



Les « nouvelles routes de la soie » : facteur de développement de la Chine

Introduction :

« Construire une communauté de destins pour l'humanité » : c'est le but affiché par Xi Jinping lorsqu'il a officiellement lancé l'acte II du projet de « nouvelles routes de la soie » le 26 avril 2019. Pourtant, au-delà des aspects de communication et d'image, il s'agit bien avant tout de développer la Chine tout entière.

À l'origine, l'idée d'une nouvelle route de la soie apparaît en septembre 2013, moins d'un an après l'arrivée de Xi Jinping à la tête du Parti communiste chinois. Lors d'un discours prononcé à l'université Nazarbayev, au Kazakhstan, le chef de l'État se prononce pour un renforcement des liens unissant la Chine au reste du monde. Objectif: soutenir la bonne entente entre les peuples et le développement économique face aux «trois forces maléfiques» que sont le terrorisme, l'extrémisme et le séparatisme ainsi que les crimes et autres trafics illégaux. Pour ce faire, Xi Jinping promeut l'établissement commun d'une «ceinture économique de la route de la soie» («Silk Road Economic Belt», qui deviendra plus tard la «Belt and Road Initiative», ou BRI), qui améliorera les moyens de communication, les réseaux de transport, le commerce, les mouvements de population ainsi que les transferts monétaires. Le développement, quant à lui, se mesure en termes d'IDH (indice de développement humain) qui prend en compte le PNB/habitant converti en parité du pouvoir d'achat, mais aussi le niveau d'études et l'espérance de vie à la naissance. Il va donc au-delà de la seule création de richesse et comprend la notion de bien-être des populations. Le développement est d'ailleurs aussi à lier avec la durabilité (« sustainability »). La Chine est le deuxième pays le plus riche du monde en termes de PIB mais elle reste assez mal placée en termes d'IDH avec environ 0,755, ce qui la place loin de pays en tête comme la Norvège (0,954).

En dépit des promesses du chef de l'Etat chinois, le projet des nouvelles routes de la soie favorise-t-il réellement le développement de la Chine ou privilégie-t-il surtout certains aspects de celui-ci et certaines régions en particulier ?

Les nouvelles routes de la soie sont incontestablement un facteur d'enrichissement (I) et de puissance pour la Chine (II). Pourtant, le développement ne semble devoir profiter qu'à une partie du territoire tandis que la notion de durabilité sera peu prise en compte (II)

I. Un facteur d'enrichissement pour la Chine.

Les cinq objectifs officiels de la BRI sont vagues : “la coordination des politiques, la connectivité des établissements, l'intégration financière, le libre-commerce et les contacts interpersonnels”. Mais cela ne peut que renforcer la puissance économique chinoise.

A. Le développement des transports et la construction d'infrastructures dans le monde : ouvrir de nouveaux débouchés pour renforcer le commerce chinois

Pour supporter le projet de la BRI, plusieurs organisations économiques ont été créées à l'initiative du gouvernement chinois, comme la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (BAII) ou encore le Fonds de la Route de la Soie (SRF).

La BAII est lancée fin 2014 par 21 États d'Asie, officiellement pour répondre à la demande en infrastructure dans des États asiatiques en développement, dans une optique d'intégration économique régionale. Cependant, on peut aussi y lire un effort d'émancipation des structures internationales trop "occidentalo-centrées" telles que la Banque Mondiale et le FMI qui font la part belle aux États occidentaux en termes de quote parts et donc de poids de vote. Nombre d'États européens, y compris le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France, ont aujourd'hui adhéré à la BAII. C'est également le cas des autres BRICS, du Canada, et de plusieurs États africains. Le SRF est un fonds chinois souverain d'initialement 40 milliards de dollars américains, qui a pour vocation quasi-exclusive de financer des projets de la BRI. Créé en décembre 2014, il a bénéficié entre autres de l'investissement de la Banque Chinoise de Développement et de la Banque Chinoise d'Import-Export. Il est présenté comme un "fonds de développement et d'investissement à moyen et long terme", pouvant collaborer avec des institutions financières, des institutions de développement et des entreprises domestiques comme internationales, dans le but de promouvoir le développement et la prospérité des États de la BRI. Il peut donc concerner des projets d'infrastructures, industriels, énergétiques et financiers financièrement durables et rentables.

La nouvelle Route de la soie

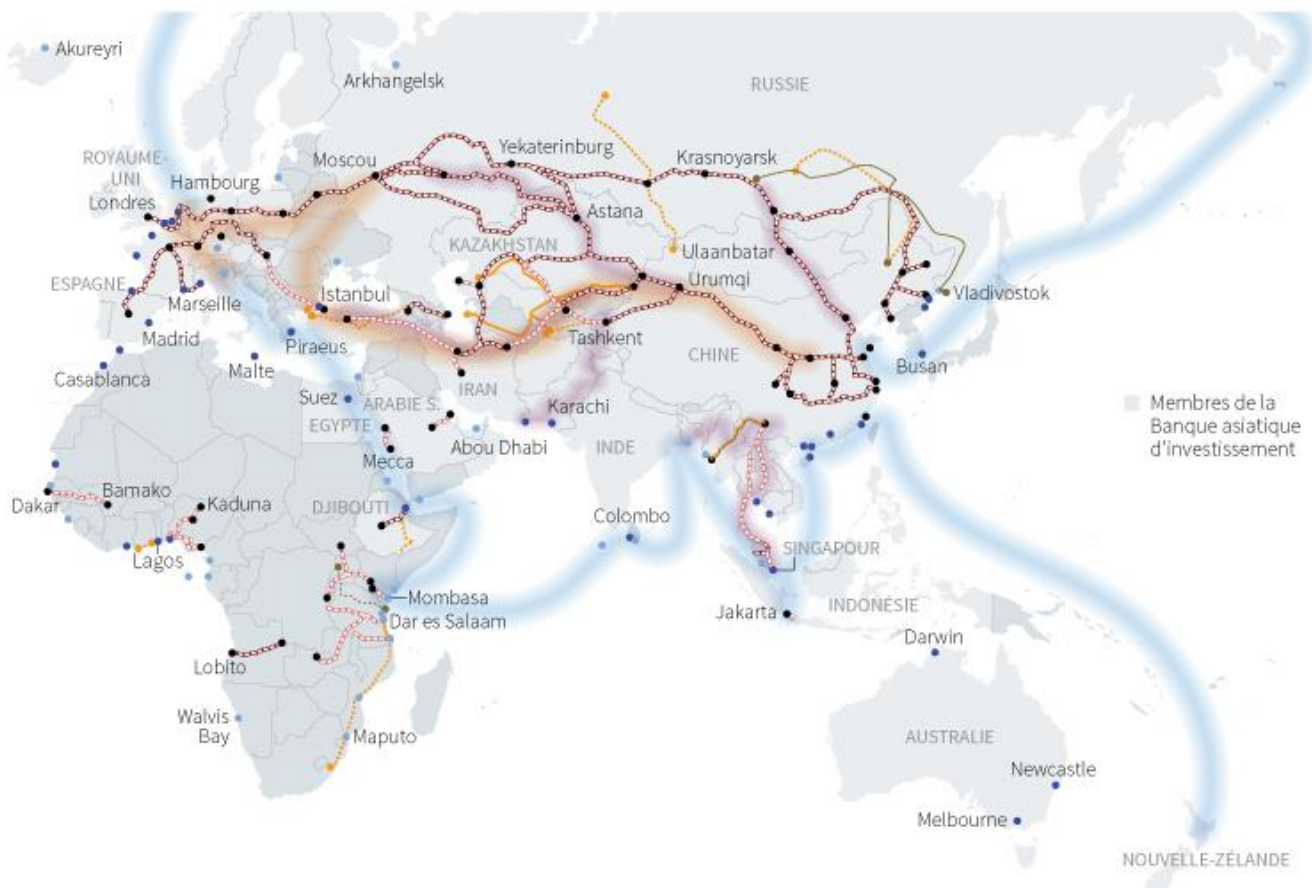
Annoncé par le président chinois Xi Jinping en 2013, le projet de nouvelle Route de la Soie, aussi connu sous le nom "Belt and Road initiative", vise à investir dans des projets d'infrastructures, notamment des voies ferrées et des réseaux électriques en Asie centrale, de l'Ouest et du Sud mais aussi en Afrique et en Europe.

Légende

- "Ceinture économique"
- "Route de la soie maritime"

Projets regroupés dans la "Belt and Road initiative" chinoise

- Gazoducs
- Oléoducs
- Voies ferrées actuelles
- - - En projet
- Corridors économiques proposés
- Ports avec une présence chinoise
- - - En projet ou en construction



Source : Institut Mercator pour les études chinoises

C. Inton, 23/04/2018

La multiplication des infrastructures va permettre d'ouvrir de nouveaux débouchés économiques à la Chine mais aussi d'exporter massivement pour pallier sa surcapacité industrielle dans des domaines comme l'acier, le ciment ou encore l'aluminium.

La Chine voit en l'Afrique le marché de demain. Celui qui remplacera la demande européenne et américaine, en berne. Le continent africain est friand d'investissements chinois. Il a un besoin vital d'infrastructures occasionnant la contraction de dettes.

B. Sécuriser les approvisionnements en matières premières et en énergie

Face à l'insécurité qui règne sur certaines routes maritimes, notamment au Moyen-Orient, dont la Chine dépend pour son approvisionnement en hydrocarbures, il s'agit de s'assurer d'autres possibilités et d'intervenir dans la sécurité de ces passages. C'est le sens de la création de tout un réseau de ports maritimes dont Gwadar, à l'ouest du Pakistan, située sur la péninsule du Baloutchistan. La région est située à un carrefour stratégique pour les intérêts chinois, entre le détroit d'Ormuz et la mer Rouge à l'ouest, l'Inde et le Sri Lanka à l'est. Le port est également un débouché au corridor économique Chine-Pakistan.

La Chine cherche aussi à diversifier ses sources d'approvisionnements et à construire de nouvelles infrastructures. C'est le sens d'un gazoduc Chine-Turkménistan, inauguré en 2009. Il connecte le Turkménistan à la Chine via le Xinjiang et achemine environ 30 % de la consommation chinoise de gaz naturel.

C. Le contrôle des infrastructures et la diplomatie de la dette

La Chine cofinance généralement ces infrastructures mais exerce une pression sur les pays. Ainsi, en 2017, le Sri Lanka a dû céder le port de Hambantota à la Chine, afin d'obtenir les fonds visant à rembourser la dette contractée pour construire des infrastructures. Suite à une longue guerre civile, l'État s'est retrouvé très affaibli économiquement, et politiquement par le massacre de milliers de Tamouls. La Chine est alors l'un des seuls soutiens de l'État. Elle a alors financé un port de commerce à Hambantota et prêté au Sri Lanka plusieurs milliards de dollars mais à un taux de remboursement élevé. L'État se retrouve alors extrêmement endetté et incapable de rembourser Beijing. L'exploitation du port de Hambantota est alors temporairement cédé à la Chine, qui sera souveraine sur ce territoire pendant 99 ans. La Chine a désormais une nouvelle arme : celle de la dette, dont elle n'hésite pas à se servir dans les points stratégiques pour son projet des nouvelles routes de la soie. Ce n'est pas le seul cas d'un pays financièrement dépendant de la Chine, incapable de rembourser son emprunt.

En outre, cette dépendance financière entraîne une dépendance politique, explique Tanguy Struye. « La Chine exerce aujourd'hui des pressions importantes sur ces pays qui dépendent économiquement d'elle pour qu'ils votent dans les institutions internationales en faveur de la Chine, par exemple au sein de la Commission des droits de l'homme à l'ONU. »

II. Un projet qui vise à renforcer la puissance de la Chine à l'international.

A. Exporter son modèle de croissance à l'étranger.

En plus des intérêts économiques du projet, ce dernier constitue également une opportunité pour la Chine d'exporter son modèle de croissance, notamment aux États en développement sur le continent africain. Le succès potentiel du projet pourrait promouvoir le modèle de développement chinois, comme alternative possible au modèle occidental, altéré par un certain nombre de faiblesses d'après Michel De Grandi. À l'inverse, la Chine « vante un État fort, centralisé, capable de prendre des décisions rapidement et de les imposer dans un délai court ». En outre, le déclin de l'hégémonie des États-Unis, ainsi que les discours protectionnistes du président Donald Trump donnent l'opportunité à Xi Jinping d'imposer sa vision de la mondialisation.

Ce modèle autoritaire obtient déjà un certain succès en Asie du Sud-Est. Selon Sophie Boisseau du Robert et Emmanuel Dubois de Prisque, « avec [ce projet], la Chine propose à ses voisins de se rallier au système vainqueur : celui d'un dirigisme économique et politique mais aussi d'une glaciation sociétale ».

B. La diplomatie des forums

Depuis 2018 se tient chaque année un Forum sur les Nouvelles Routes de la Soie, présenté comme une initiative de coopération internationale. Ce sommet est l'occasion pour la Chine d'exhorter des États à rejoindre le projet, de rassurer la communauté internationale et d'explicitier les opportunités qui en découleraient.

Ainsi, la spécialiste de la Chine Alice Ekam affirme que les sommets internationaux des nouvelles routes de la soie (réunissant une trentaine de chefs d'État) seraient susceptibles de concurrencer d'autres rencontres multilatérales comme le G20. La BAII est aussi perçue comme pouvant être une concurrente de la Banque mondiale. En réalité, la Chine s'implique dans les organisations internationales, et cherche à les façonner, depuis plusieurs décennies, comme le souligne Nashidil Rouiaï. Membre de l'Organisation mondiale du commerce depuis 2001, la Chine participe également à plusieurs forums internationaux ; l'Association de Coopération pour l'Asie-Pacifique (APEC), le Dialogue Asie-Europe (ASEM)... Néanmoins, le lancement à l'automne 2014 de la BAII, intimement lié au projet « One Belt One Road » marque un tournant, puisqu'elle a pour objectif de « redessiner l'ordre financier mondial » à la faveur de la Chine, selon Nashidil Rouiaï. Une réorganisation des finances mondiales au profit de la Chine apparaît néanmoins difficile à entrevoir. Selon Valérie Niquet, la montée en puissance de la Chine en matière d'investissements étrangers reste aujourd'hui assez limitée, et c'est surtout le « contrôle qui continue de s'exercer sur la monnaie chinoise, qui n'est pas une monnaie convertible » qui constitue le principal obstacle à la puissance financière chinoise.

C. Les routes électroniques de la soie.

Autre secteur stratégique, évoqué par le sinologue Thierry Pairault, est ce qu'on pourrait appeler les "routes électroniques de la soie". Ces dernières seraient le fruit de la Commission nationale chinoise pour le développement et la réforme qui compte gérer les métadonnées en lien avec les routes de la soie. L'objectif n'est pas de faire de profits directs via la vente de biens mais grâce à une commission lors de ces ventes qui prévoit le paiement direct en yuan, sans convertir ladite monnaie en devise étrangère. Ces routes, électroniques, dématérialisées, pourraient partir de Hong-Kong et arriver jusqu'à Lomé au Togo en passant par Colombo, Djibouti et Mombasa.

III. Pourtant, un développement très inégal, controversé et très peu durable.

A. Des objectifs en termes de renforcement de puissance interne

Le projet "One Belt, One Road" comporte également des objectifs internes, puisqu'il permet au gouvernement d'assurer l'intégrité de son territoire. Ainsi, les conflits ethniques à l'œuvre dans la province du Xinjiang, riche en matières premières, pourraient être apaisés par la construction d'un réseau d'infrastructures, source d'emploi. La contribution au développement des États limitrophes, comme l'Afghanistan, le Kazakhstan, le Tadjikistan et le Kirghizstan pourrait aussi permettre de réduire l'instabilité aux frontières, et à l'intérieur du pays.

Il s'agit aussi pour le gouvernement chinois de rallier les élites, et de légitimer le Parti communiste auprès de la population. Ainsi, la Chine a su convaincre ses élites, locales et expatriées, du bien-fondé du modèle de développement chinois, et de la nécessité de l'exporter. Le Parti communiste se repose donc sur deux piliers qui sont le nationalisme et la croissance économique robuste, qui pourraient être renforcés par le rayonnement international chinois. Néanmoins, la Chine nie l'existence d'une dimension idéologique au sein du projet, avec l'aide d'experts chinois mandatés par le gouvernement.

Si l'un des objectifs mentionnés du projet était la volonté de réduire les déséquilibres économiques entre les régions côtières (riches) et les régions intérieures plus modestes, il ne semble pas atteint pour certaines régions. De plus, il s'agit plutôt d'asseoir le contrôle de Pékin que de laisser une autonomie à des minorités jugées dangereuses (Ouighours).

B. Un développement controversé et qui ne suscite pas l'unanimité.

Les nouvelles routes de la soie sont un projet d'envergure mondiale mais plusieurs Etats ont choisi de ne pas y participer. Certains, notamment le Japon et l'Inde tentent alors de créer des alternatives à cette initiative. Comme évoqué plus haut, le projet chinois provoque des tensions avec l'Inde à cause du corridor sino-pakistanaï passant par le Cachemire, une région revendiquée par l'Inde depuis la séparation entre les deux États. Cette dernière ainsi que le Japon sont donc à l'initiative du "Corridor de la croissance Asie Afrique". Cette initiative est pourtant différente du projet chinois, à la logique majoritairement économique, puisque la route de la liberté met en avant une logique de développement durable, avec pour objectif d'avoir une empreinte carbone faible. Cette initiative repose sur quatre grands piliers : le renforcement des compétences, la construction d'infrastructures durables, les projets de coopération dans divers domaines et, enfin, le partenariat interpersonnel, c'est-à-dire des relations entre les divers acteurs plus personnelles et adaptées à leur situation.

Les Etats-Unis, dont les relations avec la Chine sont marquées par de fortes tensions, ont eux aussi élaboré un projet alternatif aux nouvelles routes de la soie. Leur objectif est de proposer une initiative supposée être plus transparente et honnête que celle de Pékin, accusée de piéger par la dette les États les plus pauvres. Le projet américain est supposé favoriser les investissements et le développement des entreprises privées, ce qui pourrait servir les intérêts des entreprises américaines. Néanmoins, cette idée reste à préciser, les modalités de sa mise en place n'ayant pas été énoncées officiellement.

Ces contre-projets, quoique longs à mettre en place, témoignent d'une méfiance envers la Chine qui pourrait devenir une conséquence négative des nouvelles routes de la soie en termes de développement.

C. Peu d'accent mis sur le développement durable.

Une étude du World Resources Institute (WRI) et du Global Development Policy Centre (Université de Boston) apporte des éléments chiffrés, à partir des données sur les investissements des grandes banques chinoises à l'étranger. Ce portefeuille présentait, dans le domaine de l'énergie, entre 2007 et 2014, soit avant le lancement de l'initiative Belt and Road, 66 % d'investissements dans le charbon contre 24 % dans les énergies renouvelables. Lors de la première vague d'investissements ayant eu lieu sous l'égide de la BRI (2014-2017), l'accroissement très important des montants de ce portefeuille, dans le secteur de l'énergie, a financé dans une large majorité (de 60 à 90 % selon les instruments de financement considéré) des investissements dans les énergies fossiles, alors que les contributions déterminées à l'échelle nationale des pays considérés dans le cadre de l'Accord de Paris indiquent un besoin d'investissement très fort dans les énergies renouvelables. Sans parler du fait que les infrastructures de communication auront une empreinte considérable sur les écosystèmes (routes, voies ferrées).

Cela dit, quelques initiatives ont été lancées pour verdir la BRI. Le plan de coopération écologique et environnemental pour la BRI du ministère chinois de l'Écologie et de l'Environnement comprend le respect des standards en matière d'infrastructures durables, la promotion de produits et de services éco-conçus pour verdir le commerce international et la promotion des instruments de la finance verte.

Plusieurs annonces supplémentaires ont été faites lors du 2e forum de coopération internationale pour l'Initiative Belt and Road (BRI) s'est tenu les 25 et 26 avril 2019 à Beijing : création de la BRI International Green Development Coalition (25 pays, plusieurs organisations onusiennes dont le Programme des Nations unies pour l'environnement, institutions académiques et entreprises) par exemple. Trois autres initiatives à caractère plus opérationnel ont été adoptées : la BRI Green Cooling Initiative sur les performances environnementales des climatiseurs, la BRI Green Lighting Initiative

concernant les dispositifs d'éclairage, et la BRI Green Going-Out Initiative concernant les investissements des entreprises chinoises à l'étranger. Enfin, la BRI Environmental Big Data Platform, a pour objectif de centraliser et de partager les données sur les performances environnementales des projets BRI, et de favoriser le partage de bonnes pratiques.

Conclusion :

Les nouvelles routes de la soie sont un puissant moteur de croissance économique à moyen et long terme pour la Chine. Cela se fera plus directement via la sécurisation des approvisionnements notamment énergétiques, le développement du commerce mais aussi plus indirectement par l'imposition d'un modèle et d'une tutelle plus étroite de l'Empire du Milieu sur une large partie du monde (et notamment la diplomatie de la dette). Mais l'enrichissement n'est qu'une partie du développement. Si les objectifs affichés sont aussi de rééquilibrer le territoire afin de développer les régions plus lointaines de l'Ouest, afin d'éviter de trop nombreuses migrations internes, il n'en reste pas moins que c'est aussi un moyen de contrôler plus étroitement ces espaces. En cela, le développement ne profitera qu'à une minorité.

C'est ce qui explique que le projet pourrait, à terme, s'avérer plus handicapant pour la Chine. Les populations locales pourraient contester certains éléments, tandis que des pays s'opposent à ces initiatives et tentent d'élaborer des contre-projets, avec plus ou moins de succès. Enfin, la Chine est critiquée sur le fait que les nouvelles routes de la soie apparaissent peu durables alors que des objectifs, certes occidentaux, ont été affichés, notamment en 2015 à la COP21.

La Chine a cependant fait des efforts en ce sens. Reste à savoir s'il s'agit de green washing, pour se donner une bonne image, ou si elle aspire à capter une part des objectifs occidentaux à son propre profit dans le but de réellement désoccidentaliser le monde et de se placer, à l'horizon 2049, dans une position de leader.

VERS DE « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » DURABLES ?

LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » EN BREF

138

pays concernés par l'initiative



Des objectifs économiques et commerciaux

475

milliards de financements alloués par les principaux acteurs financiers chinois depuis le lancement de l'initiative (selon nos estimations)



Une initiative centrée sur les infrastructures, qui s'étend à d'autres domaines (santé, enseignement supérieur, numérique)

4 PISTES D'ACTION POUR DE « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » PLUS DURABLES



MAÎTRISER LES RISQUES DE SURENDETTEMENT

Les pays à faible revenu y sont particulièrement exposés. L'application d'un cadre de viabilité de la dette par les acteurs financiers et la fixation de seuils « d'alerte endettement » conjoints entre acteurs du financement permettraient d'atténuer ces risques.

PRIVILÉGIER LES PROJETS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Fixer des cibles pour atteindre un volume ambitieux de projets ayant des effets positifs dans la lutte contre le changement climatique permettrait d'inscrire les financements de l'initiative dans des trajectoires durables.



SE COORDONNER ENTRE ACTEURS DU FINANCEMENT

La coordination entre acteurs du financement, via notamment des projets en co-financement, permettrait de favoriser la convergence des normes environnementales et sociales appliquées aux projets.

DÉFINIR DES RÈGLES PARTAGÉES DE FINANCEMENT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Réorienter les flux financiers mondiaux vers des projets durables suppose de se mettre d'accord, entre acteurs du financement, sur un référentiel commun.



Source : BERTUZZI M., MÉLONIO T., PORNET A., TREMEL L. (2019), Vers de « Nouvelles routes de la soie » durables ? Pistes de réflexion pour un référentiel commun de financement du développement durable, Policy Paper n°2, novembre, Éditions Agence française de développement, 46 p., <https://www.afd.fr/fr/nouvelles-routes-soie-durables>.