aussi de menaces pour la souveraineté russe et son influence régionale.

Le développement des routes de la soie, s'il atteint les objectifs qui lui sont assignés par Pékin peut favoriser en Russie un certain nombre de développements bénéfiques. En effet, si les axes sud de

l'initiative chinoise constituent la priorité de la stratégie d'influence régionale développée par Pékin en Asie centrale et méridionale, les chemins situés au nord sur le territoire russe ne sont pas pour autant mineurs : il s'agit d'une part de l'axe ferroviaire reliant la partie européenne du pays à l'Extrême-Orient russe, et d'autre part de la « Route maritime du nord » dans les eaux de l'océan arctique qui, si elle n'est pas partie intégrante du projet BRI s'intègre néanmoins dans la stratégie chinoise de diversification de ses voies d'échange.

Le premier sera très tributaire de la – lente – modernisation des chemins de fer russes, tandis que le second s'inscrit pleinement dans une des stratégies du gouvernement russe visant à anticiper les conséquences du réchauffement

Le gouvernement russe pense en priorité à affirmer sa présence stratégique ainsi que son contrôle de ces régions arctiques et de leurs ressources, il y voit aussi une évolution future des flux maritimes qui pourrait lui apporter des revenus non négligeables.

climatique et à investir dans un certain nombre d'infrastructures portuaires et logistiques qui permettront de viabiliser cette nouvelle route maritime. Si le gouvernement russe pense en priorité à affirmer sa présence stratégique ainsi que son contrôle de ces régions arctiques et de leurs ressources, il y voit aussi une évolution future des flux maritimes qui pourrait lui apporter des revenus non négligeables et l'aider dans le développement de ces territoires.

La perception russe de la BRI en Asie centrale est en revanche beaucoup plus contrastée en ce qu'elle vise clairement à permettre à la Chine de prendre définitivement le rôle de puissance économique – et politique – dominante dans cette région, à travers les investissements et le développement de la présence chinoise qui sont censés l'accompagner.

La Russie conserve encore aujourd'hui une importante influence culturelle,

linguistique, économique (à travers, entre autres, l'existence de l'Union économique et douanière eurasiatique), militaire (avec l'Organisation du Traité de Sécurité Collective, signé en 2002) sur la majorité des anciennes républiques soviétiques d'Asie centrale. Il n'en demeure pas moins qu'après l'indépendance de celles-ci, la région est (re-) devenue un terrain de conflit d'intérêts économiques et de rivalités politiques non seulement entre Chine et Russie, mais aussi avec l'Europe et les États-Unis (sans oublier la Corée et le Japon).

En fonction de la richesse de leur économie (donc de leurs sous-sols...) et au gré de leurs turbulences politiques propres, les nouvelles républiques ont été plus ou moins capables de s'affranchir de la tutelle russe et de créer de nouveaux équilibres visant à établir un « optimal d'équidistance » avec les grandes puissances rivalisant d'influence dans la région.

Les Nouvelles Routes de la Soie peuvent être perçues légitimement comme une offensive décisive du *soft power* économique chinois visant à assurer durablement sa prééminence dans une zone où elle s'approvisionne abondamment en pétrole, gaz et charbon, et où elle répand déjà massivement ses produits manufacturés à bas coût. En outre, le contrôle renforcé des zones d'extraction et des systèmes d'approvisionnement en hydrocarbures et ressources naturelles d'Asie centrale que vise ainsi la Chine lui conférera un pouvoir accru de négociation avec les Russes, également fournisseurs de ces matières premières. Néanmoins, la crise que traverse la



© SeppFriedhuber/istockphoto

La route maritime du Nord est un enjeu stratégique pour la Russie comme pour la Chine.

relation diplomatique de Moscou avec les puissances occidentales depuis 2014 contraint celle-ci à un rapprochement régulier, sans doute à regret, avec Pékin qui se traduit par un renforcement

La crise que traverse la relation diplomatique de Moscou avec les puissances occidentales depuis 2014 contraint celle-ci à un rapprochement régulier, sans doute à regret, avec Pékin.

ostentatoire des liens militaires illustrés par l'exercice VOSTOK 2018, une forte augmentation des projets industriels communs (comme celui d'avion long-courrier C929), mais surtout dans les chiffres du commerce (le commerce

bilatéral a crû de 30 % en 2018 pour atteindre 107,6 milliards de dollars US selon les douanes chinoises), de l'investissement (en 2017, la Chine prenait la tête des investisseurs étrangers en Russie, augmentant son stock d'IDE de 72 %) ainsi que du tourisme (1,5 million de touristes chinois ont visité la Russie en 2017 et y ont dépensé 2,5 milliards de dollars US, une fréquentation record en augmentation de 16 %).

Au vu de ces grandes manœuvres stratégiques et économiques en Asie centrale, dont les investissements financiers constituent l'arme principale, on peut légitimement s'interroger sur la modestie des moyens et visions européens dans ce « Grand Jeu » dont les résultats auront forcément un impact considérable sur l'avenir de nos pays. ■

LA BRI ET L'ITALIE : l'ombre de Marco Polo

Paul Clerc-Renaud, CCE Hong Kong

La lettre de la Chine hors les murs n° 28, mars 2019



Rome, villa Borghèse. Statue de Marco Polo

L'avatar sicilien de Marco Polo qui vient perturber un peu plus la scène européenne se nomme Michele Geraci. Après avoir enseigné la finance pendant dix ans à Shanghai, il s'est fait le chantre de la « solution chinoise » aux problèmes de la dette, de l'économie et de l'immigration auprès de Matteo Salvini qui l'a nommé sous-secrétaire d'État à l'Industrie et au Développement économique et auprès des dirigeants du mouvement « Cinq Étoiles » qui l'ont chargé de constituer

une « Chinese Task Force » qu'il codirige avec Luigi di Maio.

Outre le plaisir d'un nouveau pied de nez à l'Europe, les dirigeants italiens voient au fond des poches profondes de Xi Jinping, dont la visite officielle est prévue le 22 mars, une source bienvenue de diversification du financement de la dette italienne au moment où la BCE ralentit son programme d'assouplissement quantitatif et où les exigences budgétaires de Bruxelles entravent la mise en place de la *flat-tax* et du revenu universel promis aux électeurs.

Geraci a pris le contre-pied des mesures européennes en préparation en vue d'un mécanisme de filtrage des investissements étrangers, appelant de ses vœux tout investissement chinois (plutôt une compagnie chinoise que Lufthansa pour le sauvetage d'Alitalia!). Il a également réussi à provoquer l'ire de la Maison Blanche en déclarant soutenir le plan chinois *Made in China 2025*.

Dès septembre 2018, un protocole a été signé en vue de la coopération sino-italienne en pays tiers, visant en particulier l'Afrique et le tarissement de l'immigration par le biais du développement conjoint des pays sources. Des accords ont été conclus pour les infrastructures gazières et la construction navale, impliquant SNAM, Fincantieri et la Banque d'Italie.

L'annonce de la possible signature – lors de la visite de Xi Jinping – d'un accord cadre en vue de prendre part à la BRI (l'Italie serait le premier pays du G7 à en signer un) a provoqué de vives réactions

L'annonce de la possible signature d'un accord cadre en vue de prendre part à la BRI (l'Italie serait le premier pays du G7 à en signer un) a provoqué de vives réactions européennes et américaines.

européennes et américaines. Geraci s'est donc empressé d'annoncer qu'il s'agissait d'une boîte vide sans engagements, fonds ou obligations. Il semble cependant que la boîte pourrait prochainement se remplir et que des projets stratégiques soient en discussion parmi lesquels :

- Le grand complexe portuaire stratégique Nord Adriatique dit VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) permettant à l'Italie d'offrir à la Chine un *hub* maritime méditerranéen pour les mégaships (18 000 + TEU) vers l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse, la Slovénie et la Hongrie et de concurrencer avec des transits plus courts les grands ports de l'Europe du Nord. Venise a déjà signé des protocoles avec Tianjin et Ningbo et COSCO a également pris 40 % du terminal de Vado sur la côte ligure près de Gênes ;

- l'achat d'obligations d'état italiennes et d'actions de sociétés étatiques et privées dans les secteurs qui intéressent la Chine tels l'énergie (State Grid-Terna, ENI) ou l'aviation (Alitalia) ;

- la participation chinoise aux projets d'infrastructure (ports, aéroports, chemins de fer, ponts) ;

- le développement des paiements électroniques, du tourisme et de l'accueil d'étudiants chinois ;

- Enfin le très stratégique équipement du réseau 5G par Huawei qui soulève cependant des oppositions internes en Italie même.

La Chine est actuellement le principal partenaire commercial de l'Italie en Asie avec un commerce bilatéral de 49,6 milliards de dollars US en 2017 (+15 %). Les investissements chinois en Italie ont totalisé au cours des 10 dernières années 25 milliards de dollars US dont 8 milliards pour le seul achat de Pirelli par ChinaChem, bien loin des 75 milliards de dollars US au Royaume-Uni. Ceci laisse un vaste champ aux ambitions des émules eurosceptiques de Marco Polo. ■

LA BRI VUE DE SINGAPOUR

Chongqing connectivity initiative : le corridor Chongqing-Singapour

*Geneviève Barré, personnalité experte associée
La lettre de la Chine hors les murs n° 29, mai 2019*



© Photo by Paul Fernandez on Unsplash

Pékin et Singapour ont un objectif de large coopération stratégique à long terme.

La coopération sino-singapourienne a connu une forte accélération depuis le lancement en 2015 de l'initiative de connectivité stratégique China-Singapour (Chongqing) Demonstration Initiative on Strategic Connectivity (Chongqing Connectivity Initiative - CCI). L'objectif est d'améliorer la connectivité entre Singapour et l'Ouest chinois dans quatre domaines : les services financiers, l'aviation, le

transport et la logistique, les technologies de l'information et de la communication. Ce projet inter-gouvernemental scellé par Xi Jinping et Lee Hsien Loong à Singapour s'inscrit dans un objectif plus large de coopération stratégique à long terme entre les deux pays.

Le protocole signé en novembre 2018 a ouvert la voie en particulier au développement du International Land-Sea Trade Corridor (CCI-ILSTC) reliant

Chongqing au Sud de la Chine par train jusqu'à Qinzhou (golfe de Beibu, région autonome du Guangxi) et Qinzhou à Singapour par la voie maritime pour développer la connectivité entre la Chine de l'Ouest, l'Asie du Sud-est et le reste du monde.

Cette coopération renforce le rôle de Chongqing par la municipalité à rang de province depuis 1997, la plus grande des quatre municipalités rattachées au gouvernement central) comme *hub* logistique majeur de la BRI avec un système multimodal de transports intégrant le rail, l'aérien, le maritime et le routier. Chongqing est connectée à la fois vers l'ouest par la route ferroviaire du Chongqing-Xinjiang-Europe Railway (Yu Xin'Ou), vers l'est avec la route fluviale du Yangzi Jiang jusqu'à Shanghai, et vers le sud par la route maritime via Qinzhou et Singapour. Le corridor ouvre la porte des pays de l'ASEAN à Chongqing et à huit provinces de l'Ouest chinois. De son côté, Singapour accroît son avantage comme *hub* maritime majeur de la BRI au niveau des connexions avec les pays de l'ASEAN et comme voie maritime d'accès privilégiée à la Chine de l'Ouest.

Système de transport intermodal ferroviaire et maritime, le corridor ILSTC réduit considérablement les distances à parcourir et la durée du transport. Deux jours suffisent pour relier Chongqing à Qinzhou (1450 km), contre 14 jours pour atteindre Shanghai et la côte Est (2400 km). Au total, le trajet de Chongqing à Singapour est réduit de 14 jours, comme la durée des trajets à destination des ports de l'ASEAN, de l'Europe ou de l'Afrique.

La mise en œuvre du projet de connectivité est supervisée par des autorités conjointes sino-singapouriennes et s'appuie sur les grandes institutions chinoises: National Development and Reform Commission (NDRC), Ministry of Industry and Information Technology (MIIT), Bank of China (BoC), autorités douanières, etc. Depuis 2015, 118 contrats (21,4 milliards de dollars US) ont été signés pour la coopération dans les domaines de la logistique multimodale, de l'aéronautique, de l'énergie, des

Au total, le trajet de Chongqing à Singapour est réduit de 14 jours, comme la durée des trajets à destination des ports de l'ASEAN, de l'Europe ou de l'Afrique.

technologies de l'information et communication, et des services financiers. Dans le domaine des transports et de la logistique, le développement du nouveau terminal à containers du port de Qinzhou est confié à une joint-venture associant deux entreprises singapouriennes, l'opérateur portuaire PSA International et la compagnie maritime Pacific International Lines (PIL), à Beibu Gulf Port Group – l'opérateur portuaire du Guangxi. Pacific International Lines investit également dans un parc logistique intégré à Nanning, la capitale de la région autonome, l'un des nœuds de communication dans la région et zone d'échanges commerciaux avec le Vietnam.

Deux autres joint-ventures sino-singapouriennes développent un *hub* innovant de distribution multimodal à Chongqing, qui inclut le port de Guoyuan au sud-ouest de Chongqing sur le fleuve Yangzi, un système de monorails électriques pour transporter les containers du port à la gare, et les liaisons ferroviaires au départ de Chongqing.

Dans le domaine du transport aérien, les aéroports de Singapour, Changi Airport International, et de Chongqing, Chongqing Airport Group, ont créé une joint-venture avec la participation des ingénieurs du Chongqing Institute of Aeronautics. En 2018, la compagnie chinoise Chongqing Airlines loue sept Airbus à la société de leasing d'avions BOC Aviation, filiale de Bank of China cotée à la bourse de Hong Kong et dont le siège est à Singapour. Les discussions entre les aéroports de Chongqing et de Singapour portent sur la cinquième liberté de l'air

Système de transport intermodal ferroviaire et maritime, le corridor ILSTC réduit considérablement les distances à parcourir et la durée du transport. Deux jours suffisent pour relier Chongqing à Qinzhou (1 450km).

qui permettrait par exemple à Singapore Airlines d'opérer des vols internationaux à partir de Chongqing, le *code sharing* entre les deux compagnies aériennes, ou encore les boutiques hors taxes. Fin 2018, Hainan Airlines a inauguré une ligne directe Chongqing-Paris.

Dans le domaine de l'énergie, Sembcorp Industries, leader singapourien de l'énergie, et Chongqing Energy Investment Group, conglomérat industriel de Chongqing signent en 2016 un partenariat stratégique pour le développement de projets le long de la BRI en énergie, développement et construction de villes. La joint-venture est détenue pour 49 % par Sembcorp et pour 51 % par une filiale de Chongqing Energy. Sembcorp Industries opère à Chongqing, Shanghai et, pour les parcs éoliens, en Mongolie intérieure et dans la province du Hebei.

Dans le domaine des technologies de l'information et de la communication, plusieurs projets sont en phase d'évaluation notamment dans le traitement des données et dans l'Internet. Le pilote du côté singapourien est l'entreprise Singapore Technologies Electronics (ST Electronics) dont la filiale à Chongqing est centrée sur le métro de Chongqing, le transport et les bâtiments intelligents.

Dans le domaine financier, la coopération entre Chongqing et Singapour porte sur des projets-pilotes en matière de management des dettes extérieures, gestion des échanges commerciaux transfrontaliers effectués en CNY, et nouvelles solutions technologiques pour le règlement des opérations de change. Les projets sont menés par des groupes singapouriens, Fullerton Financial Holdings, Singapore Global Logistic Properties Group et leurs homologues chinois appartenant à la municipalité de Chongqing. Depuis 2016, la banque singapourienne United Overseas Bank (UOB) participe à des investissements de plus de 500 millions de



CNY entre Chongqing et les pays d'Asie du Sud-Est, et 90 % de ces montants représentent des flux d'investissements entre Chongqing et Singapour.

À Chongqing en novembre 2018, le sommet financier sino-singapourien de la Chongqing Connectivity Initiative a réuni des professionnels et des officiels, les autorités financières et monétaires des deux pays et les banques centrales des pays de l'ASEAN, au sujet des opportunités de financements d'infrastructures transfrontières et le développement des Fintech. Trois accords ont été signés à l'occasion du sommet :

- participation de la Singapore Fintech Association au développement de l'industrie des Fintechs à Chongqing ;
- collaboration au niveau des Fintechs dans le domaine de la distribution et des services financiers en Chine avec la

participation de la banque singapourienne OCBC, du groupe chinois d'électronique et de téléphonie Xiaomi et du groupe financier chinois Hanhua Financial Holding Co ;

- développement de la microfinance avec la participation du groupe d'assurance chinois Ping An, du Chongqing Financial Assets Exchange et des investisseurs institutionnels singapouriens. Enfin le ministère des Affaires étrangères de Singapour et la municipalité de Chongqing ont élargi la coopération aux programmes d'échanges et de formation, ainsi qu'au domaine de la santé : un projet de nouvel hôpital avec la participation du Raffle's Medical Group de Singapour, et des recherches universitaires avec le soutien de National University of Singapore (NUS). ■

LA BRI VUE DE BELGRADE

Perspectives de la route des Balkans de l'Ouest

Nicolas Herriau, CCE Serbie

La lettre de la Chine hors les murs n° 30, juillet 2019

La route de la soie des Balkans proposée par la Chine



Petites en taille et peu développées, les économies des pays des Balkans de l'ouest devraient représenter peu d'intérêt pour la Chine. Cependant, de par leur positionnement géographique, l'Albanie, la Bosnie Herzégovine, la République de Macédoine du Nord, le Monténégro et la Serbie sont des pièces stratégiques de la Route de la Soie.

La Chine participe au développement des infrastructures dans la région à prix raisonnable et ne rencontre que peu de concurrence des acteurs européens pour contrer leur influence politique ou économique, même si l'Europe reste le partenaire privilégié de ces pays pour les échanges commerciaux. L'Union

représente 73 % du commerce dans les Balkans contre 6 % pour la Chine et 60 % contre 4 % des investissements directs.

Il faut modérer cet écart : d'une part ce chiffre évolue vite, et compte tenu de la taille des économies, il suffit d'une centrale ou d'une autoroute pour le modifier de manière significative, d'autre part il ne prend pas en compte le financement des infrastructures par prêts aux gouvernements. Les moyens mis en œuvre par les Chinois sont très importants.

La « Belt and Road Initiative » est une stratégie à long terme qui a les moyens de ses ambitions et qui est de nature à modifier les équilibres géo-économiques des régions ciblées. Au niveau régional, la Route de la Soie des Balkans est un corri-

dor de transport et de logistique en cours de construction :

- son point de départ est le port du Pirée en Grèce, géré par le groupe chinois COSCO China Shipping, dont la concession est emblématique des projets BRI dans la région. Le port est devenu le deuxième de la Méditerranée en volume après un investissement de 3,5 milliards d'euros en 10 ans,
- la carte ci-contre permet de comprendre les enjeux de la route de la soie des Balkans et de son implication potentielle pour les pays européens. Les pays traversés et leurs voisins sont des partenaires privilégiés pour les projets initiés sous l'initiative BRI.

Si les préoccupations européennes majeures pour cette région des Balkans sont la stabilité politique, les problèmes de réfugiés, de migration et de coopération pour lutter contre le terrorisme et les trafics, la Chine identifie quant à elle des axes de coopération économiques très ambitieux.

La route de la soie des Balkans s'inscrit dans un projet plus large, le 16+1 Framework. Le 16+1, qui est devenu en avril 2019 le 17+1 avec la participation de la Grèce, est un projet spécifique sous l'égide de la BRI dont l'objectif est de développer les relations économiques et les échanges commerciaux avec 17 pays d'Europe centrale et des Balkans : 12 membres de l'Union (Bulgarie, Croatie, Pologne, Roumanie, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Estonie, Hongrie, Lituanie, Lettonie et Grèce) et cinq non-membres (Albanie, Bosnie-Herzégovine, République de Macédoine du Nord, Monténégro et Serbie).

Le Kosovo n'est pas inclus dans la liste

pour des raisons diplomatiques évidentes mais il est intégré de fait et bénéficie des investissements chinois comme ses voisins.

Le projet 16+1/17+1 est accompagné par deux fonds d'investissement chinois (China-CEE Cooperation Investment Fund depuis 2013 avec un capital de 500 millions de dollars US, et Sino-CCE Investment & Cooperation Fund depuis 2016, financé à hauteur de 11 milliards de dollars US). Les Balkans sont inclus dans ce schéma de financement. La Serbie, qui représente 40 % du PNB de la région, a reçu des propositions d'intérêt pour un montant de 2,5 milliards de dollars US de la part des Chinois. Notons tristement que certains de ces projets (métro, traitement des eaux de Belgrade) étaient originellement « destinés » à des entreprises françaises.

COMPORTEMENTS SYMPTOMATIQUES DES INVESTISSEURS CHINOIS

De nombreuses interventions chinoises ne rentrent pas dans la catégorie des investissements en tant que prêts adossés à des projets d'infrastructure. Avec de gros besoins de reconstruction ou de modernisation des infrastructures et ayant des capacités d'emprunt limitées auprès des acteurs de l'UE, les pays des Balkans sont des cibles privilégiées pour la Chine. Certains à l'excès, tel le Monténégro qui a atteint sa capacité d'emprunt maximum pour les cinq prochaines années avec un prêt chinois pour la construction d'une partie d'auto-route côtière.

La construction des routes et la production d'énergie restent prioritaires

dans la région, mais des investissements industriels voient déjà le jour dans les villes proches du corridor ferroviaire Le Pirée-Budapest. Une entreprise chinoise, Shandong Linglong Tyre, construit une usine de pneus à Zrenjanin et prévoit d'employer 1 000 personnes. Fait nouveau, les employés seront majoritairement amenés de Chine.

Il est évident que le comportement des autorités locales, préférant un opportunisme pratique à des relations parfois compliquées avec les acteurs européens, favorise une symbiose entre la Chine et ses partenaires dans les Balkans. Même lorsque les dirigeants sont conscients des dangers de la dette, une relation bilatérale sur des projets d'infrastructure dans laquelle le partenaire amène le financement et s'occupe de la réalisation est difficile à concurrencer. La Commission européenne signale fréquemment le non-respect des règles communautaires dans ces contrats en termes d'appels d'offres et leur manque de transparence, mais certains de ces pays ne sont pas encore en Europe. Le risque reste un endettement trop important qui ralentirait le développement de ces pays.

Contrairement à des idées préconçues, les financements européens pour les infrastructures sont plus importants et moins onéreux que les concours chinois. Ils sont accompagnés de donations et d'assistance technique mais sont liés à des règles inhérentes à la bureaucratie européenne qui les rendent très difficile à mettre en œuvre.

S'assurer que ces projets et leur réalisation respectent les règles européennes, est louable, mais le résultat est une com-

plication qui décourage les autorités des pays concernés qui, pour certains peuvent trouver plus facile de traiter avec les contreparties chinoises pour des intérêts divergeant de l'intérêt public. La menace reste donc que les financements chinois ne fassent pas progresser l'État de droit ou le climat des affaires. Notons que les financements chinois sont réservés aux entreprises chinoises.

Enfin, l'influence chinoise commence à se faire sentir dans les milieux de l'éducation et les secteurs non-économiques : en Serbie, le mandarin sera enseigné dans toutes les écoles secondaires du pays.

Malgré les aspects exposés ci-dessus, les infrastructures développées sont nécessaires et modernisent la région, la préparant à une intégration européenne plus facile. Tous ces efforts aboutissent à une perception positive de l'influence chinoise de la part des populations, lassées du processus d'adhésion à l'Europe qui n'est pas perçu comme très concret.

La stratégie chinoise dans les Balkans est de stabiliser un point d'entrée pour le marché européen. Cela passe par le développement d'infrastructures et le maintien d'une influence politique et sociale grandissante. Elle bénéficie de la rigidité des instances européennes face au gouvernement des pays des Balkans, La solution au problème est ainsi à Bruxelles. Sans perspective claire sur leur intégration dans l'Union, les pays des Balkans se laissent séduire par la solution chinoise. En restant évasive sur l'élargissement et en rigidifiant les procédures d'intégration, Bruxelles favorise l'émergence à sa porte d'une zone qui sera rapidement sous influence chinoise réelle. ■

BÂTIR LA CONFIANCE AVANT LES INFRASTRUCTURES

L'initiative BRI dans une perspective historique à long terme

*Entretien avec le professeur Paul Seabright, Toulouse School of
Economics, Institute for Advance Study in Toulouse*

La lettre de la Chine hors les murs n° 32, novembre 2019



© Blue Planet Studio - stock.adobe.com

**La lettre de la Chine hors les murs :
Comment résumeriez-vous ce
qu'est la BRI ?**

Paul Seabright : C'est un réseau d'accords entre la Chine, plus d'une centaine de pays et une trentaine d'organisations internationales, qui projette des investissements d'infrastructure sur les années à venir. La partie « Belt » (Ceinture) représente le réseau terrestre, et la par-

tie « Road » (Route) représente le réseau maritime, tous les deux liant la Chine à ses voisins vers l'ouest et vers le sud. Puisqu'il s'agit d'accords sur l'investissement, il est davantage question pour l'instant de promesses, d'ambitions et d'intentions que de résultats, même si certaines constructions (la ville de Forest City en Malaisie par exemple) font preuve d'une rapidité de conception et

d'exécution remarquables. Il est même très difficile de savoir l'ordre de grandeur des flux d'investissement à prévoir, car tout dépend de la confiance qui se développera entre la Chine et ses partenaires.

LCHM : Quelle est la base historique récente de ce projet ?

P. S. : Pendant de nombreuses années, la Chine a connu un taux extrêmement élevé d'épargne, parmi les plus élevés au monde. La BRI pourrait être une conséquence naturelle de cet excès d'épargne à recycler, en considération des taux de rendement décroissants auxquels cette épargne pouvait s'investir sur le plan domestique. Cela a un sens évident pour la Chine, et un potentiel énorme pour ses partenaires. Mais il leur faudra en faire le bilan en détail et avec soin : il peut y avoir des conséquences pour l'endettement, pour l'impact environnemental, et pour leur dépendance économique et politique vis-à-vis de la Chine.

LCHM : Mais comment mesurer cette dépendance existante ou future de ces pays à l'égard de la Chine ?

P. S. : Des indices comme l'endettement existent en théorie mais ils ne sont pas faciles à interpréter. Le grand économiste Keynes disait que si vous devez mille livres à votre banquier vous êtes à sa merci, mais si vous lui devez un million vous l'avez à votre merci. Ces chiffres historiques très bas nous font sourire maintenant mais le principe reste valable : l'endettement d'un emprunteur face à un créancier mesure l'ampleur de l'enjeu pour le projet, mais ne nous dit pas forcément lequel des deux a le plus à craindre

si le projet échoue. Une dette ingérable est potentiellement une menace, pour le créancier comme pour l'emprunteur.

LCHM : Une telle situation peut-elle perdurer ?

P. S. : De fait, on constate depuis 2015 une baisse prononcée des projets d'ingénierie chinois à l'étranger. En outre, plusieurs études montrent que les projets

« On constate depuis 2015 une baisse prononcée des projets d'ingénierie chinois à l'étranger. »

chinois d'infrastructure ont souvent un coût élevé, sont souvent réalisés avec retard et que nombre d'entre eux présentent un ratio coût/bénéfice inférieur à 1. Ce n'est pas en soi une catastrophe car ce sont des problèmes connus pour les projets infrastructurels dans le monde entier. Mais cela montre que la BRI n'est pas une potion magique qui va résoudre pour la Chine le défi de trouver des investissements économiquement productifs et socialement désirables. La Chine a un problème de sous-productivité de son capital. La dette chinoise croissant à un rythme aussi rapide que celle de beaucoup des pays partenaires dans la BRI, on peut donc se demander, s'il y a un problème, pour qui est-il le plus aigu ?

LCHM : Ces « routes de la soie » sont-elles gravées dans la tradition chinoise ?

P. S. : Sans aucun doute. Le navigateur Zheng He a conduit au XIV^e siècle en direction du sud puis de l'ouest des

escadres de navires réputés être les plus grands au monde. L'empereur lui enjoignit d'arrêter ces expéditions après son sixième voyage mais il en réalisa encore un autre. On peut considérer que les projets chinois actuels d'aménagement, que ce soit en Malaisie, au Pakistan ou jusqu'en Europe, sont un écho de cette ancienne politique commerciale à but d'influence.

LCHM: Venons-en au futur et au trading d'influence qui semble être l'objectif réel du projet BRI. Le soft-power chinois a-t-il réellement un avenir ?

P.S.: Il faut examiner plusieurs sujets qui ne sont pas forcément corollaires mais qui peuvent se confondre dans un tout :

- les approvisionnements énergétiques (80 % des importations chinoises de pétrole brut passent actuellement par le détroit de Malacca) ;
- le réchauffement climatique, qui génère un besoin d'espace vital sécurisé

« Les États-Unis ayant abandonné, pour l'instant au moins, le leadership international sur le réchauffement climatique, il faudra espérer que la Chine sera capable de concevoir ce programme dans le cadre d'une vision globale. »

le long des côtes submersibles. Qui va construire les infrastructures capables de répondre à la montée des océans ? Les États-Unis ayant abandonné, pour l'instant au moins, le *leadership* interna-

tional sur le réchauffement climatique, il faudra espérer que la Chine sera capable de concevoir ce programme dans le cadre d'une vision globale ;

- le concept de « ville intelligente », qui peut devenir intrusif au regard des libertés individuelles mais qui répondra aussi aux défis sécuritaires du siècle à venir ;
- des alliances bilatérales, nécessaires dans un monde nouvellement multipolaire.

La Chine va avoir les moyens de sa sécurité maritime sur un périmètre mondial. Elle participe au réchauffement climatique mais également – au moins en partie – à ses possibles solutions technologiques. La commercialisation de systèmes de villes intelligentes lui permettra peut-être d'imposer une partie de son mode de vie centralisé, mais elle aura toujours besoin par ailleurs d'accords diplomatiques ou stratégiques pour tisser une toile réellement solide.

LCHM: Mais la prévision est un art difficile, surtout quand elle concerne l'avenir... disait le regretté président Edgar Faure.

P.S.: Exactement. Il est très difficile de prévoir l'issue de négociations sur une dette compromise, et de savoir qui, du débiteur ou du créancier, peut prendre l'avantage. La diplomatie de la canonnière est un peu dépassée (c'est le fameux « English understatement ».) Les États souverains contrôlent leurs frontières, et il est impossible de démanteler des infrastructures installées et non payées. Si les pays emprunteurs ne sont plus capables de rembourser leurs dettes, il faudra prévoir des négociations dont l'issue est à ce jour impossible à prévoir. ■





BONNES FEUILLES

RÉCENTES ÉTUDES ET ARTICLES DE FOND CONCERNANT LA BRI SÉLECTIONNÉS PAR LA LETTRE DE LA CHINE HORS LES MURS

129

• **Shared growth and collaboration over the five-years on the Belt and Road: is China building a better world?**

Ernst & Young, September 2018 : <https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-china-overseas-investment-navigator-report-issue-2-en/%24FILE/ey-china-overseas-investment-navigator-report-issue-2-en.pdf>

• **Power Play: Addressing China's Belt and Road Strategy, Center for a New American Security**

September 2018 : <https://www.cnas.org/publications/reports/power-play>

• **Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative**, MTI Discussion Paper N° 6 of the World Bank, October 2018 : <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/pdf/130490-MTI-Discussion-Paper-6-Final.pdf>

• **Be Afraid? Be Very Afraid? Why the United States Needs a Counterstrategy to China's Belt and Road Initiative**, Center for Strategic and International Studies, October 2018 : <https://defense360.csis.org/be-afraid-be-very-afraid-why-the-united-states-needs-a-counterstrategy-to-chinas-belt-and-road-initiative>

• **The Belt and Road Initiative Looks East, Political Implications of China's Economic Forays in the Caribbean and the South Pacific**

HCCS Global Trends, October 2018 : <https://www.hcss.nl/report/belt-and-road-initiative-looks-east>

• **Les nouvelles routes de la soie**

Trésor-Éco n° 229, octobre 2018 : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2018/10/11/tresor-eco-n-229-les-nouvelles-routes-de-la-soie>

• **La France face aux Nouvelles routes de la soie chinoises**, Études de l'Ifri, octobre 2018 : <https://www.ifri.org/fr/publications/etudes-de-lifri/france-face-aux-nouvelles-routes-de-soie-chinoises-0>

• **L'UE face aux nouvelles routes de la soie : contradictions et perspectives**

<http://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/11/Asia-Focus-94>. Pdf par le professeur *Gu Mingfei*, IRIS, nov. 2018

• **Securing China's Belt and Road Initiative**, <https://www.usip.org/publications/2018/11/securing-chinas-belt-and-road-initiative> Court rapport de l'institut pour la paix américain sur les enjeux de sécurité, novembre 2018

• **Public procurement in the belt and road initiative**, <http://documents.worldbank.org/curated/en/143241544213097139/pdf/132786-MTI-Discussion-Paper-10-Final.pdf> Discussion paper de la Banque mondiale n 10 sur les marchés publics, décembre 2018

• **New Connectivity in the Bay of Bengal**

https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2018C53_wgn_tph.pdf Commentaire stratégique et économique de l'institut allemand SWP, décembre 2018

• **Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure**

Banque Mondiale Policy Research Working Paper 8718 <http://documents.worldbank.org/curated/en/700631548446492003/pdf/WPS8718.pdf>

• **China's Digital Silk Road - TRANSCRIPT Center for Strategic and International Studies**

Simon Chair in Political Economy (événement du 5 février 2019) https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/event/190211_Chinas_Digital_Silk_Road.pdf

• **Pacific Islands Forum**, Secretariat Keynote address by *Dame Meg Taylor*, Secretary General « *The China Alternative: Changing Regional Order in the Pacific Islands* » (discours du 8 février 2019) <https://www.forumsec.org/keynote-address-by-dame-meg-taylor-secretary-general-the-china-alternative-changing-regional-order-in-the-pacific-islands/>

- **Rome Beijing : Changing the game**

Nicola Casarini, Istituto Afari Internazionali, mars 2019
<https://www.iai.it/sites/default/files/iaip1905.pdf>

- **Misdiagnosing the Chinese Infrastructure Push**

Deborah Brautigam, The American Interest, 4 avril 2019
<https://www.the-american-interest.com/2019/04/04/misdiagnosing-the-chinese-infrastructure-push/>

- **Seven Years of The 16+1 : An Assessment of China's 'Multilateral Bilateralism' in Central Europe**

Justina Szczudlik, Notes de l'IFRI, Asie Visions n]107, avril 2019
<https://www.ifri.org/en/publications/notes-de-lifri/asie-visions/seven-years-161-assessment-chinas-multilateral-bilateralism>

- **China Belt & Road and the World: Competing forms of globalization**

A Eckman, F Nicolas, C Pajon, J Seaman, S Boisseau du Rocher, T Kastouéva-Jean Études de l'IFRI, avril 2019 : <https://www.ifri.org/en/publications/etudes-de-lifri/chinas-belt-road-and-world-competing-forms-globalization>

- **At the Dawn of Belt and Road: China in the developing world**

Rapport de Rand Corporation, © 2018 : https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2273.html

- **Engaging but not endorsing China's Belt and Road Initiative**

Note de recherche de l'Institut néerlandais des relations internationales sur les relations sino-japonaises concernant la BRI, 16 mai 2019
<https://www.clingendael.org/publication/engaging-not-endorsing-chinas-belt-road-initiative>

- **From Silk Road to Silicon Road: How the BRI will transform the global economy**

Étude de Cebr sponsorisée par le Chartered Institute of Building britannique concernant l'impact de l'initiative sur la croissance potentielle de plusieurs pays, mai 2019
<https://www.ciob.org/sites/default/files/CIOb-Cebr%20report%20-%20From%20Silk%20Road%20to%20Silicon%20Road.pdf>

- **Navigating the Belt and Road Initiative**

Rapport de l'Asia Policy Society Institute (États-Unis) donnant des préconisations pour entreprendre un projet BRI, juin 2019
<https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjQ1v6yIO7iAhUF6OAKHRjqBYkQFjAAegQIBBA&url=https%3A%2F%2Fasiasociety.org%2Fpolicy-institute%2Fnavigating-belt-and-road-initiative&usg=AOvVaw0bp9yGPqgMIAzdHn80pMkF>

• **Assessing the risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports**

Étude du CSIS, juin 2019

https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiA7c7rle7iAhXlylUKHYW5AccQFjAAegQIBRAB&url=https%3A%2F%2Fwww.csis.org%2Fanalysis%2Fassessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports&usg=AOvVaw38I8sD-j2rul3zZCmDgs_sy

• **Belt and Road Economics. Opportunities and risks of transport corridors**

Rapport de la Banque Mondiale, juin 2019 : <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/9781464813924.pdf>

• **The Belt and Road is overhyped, commercially**

Présentation devant le Sénat américain de *Derek Scissors*, American Enterprise Institute, 12 juin 2019

<http://www.aei.org/wp-content/uploads/2019/06/BRI-Senate-testimony-6.12.19.pdf>

• **Les Nouvelles Routes de la Soie. Enjeux et opportunités économiques**

Étude par *Jean-Paul Larçon et Corinne Vadcar* publiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, comportant des exemples précis concernant plusieurs entreprises françaises, juin 2019 : <http://www.cci-paris-idf.fr/sites/default/files/etudes/pdf/documents/routes-de-la-soie.pdf>

• **New perspectives on the Belt and Road Initiative beyond doctrinal debates:**

Interview de *Richard T. Griffiths*, professeur émérite à l'université de Leyde, juillet 2019 <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2019/07/Asia-Focus-118.pdf>

• **China Overseas Lending**

Working Paper 26050 du National Bureau of Economic Research, Mass. Étude des prêts internationaux depuis 1998, faisant la part belle à l'évolution depuis le lancement de la BRI, juillet 2019 : <https://www.nber.org/papers/w26050>

• **Bailing out China's Belt and Road**, Note de *Michael Bennon*, CSIS, 19 août 2018 sur le plan de sauvetage du FMI concernant le Pakistan asphyxié par la dette d'origine chinoise <https://www.csis.org/analysis/bailing-out-chinas-belt-and-road>

• **La route de la soie numérique**

Étude de *Louis Ly, Marc Lemerle, Philippe Ramoul*, Infoguerre 28 juin 2019 <https://infoguerre.fr/wp-content/uploads/2019/06/DigitalSilkRoad-1.pdf>

• **BRI Connect: An initiative in numbers:** Étude chiffrée de Refinitiv, août 2019 : https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/refinitiv-zawya-belt-and-road-initiative-report-2019.pdf

• **Empty trains on the modern Silk Road: when Belt and Road interests don't align**: de T J Ma, 23.8.2019 : <https://pandapawdragonclaw.blog/2019/08/23/empty-trains-on-the-modern-silk-road-when-belt-and-road-interests-dont-align/>

• **Decarbonizing the Belt and Road: A green finance roadmap**: Tsinghua PBCSF, Vivid Economics et Climate Works Foundation, septembre 2019 : <http://www.vivideconomics.com/publications/decarbonizing-the-belt-and-road-initiative-a-green-finance-roadmap>

• **Securing the Belt and Road Initiative**: Rapport spécial du National Bureau of Asian Research sur l'évolution de l'engagement militaire de la Chine sur les routes de la soie, septembre 2019 : <https://www.nbr.org/publication/securing-the-belt-and-road-initiative-chinas-evolving-military-engagement-along-the-silk-roads/>

• **China and its foreign policy**, par *Emmanuel Lincot*, professeur à l'Institut Catholique de Paris, Asia Focus 123, IRIS, octobre 2019 : <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2019/10/Asia-Focus-123.pdf>

• **Hong Kong: The Digital Silk Road Superhub**, Hong Kong TDC, octobre 2019 : <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/hong-kong-digital-silk-road-super-hub>

• **Bridging the Belt and Road Divide**, par *Carla Freeman et Mie Oba*, Carnegie Endowment for International Peace, octobre 2019 : <https://carnegieendowment.org/2019/10/10/bridging-belt-and-road-divide-pub-80019>

• **Beyond investment screening** Expanding Europe's toolbox to address economic risks from Chinese state capitalism, Rhodium, MERICS et Bertelsmann, octobre 2019 : <https://www.bertelsmannstiftung.de/en/publications/publication/did/beyond-investment-screening/>

• **Ocean of Debt: Belt and Road and the debt diplomacy in the Pacific**, *Roland Rajah, Alexandre Dayant, & Jonathan Pryke*, Lowy Institute, octobre 2019 : <https://www.lowyinstitute.org/publications/ocean-debt-belt-and-road-and-debt-diplomacy-pacific>

