

## Les nouvelles routes de la soie chinoises : un « mal pour un bien... » ?



Deuxième puissance économique mondiale, la Chine a su s'imposer depuis longtemps sur le plan international et commercial. Avec un PIB ayant atteint 13 119 milliards d'euros en 2018 et une croissance de 10%, le premier pays exportateur mondial montre bel et bien une propension à gagner les marchés internationaux. C'est dans cette logique que le gouvernement chinois, en accord avec ses grandes entreprises, a créé une politique audacieuse, jamais vue auparavant. Les 96 entreprises les plus stratégiques dans ce projet sont en effet détenues par la State Assets Administration Commission, « *Guoziwei* » en chinois, qui rend compte au premier ministre. Ce sont elles que l'on retrouve dans pratiquement tous les grands projets d'infrastructures à l'étranger.

Le projet *One Belt, One Road*, évoqué pour la première fois par le président chinois Xi Jinping en 2013, vise à développer de nouvelles voies commerciales, ferroviaires et portuaires sur quatre continents.

Ainsi, la Chine ouvrira un échange commercial avec de nombreux pays, dont certains difficiles d'accès (Grèce, Pakistan, etc.), y transportera sa marchandise plus facilement et rapidement, et exportera plus. La puissance renforcera sa position sur le plan mondial.

Bien sûr, si ce projet est surtout avantageux pour la Chine, il l'est aussi pour tous les pays et régions concernés : ces derniers profiteront eux aussi des nouvelles opportunités offertes par ce projet.

Ainsi, 68 pays sont signataires, cela représentant un marché immense : 4,4 milliards d'habitants et 62% du PIB mondial. Le coût du projet est lui aussi considérable : entre 210 et 240 milliards de dollars de contrats ont déjà été investis depuis 2006. L'agence de notation Fitch a évalué à 900 milliards de dollars les contrats en cours ou déjà planifiés à moyen terme. Le projet a donc pour objectif de développer de nouvelles infrastructures comme des gazoducs, des chemins de fer, des ports en eaux profondes, des autoroutes reliant l'Asie à l'Europe... Mais aussi des partenariats tels que des accords d'exploitations (de ports et de

voies ferroviaires) ou encore des prêts d'aide au développement à certains pays. Il s'étendra à travers l'Europe, l'Eurasie, toute l'Asie et l'Afrique.

Dans deux tribunes du *Monde* publiées le 5 décembre 2018, deux spécialistes partagent leur perception de ce projet.

Jacques Gravereau, spécialiste du commerce extérieur et président d'honneur du HEC Eurasia Institute, insiste sur les faiblesses que présente le projet des « nouvelles routes de la soie », notamment en démontrant les risques financiers que ce dernier présente.

Jean-Baptiste Guillaume, conseiller en stratégie chez IAC Partners, se place du point de vue de la France et souligne les avantages que cette dernière peut tirer d'un accord commercial avec la Chine.

Ainsi, il s'agit ici de montrer en quoi les deux tribunes, sans s'opposer, se complètent et permettent d'avoir une vision générale du projet *Belt&Road*, en prenant compte à la fois des opportunités qu'il peut apporter comme des « failles » qu'il présente.

Jacques Gravereau avance ici que l'ambitieuse politique de développement commercial de la Chine se fait aux dépens des pays signataires du projet. En effet, les pays d'accueil des chantiers des « nouvelles routes de la soie » sont souvent financés par de grandes banques chinoises. Mais la question est la suivante : « **Pourront-ils rembourser ?** ».

Les grandes entreprises chinoises identifient tout d'abord des projets dans le monde entier, qui, une fois labellisés *Belt&Road*, leur donnent accès aux fonds chinois. Elles proposent ensuite des offres de prêts préparés d'avance aux pays concernés et font miroiter d'énormes chantiers aux gouvernements hypnotisés par le déferlement des offres d'apparence alléchante, qui pourraient régler leurs problèmes récurrents d'infrastructure et de pauvreté. Mais ces derniers se retrouvent souvent pris au piège et ne peuvent rembourser ces prêts, cela augmentant drastiquement leurs dettes.

De ce fait, le Center for Global Development, présidé par l'ancien secrétaire du Trésor américain Larry Summers, identifie 23 pays cibles des « nouvelles routes de la soie » qui sont déjà en voie d'endettement critique, sans que la liste soit close. Parmi eux, 8 sont déjà pratiquement étranglés. A Djibouti par exemple, la dette publique est passée de 50% à 90% du PIB en seulement deux ans, notamment à cause des prêts chinois, représentant 77% de cette dette. Au Kenya, l'inauguration d'un chemin de fer reliant Nairobi à Mombasa, d'un coût de 3,2 milliards de dollars, rend quasiment impossible le remboursement à la Chine des 7 milliards de prêts contractés. Certains de ces pays appellent au secours : le Pakistan vient par exemple de solliciter le Fonds Monétaire International (FMI) pour payer ses dettes.

Certains pays font de la résistance, comme la Malaisie dont le premier ministre Mahatmir vient d'annuler 20 milliards de dollars de projets chinois engagés sous son prédécesseur, ou encore le Sierra Leone qui a annoncé l'abandon d'un projet aéroportuaire chinois de 318 millions de dollars.

Cependant, on peut bel et bien dire du géant commercial qu'est la Chine qu'il écrase, à coups de prêts insurmontables, ces petits pays qui se retrouvent par la suite dans des situations quasiment insolubles. Mais évoquer ce fait déclenche des ripostes outragées de Pékin, ce qui montre qu'il s'agit d'un point sensible dont les Chinois sont parfaitement conscients.

Jean-Baptiste Guillaume révèle ici un autre aspect du projet. En se plaçant du point de vue de la France, il montre quels avantages les nouvelles routes de la soie pourraient nous apporter. Selon lui, les nouveaux accès permis par le projet chinois seraient profitables à la France tout autant qu'à la Chine, et ce qui peut être vu comme une menace peut se transformer en opportunité, à condition d'actionner les bons leviers. « **Une route commerciale va dans les deux sens** », et la nouvelle proximité d'un marché chinois de 1,3 milliards de consommateurs serait en faveur de l'économie française.

Mais quel aspect commercial pourrions-nous vendre à l'étranger ? Selon le conseiller en stratégie, c'est notre savoir-faire local qui est apprécié dans le monde entier, notamment par les consommateurs chinois. Derrière l'aéronautique qui est le premier secteur d'exportation français, les biens de consommation produits en France sont réputés pour être de qualité supérieure. En Chine, les scandales à répétition qui ont touché l'industrie agroalimentaire (affaire du lait contaminé, des porcs élevés aux anabolisants, etc.) ont convaincu les consommateurs chinois d'accroître leur vigilance et de se tourner vers les groupes étrangers. Les attentes des consommateurs ont changé, même en Chine : la qualité compte désormais tout autant que le prix. La France est ainsi le premier fournisseur de boissons (majoritairement des alcools).

L'accès à la Chine en seulement 12 jours de transport et aux marchés encore « inexplorés » - tels que les petits pays encore difficiles d'accès et par lesquels passeront les chemins commerciaux - serait donc favorable à l'économie française. Avec un déficit commercial de près de 30,4 milliards d'euros en 2016, la marge de progression reste en effet importante pour les industriels français.

Il ne faut pas oublier que ce projet est avant tout un instrument au service des intérêts géopolitiques chinois. Ce projet, une fois abouti, donnera en effet un immense pouvoir économique à la Chine. Les prêts consentis, les rachats d'infrastructures (port du Pirée, de Zeebrugge, etc.), l'acquisition d'entreprises sur différents continents sont autant de leviers de pression sur les gouvernements et leurs industriels. L'argent investi par les sociétés d'Etat chinoises dans tous ces pays étrangers est un excellent recyclage du chiffre d'affaire et retourne *in fine* vers la Chine. Les entreprises, les banques et le gouvernement chinois se sont intelligemment organisés pour permettre à la Chine d'être gagnante sur tous les plans. La Chine doit cependant être vigilante à ne pas être trop gourmande : que les grands projets chinois poussent des pays peu outillés à un endettement excessif est par exemple une conséquence de l'enthousiasme de part et d'autre pour ces projets démesurés.

On comprend, en opposant ces deux tribunes, qu'il faut d'une part être capable de ne pas se laisser assujettir par la Chine, et d'autre part s'imposer comme un véritable partenaire commercial, pour profiter réellement du projet *One Belt One Road*.

**Alma MENDOZA (1ES3), le 10 février 2018**