

Les "nouvelles routes de la soie" : essai d'évaluation (1/4) Une vision chinoise de la mondialisation

cepii.fr/BLOG/bi/post.asp

Michel Fouquin, Jean-Raphaël Chaponnière, janvier-février 2019

Depuis plus de trente ans la Chine enregistre des excédents commerciaux exceptionnels et accumule des réserves financières hors du commun qui représentent près de deux fois celles de son suivant immédiat le Japon. Ces excédents incommodes ses partenaires les plus importants tels que les États-Unis et l'Union européenne.



Que faire des excédents ? 2013 l'année décisive

La Chine elle-même s'interroge sur ce qui serait l'usage le plus efficace de ces excédents. À partir de 2013, en donnant à ses concitoyens une plus grande liberté de voyager à l'étranger, elle parvient à réduire de moitié ses excédents courants. L'autre stratégie consiste à se détourner des bons du Trésor américains, liquides mais peu rentables, pour se lancer dans l'acquisition d'entreprises étrangères tout azimut. Ces sorties massives de capitaux feront de la Chine le deuxième investisseur mondial en 2016.

Le Président Xi Jinping lance, aussi en 2013, un programme pharaonique à très long terme d'investissement pour le développement accéléré des connections entre toutes les régions du monde, remettant au goût du jour le concept des « routes de la soie », dont la traduction anglaise a été rebaptisée *Belt and Road Initiative* (BRI). Ce projet a plusieurs objectifs[1]. Tout d'abord il vise à renforcer les liens de la Chine avec son environnement asiatique proche et au-delà, au plan planétaire, il vise à la création d'un nouvel ordre du monde en remplacement de celui que l'Occident a imposé par les accords de *Bretton Woods* après la Seconde Guerre mondiale. La Chine cherche à travers ce projet à affirmer son leadership sur le processus de mondialisation à l'époque de la révolution numérique, défendant le multilatéralisme et adoptant la posture de l'hégémon bienveillant pour les décennies à venir.

Une confrontation ancienne avec l'Occident

On se souvient sans doute que la Chine s'est toujours pensée comme le centre du monde jusqu'à ce que l'Occident lui démontre brutalement le contraire en lui imposant les traités inégaux. Avec la Révolution communiste la Chine prépare sa revanche en tentant d'exporter son modèle au monde entier (en concurrence avec l'URSS) autour d'une coexistence pacifique

symbolisée par le mouvement des pays non alignés. à la mort de Mao, Deng entame un virage brutal de la stratégie chinoise qui consiste à s'insérer dans le système économique mondial tel qu'il est et en adaptant ses structures économiques selon le principe d'un socialisme à économie de marché, sous l'autorité du PCC, parti unique.

Après avoir remplacé Taiwan à la Banque mondiale et au FMI en 1980, la Chine accélère son insertion dans l'économie mondiale. Elle adhère en 1991 à l'APEC (*Asia-Pacific Economic Cooperation*). À la suite de la crise asiatique de 1998, elle se joint à la Corée du Sud et au Japon au sein de la *Chiang Mai Initiative (CMI)*, accord multilatéral de *swap* de devises permettant de gérer les problèmes de liquidités à court terme dans la région. Cet accord devient multilatéral sous le nom de *Chiang Mai Initiative Multilateralisation (CMIM) Agreement* en 2010 – y associant les pays de l'ASEAN – afin de réduire la dépendance des pays d'Asie à l'égard des grandes institutions internationales (FMI et BM).

L'adhésion de la Chine à l'OMC (2001) et les concessions majeures qu'elle accepte alors[2] sont le signe décisif que la Chine s'engage à respecter les règles du jeu multinational[3].

Le succès économique est au rendez-vous ce qui conforte l'engagement chinois pour le multilatéralisme. Depuis lors la Chine multiplie les accords régionaux de libre-échange : quinze accords signés et onze en cours de négociation. Sans compter les multiples accords de partenariat signés avec des pays africains.

Face à la Chine les États-Unis passent par quatre phases :

- 1950-1972 : confrontation avec les guerres de Corée et du Vietnam, et la création de l'OTASE,
- 1972-1980 : période d'observation pacifiée avec la reconnaissance de la Chine par Nixon,
- 1980-2001 : ouverture et négociations conduisant à l'adhésion de la Chine à l'OMC,
- Depuis 2008 les États-Unis oscillent entre négociation et confrontation.

Prenant conscience des conséquences majeures de la montée en puissance de la Chine, Obama initie en 2011 une politique dite du « Pivot vers l'Asie » qui se concrétise par un vaste projet d'accord de libre-échange TPP (*Trans-Pacific Partnership*) signé début 2016 entre 12 pays, excluant la Chine. Avec Trump l'ambiguïté est levée et commence une nouvelle phase de confrontations où la Chine est désignée comme adversaire stratégique des États-Unis. Le rejet du multilatéralisme conduit Trump à sortir les États-Unis du TPP et de l'accord de Paris sur le climat. Ce faisant il cède à la Chine le flambeau du multilatéralisme.

BRI un contenu à géométrie variable

En lançant ce projet, Xi Jinping renoue avec une très ancienne tradition chinoise de travaux gigantesques qui ont marqué son histoire depuis la construction de la Grande Muraille jusqu'au

Grand Canal qui relie sur plus de mille sept cents kilomètres le Sud au Nord de la Chine. Au temps du Grand Bond en Avant, Mao avait songé à relancer de gigantesques projets de barrages hydroélectriques sur le Yangzi Jiang mais la Chine ne disposait pas à l'époque des moyens techniques et humains nécessaires. Finalement, c'est Li Peng, Premier ministre, qui lance les travaux du barrage dit des Trois Gorges en 1992, avec l'approbation, chose exceptionnelle en Chine, des deux tiers seulement des votes du Congrès National du Peuple. Ce barrage est la plus grande centrale hydroélectrique du monde. Li Peng est aussi celui qui dès 1996 lance l'idée des « nouvelles routes de la soie » reprise en 2013 par Xi Jinping qui en fait un guide majeur de sa politique tant nationale qu'internationale.



Crédit : hakule par IStock

Les observateurs étrangers ont du mal à saisir le contenu de ce projet qui ne cesse de s'élargir. Pour ce qui est de la couverture géographique, on est passé d'un projet visant à améliorer l'interconnexion entre l'Europe et l'Asie, à un projet élargi à l'Australie, à la Nouvelle Zélande, à l'Afrique subsaharienne, au Maghreb et aux pays latino-américains ; la ceinture terrestre se

double d'une route maritime à travers la mer de Chine, l'Océan indien et le long du continent africain et d'une autre route qui se projette à travers le Grand Nord et l'Arctique mais qui ne semble pas avoir un grand avenir[4].

Bien sûr, le financement et la réalisation de projets d'infrastructures : routes, voies ferrées, ports, zones industrielles, production électrique (dont de nombreuses centrales au charbon), de télécommunications intercontinentales et régionales, ainsi que de nombreux projets immobiliers et touristiques, restent au cœur du projet. Mais ils associent de plus en plus d'investissements immatériels allant de la recherche sur les nouvelles technologies de l'information, à la création d'universités, de systèmes de sécurité, de multiples forums de *Brain Storming* sur la mondialisation et sur la coopération internationale, qui font de la BRI un projet global de mondialisation aux normes chinoises.

Enfin l'initiative des routes de la soie est aussi un projet cohérent avec la politique de renforcement du rôle des grandes entreprises d'État chinoises qui dominent le secteur des infrastructures[5]. Ce secteur est en crise de surcapacité de production depuis la fin du plan de relance massif qui avait suivi la crise mondiale de 2008. La BRI correspond aussi à des objectifs d'aménagement du territoire propre à la Chine. Il s'agit de réorienter la croissance chinoise vers les régions les moins favorisées de l'Ouest de la Chine[6] et d'une manière générale de réorienter le développement économique mondial vers l'Eurasie, une sorte de stratégie de contournement des États-Unis.

[1] Alice Eckman *et alii*. 2018. *La France face aux Nouvelles routes de la soie chinoises*. Études de l'Ifri, 8 octobre.

[2] À la différence de l'Inde qui, faisant partie du GATT depuis 1948, n'avait pas eu à faire de telles concessions et a pu maintenir aujourd'hui encore une économie très protégée.

[3] Même si aujourd'hui, 17 ans après, on s'aperçoit que les règles de l'OMC sont insuffisantes en matière de subventions et de protection de la propriété intellectuelle notamment.

[4] Jules Hugot et Camilo Umana Dajud. 2018. *Les nouvelles routes polaires changeront peu la géographie du commerce mondial*. La lettre du CEPII, n° 392, octobre.

[5] En revanche l'économie numérique est dominée par des entreprises privées géantes très liées cependant au régime (Baidu, Alibaba, Tencent, Huawei, Xiaomi etc.). Celles-ci ont pour mission de mener le pays au leadership mondial de ces technologies.

[6] Peter Ferdinand. 2016. *Westward ho- the China dream and « one belt, one road »: Chinese foreign policy under Xi Jinping*. *International affairs* n° 92-4, pages 941-957

Les "nouvelles routes de la soie" : essai d'évaluation (2/4) La Ceinture, les Corridors et les Routes

 cepii.fr/BLOG/bi/post.asp

Par Michel Fouquin, Jean-Raphaël Chaponnière

 Billet
du 28 janvier 2019



La Ceinture eurasiatique se démultiplie en trois voies :

- La plus utilisée part de Chine (Chengdu, Chongqing, Wuhan...), traverse le Kazakhstan puis la Russie, la Biélorussie et la Pologne pour arriver en Europe du Nord (Duisbourg) avec des prolongations vers d'autres villes européennes.
- Une seconde voie moins utilisée traverse au nord la Mongolie et rejoint le transsibérien.
- Une troisième voie eurasiatique traverse le Kazakhstan et continue vers l'Iran ou la Turquie (via le Caucase) avec une prolongation possible vers l'Europe[1].

À côté de ces voies « eurasiatiques », il y a les voies asiatiques. **Trois corridors** :

- Chine-Pakistan,
- Chine-Laos-Thaïlande,
- Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar,

aboutissant à des ports d'où partent **les Routes maritimes** qui traversent l'Océan Indien et remontent le long du continent africain vers l'Europe.

La ceinture et l'enjeu du transport ferroviaire

Commencé à la fin de la décennie 2000[2], l'affrètement de trains par les constructeurs d'automobiles et les entreprises de l'électronique est à l'origine du développement du transport par rail entre la Chine et l'Europe.

L'essor du train a été très rapide dans la décennie 2010 : de 17 convois en 2011, on est passé à 80 en 2013, puis à 815 en 2015[3] et à près de 5000 en 2018 (des estimations parfois plus importantes incluent le trafic dirigé vers la Russie). Le nombre de conteneurs acheminés par le rail a centuplé et atteint 280 000 unités en 2018.

Mesurée en volume (nombre de conteneurs), la part du chemin de fer dans les échanges entre la Chine et l'Europe est de 1,3 % en 2016[4], derrière l'avion (1,9 %) et le maritime (95 %). En valeur, ces parts sont de respectivement 2 %, 28 % et 70 %. Ce trafic est déséquilibré car les

convois aller vers l'Europe sont pleins et qu'un sur deux seulement revient chargé vers la Chine. Ces trains transportent des pièces automobiles, des composants électroniques, des biens durables, des produits sidérurgiques.

Jusqu'en 2006, le transport de marchandises de la Chine vers l'Europe était plus lent et plus cher par voie ferrée que par voie maritime. La progression de la part du rail est due à la réduction de la durée du transport, de 35 à 16 jours en 2018, qu'expliquent à la fois une meilleure gestion des opérations (dont le transbordement) et la vitesse plus rapide des trains. Ceux-ci atteignent les 100 km/h en Russie au lieu de 60 km/h), alors que dans le même temps, pour limiter leurs émissions de carbone, les navires ont réduit leur vitesse. L'essor du rail s'explique aussi par le soutien apporté par les provinces chinoises de l'Ouest et du Centre – Chongqing vers Duisbourg (Allemagne), Wuhan vers Lyon, Yiwu vers Londres. Pour contourner la bureaucratie des chemins de fer chinois, l'État a confié le pilotage de ces lignes à des opérateurs issus de ces provinces. Ces sociétés qui organisent le transport jusqu'en Europe du Nord sont concurrentes entre elles car les villes se livrent à des surenchères pour devenir une tête de ligne vers l'Europe. Elles bénéficient de subventions locales – plus fortes pour le transport depuis l'Europe que vers l'Europe – qui couvrent le surcoût du transport ferroviaire chinois[5] et qui seraient en moyenne de 4 000 dollars par conteneur de 40 pieds, soit 600 millions de dollars par an pour l'ensemble des provinces. En 2018, le gouvernement chinois a exigé des provinces qu'elles diminuent ces subventions qui ne devraient pas représenter plus de la moitié du coût (domestique) du transport et disparaître d'ici 2020. Les provinces chinoises ont investi dans l'amélioration des gares et la construction de ports secs, comme celui de Khorgos à la frontière entre la Chine et le Kazakhstan.

Deux fois plus rapide que le maritime, le transport par voie ferrée d'un conteneur a un prix de revient de près de trois fois celui du transport par voie maritime (1,5 fois seulement pour le chargeur du fait de la subvention accordée par les provinces chinoises). Si l'on tient compte du coût du financement du fond de roulement, l'écart se réduit à 32 % pour un conteneur d'une valeur de 750.000 dollars (acheminé en 20 jours par rail) et à 6 % pour un conteneur d'une valeur de 1,5 millions – rempli d'ordinateurs portables par exemple. De plus, des coûts non quantifiables sont à prendre en compte comme une meilleure régularité et une meilleure sécurité, la pondération de ces facteurs variable selon les chargeurs pouvant s'avérer décisive dans le choix d'un mode de transport.

Comparaison des coûts de transport entre la Chine et l'Europe par rail ou par bateau

Conteneur de 40 pieds transportant des biens d'une valeur de 750 000 dollars	Par rail	Par bateau
Durée jours	20	40
Prix facturé au chargeur	4 000**	2 000

Frais financiers (fonds de roulement*)	822	1 644
Coût pour le chargeur	4 822	3 644

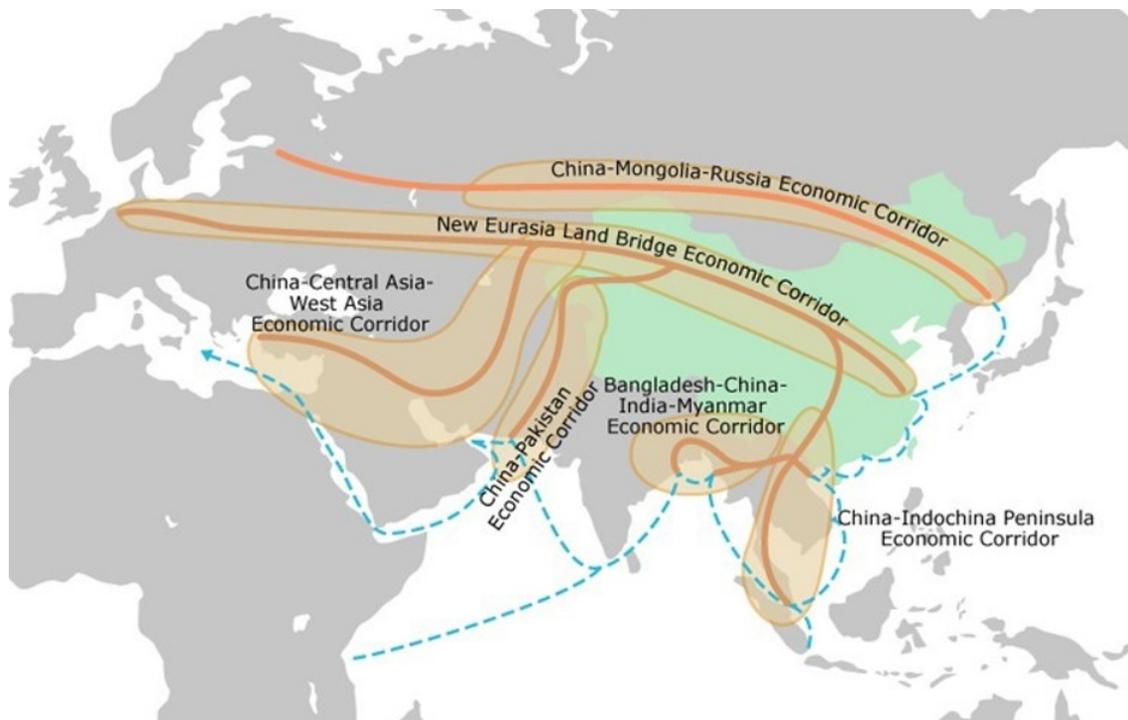
*en faisant l'hypothèse d'un taux d'intérêt de 2%

** Ce coût s'explique par la subvention accordée par les provinces chinoises et qui serait en moyenne de 4000 dollars par conteneur.

Sources: à partir des données de Jacob Jakowski op.cit. et Xavier Wanderpepen [6]
 Ce transport ferroviaire utilise le réseau hérité de la période soviétique, auquel se sont ajoutés des raccords construits par le Kazakhstan au début des années 1990. Dans le cadre de la BRI, l'amélioration des voies[7] a permis une réorganisation de la chaîne de transport qui a conduit à une réduction du temps de transport[8]. Ces transformations n'auraient pas été possibles sans la coopération entre les sociétés de chemin de fer des différents pays eurasiatiques.

Le rail se substituera-t-il au transport maritime ? Son adoption par de nouveaux chargeurs et la mise en circulation de trains un peu plus rapides et transportant plus de conteneurs (80 au lieu de 60) pourraient pallier la suppression progressive des subventions chinoises. Le trafic entre la Chine et l'Europe était de 14 trains par jour en 2018. L'Union internationale des chemins de fer (IUR) prévoit 24 trains par jour en 2020. Avec 54 trains par jour prévus en 2027 la voie ferrée pourrait transporter 10 % du fret Chine Europe en volume[9] et probablement 15 % en valeur, avec un trafic de et avec 54 trains par jour.

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



Source : CSIS

À moyen terme, le transport ferroviaire continuera de prendre des parts de marché au transport aérien et, sans se substituer au transport maritime entre l'Europe et la Chine, il élargira la palette de choix des chargeurs chinois et européens tout en permettant aux sociétés de logistique chinoises de gagner sur le marché mondial. Des améliorations technologiques (wagons connectés, automatisation des changements de bogies) réduiront la durée du transport ; à plus long terme l'adoption en dehors d'Europe d'une électricité plus propre[10] et d'une tarification intégrant le coût du carbone augmenteront l'avantage du transport ferroviaire entre l'Europe et la Chine.

Les corridors

En développant la Ceinture, la Chine cherche à désenclaver les provinces de l'Ouest et à améliorer la connectivité au sein de l'Eurasie. La réalisation des corridors en Asie du Sud et en Asie du Sud Est poursuit un objectif plus régional : la Chine cherche ainsi à accéder plus facilement à l'océan Indien, à développer le Yunnan et à contourner la mer de Chine méridionale, région stratégiquement instable.

Corridor sino pakistanais (CESP)

Reliant la Ceinture à la Route maritime, le CESP est le projet le plus ambitieux de la BRI. Entre 1966 et 1978, Chinois et Pakistanais ont réalisé la route du Karakoram qui, traversant un col à 5600 mètres et un territoire revendiqué par l'Inde (Cachemire), aboutit à Islamabad. En 2006 la Chine a construit le port de Gwadar dans le Baloutchistan, une province agitée par des mouvements irrédentistes. Proposé dès 2006, la réalisation du corridor énergétique et commercial devrait faire de ce port secondaire (5 % du commerce maritime pakistanais) un grand port de transit vers la Chine. S'étendant sur 3000 kilomètres le CESP inclut des voies ferrées, des oléoducs et des câbles optiques, des centrales électriques et des Zones Economiques spéciales (ZES). Le corridor fonctionnait mal lorsqu'en 2013 où sa gestion a été confiée à la Chinese Overseas Ports Holding Company pour 43 ans. L'investissement (équivalent à 19 % du PIB pakistanais de 2016) atteindrait 55 milliards de dollars sur les dix années à venir[11] et pourrait faire de Gwadar un port de transit équivalent à celui de Shenzhen.



Le corridor indo-chinois : l'intégration de l'Asie du Sud-Est

Le corridor Chine-Indochine raccorde la province chinoise périphérique du Yunnan à la partie péninsulaire de l'Asie du Sud-Est. Maintes fois annoncés et reportés depuis 2010, les travaux de la ligne Kunming-Boten-Luang Prabang-Vientiane ont été entamés début 2017 et progressent très rapidement sur un terrain très accidenté (40 % de tunnels et de ponts). Le coût de ce projet[12] représente un investissement considérable pour le Laos (45 % du PIB).

Cette ligne devrait se raccorder avec celle allant de la frontière laotienne au port de Map Ta Phut sur le Golfe du Siam et qui a fait l'objet d'un *Memorandum of Understanding* (MoU) signé en 2017 par la Chine et la Thaïlande. Au-delà, la situation devient plus incertaine car, ayant remporté les élections en Malaisie, Mahatir a demandé une révision des projets signés par le gouvernement de Najib, parmi lesquels la ligne à grande vitesse entre Kuala Lumpur et Singapour

Ce corridor pose un problème majeur au Vietnam [13] qui a surinvesti dans la construction de ports en eau profonde : ils fonctionnent seulement à 20% de leur capacité. De plus les conflits sur le partage des eaux territoriales et l'opposition d'une partie de la population vietnamienne mettent le gouvernement en difficulté car il ne peut se passer du fret chinois pour son développement.

Le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar

Envisagé dès 1999, le corridor BCIM qui relie Kunming à Kolkota en Inde, soit 2 800 kilomètres via le Myanmar et le Bangladesh, prévoit la construction d'une route et d'une voie ferrée. Faute d'accord international ce corridor est le moins avancé, par contre, le corridor économique Chine

Myanmar, qui pourrait servir de bretelle au BCIM, progresse. La Chine a en effet signé un accord pour la construction d'une voie ferrée entre Kunming et le port birman de Kyaukphyu sur le golfe du Bengale qui viendra s'ajouter aux oléoduc et gazoduc en service depuis 2013.

Les routes maritimes

Quelques mois après avoir présenté à Astana la version terrestre de la BRI, Xi Jinping a annoncé au sommet Asie Afrique d'Astana les projets de routes maritimes qui, partant des trois corridors traversent l'Océan Indien et aboutissent à l'Europe. Plusieurs ports situés le long de ces routes font partie du Collier de perles[14] que la Chine a commencé à réaliser avant l'annonce du projet BRI.

Dans ce contexte, plusieurs pays africains ont adhéré à la BRI et la Chine finance plusieurs projets de transport : les voies ferrées entre Djibouti – où la marine chinoise a installé une base navale – et Addis Abéba (Ethiopie), Mombasa et Nairobi (Kenya) – ; un port à Bagamoyo (Tanzanie) qui pourrait devenir le plus grand d'Afrique Orientale. Des entreprises chinoises participent à des titres divers à la gestion d'installations portuaires africaines.

Enfin un nombre croissant de pays éloignés de ces routes adhèrent au projet BRI : en Afrique du Nord (Algérie, Maroc), en Afrique de l'Ouest (Ghana, Sénégal), en Amérique du Sud (Equateur, Pérou, Chili) et dans le Pacifique Sud (Nouvelle Zélande, Tonga, Vanuatu). Au total l'envergure de ces projets amène inévitablement à se poser la question du financement et de leurs contreparties ce que nous aborderons dans les billets suivants.

[1] L'amélioration de la voie ferrée entre Bakou et la Mer Noire, la ligne vers l'Iran, une nouvelle voie entre Kashgar et Andijan viseraient moins à améliorer la connectivité entre la Chine, l'Iran et la Turquie qui peuvent être reliés par voie maritime, que de renforcer une alternative crédible à la voie qui traverse la Russie.

[2] En 2008, Foxconn a organisé un premier train depuis Shenzhen, en 2009, DB Schenker, RZD (russe) et China Railway ont lancé un service hebdomadaire entre Duisbourg et Shanghai (où se situe SAIC liée à Volkswagen) ; le polonais Hatrans a développé un service analogue entre Lodz (Dell) et Chengdu et depuis 2011, HP utilise un service entre Chongqing et Duisbourg.

[3] Jacub Jakowski *and alii*. 2018. *The silk railroad, The Eu China rail connections: background, actors, interests*, Center for Eastern Studies, Varsovie, Pologne p. 29.

[4] Données Eurostat pour 2017.

[5] Les chemins de fer chinois ont réalisé un investissement considérable pour la construction de 25000 km de lignes à grande vitesse (passagers).

[6] Xavier Wanderpepen. 2017. *La route de la Soie, enjeux géopolitiques du fret ferroviaire internationale dans l'Eurasie*. La Revue Internationale n° 107, Automne.

[7] Avant le lancement de la BRI, le Kazakhstan a investi 3,3 milliards de dollars dans l'amélioration des voies ferrées et la construction du port sec de Khorgos à la frontière chinoise.

[8] La modification des méthodes de chargement et déchargement de conteneurs en mettant deux trains côte à côte sur deux voies à écartement différent et en glissant les conteneurs d'un wagon à l'autre, aurait ramené très significativement la durée du transbordement.

[9] Xavier Wanderpepen op cité.

[10] Selon les données de l'ADEME, l'émission de carbone pour le transport d'une tonne km est de 29 grammes par voie maritime, de 20 grammes par voie ferrée avec traction diesel (peu utilisée), de 2 grammes par voie ferrée à traction électrique en France et 10 grammes en dehors de France où l'électricité est plus souvent produite par des centrales à charbon.

[11] Ce montant se répartit en 17,7 milliards pour le secteur énergétique, 5 milliards pour les infrastructures et 25,4 milliards de dollars pour des projets dans les Zones Économiques Spéciales. Source FMI article IV Pakistan juillet 2017.

[12] Le coût du projet Boten-Vientiane s'élève à près de 6 milliards de dollars ; le Laos et la Chine ont convenu d'un partage 30 %-70 %. Cette ligne sera doublée d'une autoroute qui pourrait être inaugurée en 2021.

[13] Nathalie Fau. 2015. *La maritimisation de l'économie vietnamienne : un facteur exacerbant les conflits entre le Viêt Nam et la Chine en mer de Chine méridionale ?* Hérodote n° 127, pages 39 à 55.

[14] La stratégie dite du « collier de perles » est l'expression forgée en 2004 par un rapport de Booz Allen Hamilton pour le Secrétariat à la défense des Etats Unis pour rendre compte des initiatives de la marine chinoise qui a édifié un réseau de ports militaires et d'appuis logistiques autour du sous-continent indien et au-delà. Parmi ces ports il y a celui de Sihanoukville au Cambodge, de Kyaukpyu et de Sittwe en Birmanie, de Chittagong au Bangladesh, d'Hambantota au Sri Lanka, de Gwadar au Pakistan, de Doraleh et d'Obock à Djibouti, Port-Soudan au Soudan.

Les "nouvelles routes de la soie" : essai d'évaluation (3/4) La Chine acteur global de la mondialisation

cepii.fr/BLOG/bi/post.asp

Michel Fouquin, Jean-Raphaël Chaponnière

 Billet

du 11 février 2019



Le développement accéléré de la Chine depuis les réformes de Deng en 1978 a, pour une large part, bénéficié de sa politique d'ouverture à l'international. Celle-ci n'a cessé de s'approfondir. Quasi nulle à l'époque de Mao, la part de la Chine dans les exportations mondiales atteint 13,3 % en 2018 (après un pic à 14,1 % en 2015) et 10,7 % à l'importation. La Chine est désormais le premier exportateur et le second importateur mondial.

Cette accélération est en partie due à l'entrée massive d'entreprises étrangères. Inexistante jusqu'en 1992, l'entrée d'IDE atteignait 136 milliards de dollars en 2017, représentant en moyenne 8 % du total mondial des IDE de 1992 à 2017. Les investissements entrants dans des activités d'assemblage de composants importés[1] ont joué un rôle majeur pour l'essor des exportations chinoises : au début des années 2000, 55 % des exportations chinoises sont le fait de filiales d'entreprises étrangères et depuis, cette part ne cesse de diminuer et tombe à 43 % en 2017.

À partir de 2013 la Chine devient un investisseur mondial

2013 peut être considérée comme l'année de l'affirmation de la Chine comme acteur de la mondialisation et non plus comme un simple réceptacle. En 2015 les sorties d'IDE sont plus importantes que les entrées. Ainsi elle développe depuis 2013 à grande échelle ses investissements directs vers l'étranger, ses prêts à long terme, et ses acquisitions de portefeuille d'actions.

Elle est ainsi passée de moins d'un pour cent des investissements directs mondiaux sortants sur la période 2004-2007, à plus de dix pour cent sur la période 2014-2017. Selon Heritage[2] la plus grande part de ses investissements se concentre, pour la période 2005-2017, sur des opérations de fusion acquisition : pour 829 milliards de dollars contre 260 milliards d'investissements nouveaux (Greenfield Investment). L'Europe est la destination privilégiée avec 305 milliards de dollars de F&A, suivie des États-Unis pour 158 milliards, contre respectivement 13 et 18 milliards d'investissements nouveaux. Plus précisément le rachat d'entreprises occidentales s'oriente d'une part vers des secteurs traditionnels liés au tourisme et au commerce (Hôtellerie, restauration et alimentation, transport routier, maritime et aérien), mais aussi vers des entreprises de l'énergie et de la haute technologie ce qui suscite de plus en plus d'inquiétude à la fois en termes de sécurité et de concurrence. À ces investissements directs s'ajoutent les

investissements de portefeuille[3], qui s'apparentent davantage à des prises de participation qu'à des investissements nouveaux, ils représentent 40 % en supplément des investissements directs sur la période 2013-2107. À l'inverse, les investissements directs dans les pays en développement ou dans les pays Belt and Road Initiative (BRI) sont très minoritaires, car les entreprises susceptibles d'être rachetées par des investisseurs chinois sont rares et les risques associés à de tels investissements sont très difficiles à mesurer.

BRI infrastructure et endettement

Xi Jinping s'est donné jusqu'en 2049, date du centième anniversaire de la fondation de la République populaire de Chine, pour achever son projet. Il est impossible de mesurer avec précision les progrès accomplis dans la mise en œuvre de son projet, car la Chine ne publie pas de liste officielle des projets classés BRI. De plus, certains projets — tels que le corridor Pakistanais, ou le TGV indonésien — étaient entrepris par la Chine bien avant l'annonce en 2013 de BRI.

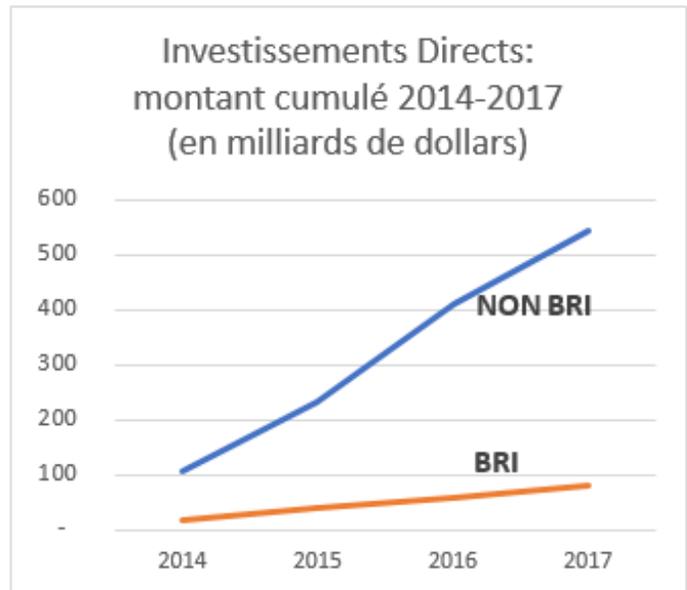
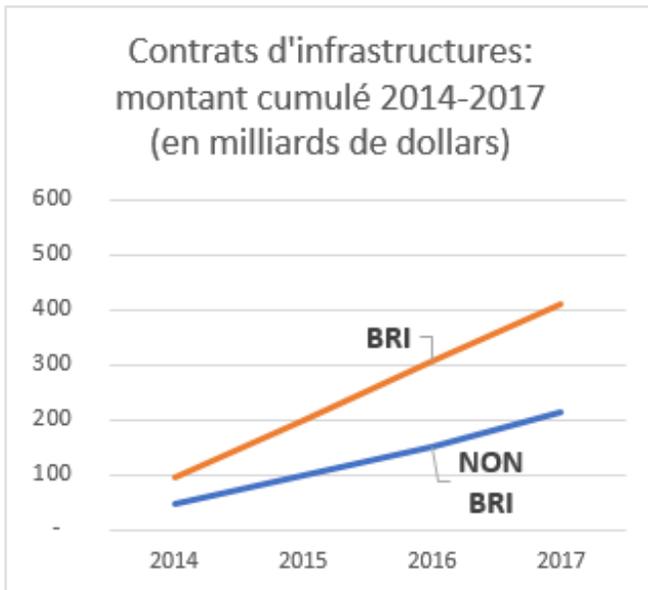
De plus, les rares annonces officielles sont contradictoires[4]. Ce manque de cohérence et de transparence a suscité de nombreuses initiatives de recensement, dont les publications du RWR Advisory Group pour les prêts liés à BRI. Selon RWR le montant des crédits accordés annuellement par les banques chinoises qui avait été de 150 milliards de dollars en 2014 et 2015, serait passé sous la barre des 100 milliards en 2017 et 2018.

Les Investissements directs versus les prêts

Selon le Mofcom, les investissements directs dans les pays participants au BRI sont très faibles, 18 milliards par rapport aux 138 milliards destinés aux pays hors BRI. Il y a relativement peu de rachat d'entreprises. Il y a plusieurs raisons à cela : les grandes entreprises de ces pays sont peu nombreuses, les données les concernant sont en général peu transparentes, de plus ces entreprises sont souvent protégées par leurs États. En revanche, la Chine propose à ces pays des prêts très importants et en forte croissance pour financer le développement de leurs infrastructures.

Accompagnant ces prêts, les entreprises chinoises sont très présentes dans les pays émergents où elles ont réalisé près de 80 % de leurs contrats de construction, soit pour 1 300 milliards de dollars cumulés entre 2005 et 2017. L'Asie de l'Est arrive en tête suivie de l'Asie de l'Ouest puis de l'Asie du Sud-Est du Maghreb et enfin de l'Asie du Sud (Pakistan), assez loin derrière arrive l'Amérique latine. Les pays développés sont quasiment absents de ces programmes.

Selon le Mofcom, la moyenne annuelle des constructions réalisées par les entreprises chinoises dans les 80 pays BRI est passée de 58 milliards de dollars sur la période 2009-2013 à 85 milliards sur la période 2014-2017, soit une hausse de 50 %. Les hausses les plus fortes ont eu lieu en Asie du Sud-Est et au Moyen Orient, un peu moins en Asie du Sud et peu en Asie Centrale.



Source : Mofcom

Montants des prêts effectués par les banques chinoises 2009-2017

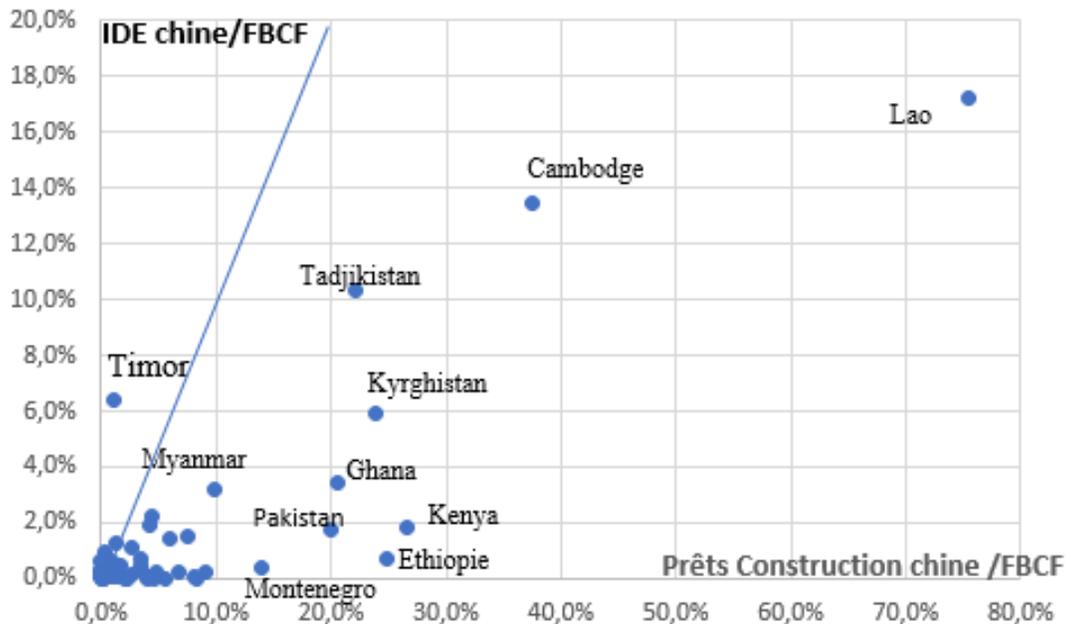
(moyenne annuelle en milliards de dollars)

	2009/13	2014/17
Monde	97,5	156
80 pays BRI	58	85
BRI Afrique	13,0	17,7
BRI Asie	41,4	63,9
<i>Asie Sud</i>	<i>10,5</i>	<i>13,5</i>
<i>Asie Centrale</i>	<i>3,4</i>	<i>4,6</i>
<i>Asie Sud Est</i>	<i>14,5</i>	<i>27,1</i>
<i>Asie MO</i>	<i>12,1</i>	<i>18,7</i>
BRI Europe	2,3	3,4

Source : Mofcom

En rapportant les crédits et les IDE chinois à la Formation Brute de Capital Fixe des pays adhérant au BRI, on constate que la part des crédits est plus élevée (à l'exception de Timor, les

pays sont à droite de la diagonale) que celle des IDE. En revanche la participation de la Chine sous ces deux formes est très forte chez ses voisins immédiats (Cambodge, Laos, Tadjikistan, République Kirghize). Hors de cette zone certains pays africains (le Ghana, l'Éthiopie, le Kenya et le Mozambique) sont aussi des cibles de choix des Chinois, enfin le Pakistan apparaît susciter un intérêt majeur de la Chine, probablement du fait de considérations géostratégiques.



Rôle central des banques chinoises et rôle effacé des banques multilatérales initiées par la Chine

Le système bancaire chinois qui soutient BRI se compose de quatre types d'institution :

Les « policy banks », China Development Bank et l'Exim Bank, d'une part, et les quatre grandes banques commerciales chinoises[5] qui financent 97 % des opérations chinoises de prêts internationaux. Le reste est pris en charge par les banques multinationales créées par la Chine. Ainsi, sur les 292 milliards de dollars, 134 milliards viennent de l'Exim Bank et de la China Development Bank, 150 milliards viennent des banques commerciales publiques chinoises. Enfin deux banques multilatérales, l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) et la New Development Bank (NDB)[6] n'interviennent que pour 2 milliards chacune (Financial Times, 11 mai 2017).

Deux ans après le lancement de la BRI, la Chine a en effet annoncé la création de l'AIIB. Critiquée par Washington qui l'accusait de vouloir saper la gouvernance des institutions financières internationales, cette initiative a été plébiscitée par 57 pays, dont les pays européens, qui participent à son capital qui s'élève à 100 milliards de dollars. La Chine détiendrait 43 % des voix. La montée en puissance de cette nouvelle banque multilatérale est plus lente qu'anticipée.

Établie en janvier 2017, elle a approuvé pour 4,4 milliards de dollars de projets (en mai 2018), soit huit fois moins que la Banque Asiatique de Développement. Les autres banques chinoises, mentionnées plus haut, ont par comparaison investi pour 177 milliards de dollars sur un total de 186 milliards à la fin 2016. Selon la China Banking association, cité par Caixin, la part de l'AIB et de la NDB représentait 1,4 % d'un encours de 292 milliards (soit 100 milliards de plus) aux pays BRI. En janvier 2018, au Asian Financial Forum in Hong Kong, la CDB a déclaré avoir engagé 110 milliards à la fin 2017 (Asian Nikkei Review, 15 janvier 2018). La lenteur de l'entrée en action de l'AIB tient probablement au fait que cette banque doit se conformer aux règles de gouvernance et de transparence en vigueur dans les grandes institutions bancaires internationales, ce qui n'est pas le cas des banques à capitaux purement chinois. Dans ce domaine aussi les pratiques chinoises seront amenées à évoluer.

Pour conclure, si l'on fait le bilan de l'activité chinoise à l'international, on est d'abord frappé de la rapidité avec laquelle elle s'est déployée pour faire de la Chine un acteur majeur de la mondialisation. Le projet des routes de la soie qui est un projet unique, hors norme, qui correspond cependant à des besoins bien réels[7] apparaît avant tout comme un moyen de structurer progressivement la vision chinoise de la mondialisation, qui allie intérêt économique et stratégique de la Chine à long terme. Reste à savoir si un tel projet est réaliste, on en discute dans le blog 4.

[1] Guillaume Gaulier, Françoise Lemoine, Deniz Ünal-Kesenc. 2005. *China's Integration in East Asia: Production Sharing, FDI & High-Tech Trade*. CEPII working Paper 2005 n°9

[2] Selon le Mofcom, les deux tiers de ces flux se dirigent vers Hong Kong et des paradis fiscaux, Îles Caïmans, Îles Vierges dont une partie repart vers d'autres pays. Heritage, a construit depuis 2005 une base de données s'appuyant sur les informations de la presse et validées par des enquêtes. Elle collecte les annonces de projets d'un montant supérieur à 100 millions de dollars, de 200 entreprises alors que, selon le Mofcom, près de dix mille auraient investi à l'étranger. Cela conduit à sous-estimer la présence chinoise à l'étranger (en nombre) et en recensant les engagements et non les réalisations (qui font rarement l'objet d'information), elle surestime les montants investis

[3] La distinction opérée par le FMI pour les données de balance des paiements est de classer les prises de participation supérieures à 10 % en investissements directs et celles en dessous sont classées en investissement de portefeuille.

[4] En mars 2017, le directeur de la NDRC (National Development Reform Commission) a annoncé que l'investissement chinois cumulé dans le cadre de la BRI avait été de 50 milliards de dollars depuis 2013, et, dans le même temps, le porte-parole du Mofcom (ministère du Commerce extérieur) indiquait que le montant des contrats signés atteignait 304,9 milliards de dollars depuis 2013.

[5] ICBC (Industrial and Commercial Bank of China), Bank of China, China Construction Bank et Agricultural Bank of China.

[6] Banque des Brics.

[7] Asian Development Bank. 2017. *Meeting Asia's Infrastructure Needs*.

Les "nouvelles routes de la soie" : essai d'évaluation (4/4) Des obstacles sur la route

 cepii.fr/BLOG/bi/post.asp

L'expansion internationale de la Chine emprunte de multiples voies : celles du commerce, de l'investissement, de la finance et de la monnaie, pour s'en tenir à l'économie. Ce faisant, elle poursuit différents objectifs. Le projet de nouvelles routes apparait comme le moyen de donner un cadre souple à cette stratégie globale de la Chine. Cependant on peut s'interroger sur sa faisabilité.



Par Michel Fouquin, Jean-Raphaël Chaponnière

 Billet

du 25 février 2019

L'expansion internationale de la Chine emprunte de multiples voies : celles du commerce, de l'investissement, de la finance et de la monnaie, pour s'en tenir à l'économie. Ce faisant, elle poursuit différents objectifs : sécurité de ses approvisionnements, extension de son contrôle sur la mer de Chine et sur le Pacifique proche, accession à de nouveaux marchés, maintien d'excédents commerciaux substantiels pour financer sa stratégie mondiale, et pour couronner le tout, accès aux technologies les plus avancées de l'Occident pour accélérer sa propre mutation technologique. Le projet de nouvelles routes apparait comme le moyen de donner un cadre souple à cette stratégie globale de la Chine, en intégrant tous ces aspects. Cependant on peut s'interroger sur sa faisabilité. L'annonce du projet a-t-elle été prématurée et/ou est-elle hors de proportion avec les moyens réels de la Chine d'aujourd'hui. Prématurée car elle provoque de multiples réactions de méfiance[1]. Hors de proportion, le terme pharaonique est souvent employé par les commentateurs. Certains estiment que la valeur des engagements chinois à long terme se situe entre 4 et 7 mille milliards de dollars[2]. La Chine rappelons-le est certes un pays très impressionnant mais c'est encore un pays en développement.

Belt and Road Initiative (BRI) et le piège de la dette dans les pays en développement

De nombreux pays ne supportent plus les contrôles exercés par les organismes internationaux, tels que la Banque mondiale et le FMI qui, en échange de leur aide financière, imposent leurs conditions sous forme de transparence dans l'usage des fonds et pour les pays en cessation de paiements des programmes d'austérité douloureux. Un moyen d'échapper à ces contrôles apparaît pour certains de recourir aux prêts chinois. Cependant ces prêts n'entrent pas, la plupart du temps, dans la catégorie des prêts concessionnels relevant de l'aide publique au développement. Les conditions d'attribution de ces prêts ne sont pas transparentes : on ne

connait ni leur montant exact, les taux d'intérêt et les conditions . Ce qui conduit à une sous-estimation moyenne de 15% du montant de la dette des pays en question et donc à la sous-estimation des risques associés[3]. L'autre problème est lié à la place des entreprises et de la main-d'œuvre chinoises dans la réalisation de ces investissements. Enfin ces projets ne correspondent pas toujours aux besoins prioritaires de ces pays et peuvent se révéler être des projets à forte visibilité médiatique et faible intérêt économique.

Et enfin lorsque le pays s'avère incapable d'assurer le service de sa dette il se voit contraint de céder la gestion de l'infrastructure à une société chinoise. Encore cela ne suffit- il toujours pas à régler les problèmes de balance des paiements que connaissent ces pays. Il faut encore faire appel aux organismes internationaux qui alors demandent à connaître les conditions de financement et la réalité des faits ce qui met en difficulté les gouvernements en question. Le cas le plus inquiétant est celui qui est lié à l'endettement du Pakistan.

Le Corridor pakistanais (CPEC)[4], la composante la plus ambitieuse du projet BRI, comprend l'amélioration de milliers de kilomètres de routes, la construction de centrales électriques et une dizaine de Zones économiques spéciales. Alors qu'en 2016, le FMI félicitait le gouvernement pour sa gestion, deux ans plus tard l'économie pakistanaise était en crise. Les décaissements de crédits chinois expliquent 40 % de l'accroissement de la dette externe publique entre 2013 et 2017, tandis que l'envolée des importations chinoises a creusé le déficit. Confronté au FMI qui conditionne son intervention à des mesures d'austérité et à la transparence sur les conditions des prêts chinois, le gouvernement pakistanais s'est adressé à l'Arabie Saoudite et à la Chine qui pourraient exiger des « prises d'hypothèque » comme elle l'a fait au Sri Lanka.

À la fin des années 2000, l'Eximbank a financé le port sri lankais d'Hambantota d'où était originaire le Président. Étant incapable de faire face aux échéances de remboursement, le gouvernement sri lankais a cédé sa gestion à une société mixte détenue à 80 % par la compagnie China Merchant pour une durée de 99 ans. Depuis la signature de ce bail emphytéotique plusieurs pays ont exprimé des réticences vis-à-vis des projets BRI. La réaction de la Chine aux difficultés du Sri Lanka a déclenché une vague de défiance qui s'est propagée en Asie.

À Myanmar, la Chine a proposé un projet de plus de 10 milliards de dollars pour construire un port de la taille de Manille, une zone industrielle de 1600 hectares et une ville nouvelle. Après l'affaire Hambantota, ce projet a fait l'objet de débats et une commission a proposé de ramener le projet à 1,3 milliard de dollars. C'est également une révision à la baisse des projets chinois qu'envisage le nouveau gouvernement malaisien élu en 2018. S'interrogeant sur l'opportunité et le coût des projets chinois (lignes de train à grande vitesse Est Ouest, et Nord Sud, pipe et gazoduc), Mahatir a demandé une révision des « traités inégaux » signés avec la Chine.

Parmi les nombreux projets identifiés par la BRI, certains sont envisagés dans des zones dangereuses ou des pays économiquement risqués. Une analyse de Centre de Développement Global a identifié 23 pays vulnérables, dont certains sont d'ores et déjà en difficulté. Ces

problèmes finissent par mettre en danger les banques de développement chinoises qui ont une exposition à ces risques particulièrement élevée[5].

Si les pays destinataires des fonds chinois deviennent circonspects, la Chine elle-même s'interroge car, comme on le verra plus loin, elle ne dispose pas de fonds illimités pour faire face à ces risques.

Replis des investissements en Occident

Les investissements chinois en Occident sont spectaculaires, mais ils sont encore de plusieurs ordres de grandeurs inférieurs à ceux des grandes compagnies occidentales. Prenons l'exemple des aéroports : d'un côté, la société Casil Europe (China Airport Synergie Investment Limited), société française créée et détenue par Shandong Hi-speed Group et Friedmann Pacific AM[6] acquiert 49,9 % du capital de l'aéroport de Toulouse ; pendant ce temps, début 2018, Vinci, en acquérant 12 aéroports d'Airports Worldwide par sa filiale VINCI Airports développe, finance, construit et exploite au quotidien 46 aéroports partout dans le monde. Fin 2018 Vinci Airports acquiert la majorité du capital de l'aéroport de Gatwick (LGW), le deuxième aéroport de Grande-Bretagne (45,7 millions de passagers en 2018).

La poussée d'investissements privés chinois en Occident a connu un très fort déclin en 2017 et 2018. D'une part certaines entreprises chinoises, qui ont réalisé des acquisitions tous azimuts au prix d'un fort endettement, ont été violemment rappelées à l'ordre par le gouvernement chinois[7], d'autre part on assiste à une chute spectaculaire des IDE chinois à destination des États-Unis[8], chute en partie liée au conflit commercial opposant la Chine aux États-Unis et à la vigilance accrue des organismes de contrôle américains de ces opérations.

Face à d'importantes difficultés de financement, les groupes Wanda, HNA ou Anbang cherchent du cash désespérément. Ces groupes privés proches du pouvoir ont le défaut d'avoir investi dans des secteurs qui ne sont plus jugés prioritaires par le gouvernement. Wanda a investi entre autres dans le tourisme, l'hôtellerie, le sport (Athlético de Madrid), le cinéma. HNA est actif dans l'immobilier, le tourisme et la finance (actionnaire majoritaire de la Deutsche Bank). Depuis 2015, HNA fonctionne presque comme un fonds d'investissement : le groupe a investi à l'étranger pour 40 milliards de dollars, amassant une dette totale de près de 100 milliards de dollars pour 178 milliards d'actifs, d'après le groupe. Enfin Anbang venu du secteur des assurances s'est diversifié dans l'immobilier, l'hôtellerie, la banque et les services financiers. La chute de l'emblématique patron d'Anbang en mai 2018 est brutale : Wu Xiaohui est condamné à 18 ans de prison pour fraude et détournement de fonds. L'entreprise est passée sous tutelle de l'État pour un an.

Pour faire céder ces entreprises, l'État chinois dispose de l'arme absolue : il peut à tout moment donner l'ordre aux grandes banques d'État chinoises de cesser de leur faire crédit.

Ce rappel à l'ordre s'accompagne de la méfiance croissante des occidentaux à l'égard des investissements chinois dans des secteurs dits stratégiques et cela est le cas en particulier aux États-Unis[9]. Ainsi au cours de la première moitié de 2018 le CFIUS (Committee on Foreign Investment in the US) a bloqué six projets d'investissements chinois. Le plus récent a été la tentative d'acquisition pour 9,9 milliards de dollars de 45 % du capital d'une compagnie de fabrication et de développement de polymères, la Akron Polymer Systems. Certaines entreprises sont particulièrement visées et devraient être exclues des appels d'offre public pour les systèmes de télécommunication et en particulier pour les investissements dans la 5G. Ceci concerne en particulier Huawei et ZTE... Ce questionnement atteint aussi l'Europe qui se prépare à mettre en place des procédures de vérification des investissements dans les secteurs dits stratégiques.

La question du dollar et de l'internationalisation du RMB

L'expansion chinoise se fait dans un univers dominé par le dollar, seule monnaie vraiment universelle. Cela signifie que les échanges commerciaux, les investissements, tout comme les prêts, impliquant des acteurs chinois se font principalement en dollars. Selon les estimations réalisées sur la base des transactions internationales passant par le système SWIFT (cf. RMB Tracker January 2018) plus de 80 % des opérations commerciales dont le bénéficiaire est localisé en Chine ou à Hongkong se font en dollars. Or la Chine ne dispose pas de réserves illimitées en dollars ce qui peut être une contrainte majeure pour la réalisation de ces projets BRI.

La Chine a déjà perdu en un an mille milliards de dollars de réserves à la suite de sorties massives de capitaux en 2016, réduisant son stock de réserves officielles à trois mille milliards de dollars, ce qui, selon certains auteurs, serait le montant considéré comme nécessaire pour préserver l'indépendance financière de la Chine en cas de tensions internationales. De plus, comme on vient de le rappeler, de nombreux projets en cours apparaissent irréalistes et fragiles financièrement, mettant les banques chinoises en danger.

Conscient de ces risques le gouvernement chinois a choisi en 2017 de freiner brutalement le mouvement, désignant certains projets comme irrationnels ou incompatibles avec la stratégie globale de la Chine. D'autres projets BRI, on vient de le voir, ont été revus à la baisse parfois à la demande même des bénéficiaires.

Autre solution pour l'avenir, la Chine cherche à s'associer à d'autres partenaires comme la Banque mondiale et l'Asian Development Bank. Mais cela soulève au moins deux problèmes : d'une part la Chine va devoir se plier aux disciplines de ces organisations, ce qu'elle contestait jusqu'à présent, et, d'autre part, se heurter à l'hostilité des États-Unis qui la soupçonnent de se servir de ces organisations pour mener à bien des projets à son seul profit.

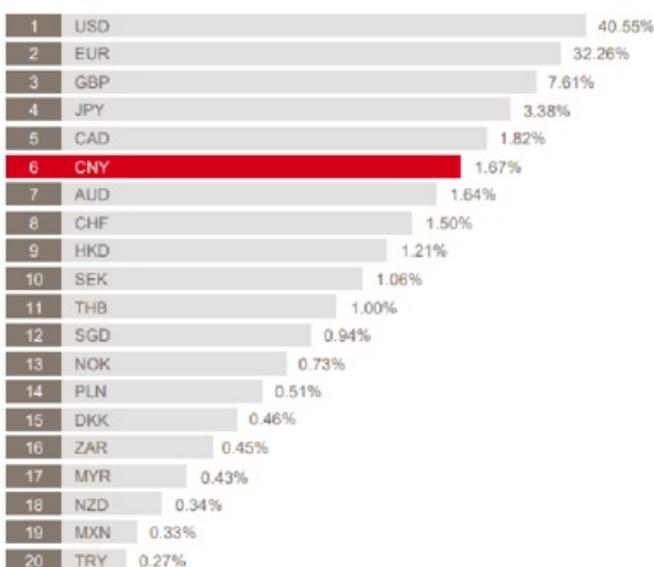
Enfin, pour réduire les contraintes financières liées à la domination du dollar, il y a l'internationalisation du RMB qui permettrait de financer une grande partie de ces projets en faisant fonctionner la planche à billet comme le font les États-Unis. L'internationalisation du RMB est de fait un objectif officiel du gouvernement chinois, qui vise à s'émanciper de la tutelle du

dollar, et BRI est conçu comme un moyen d'accélérer ce processus. Mais de multiples obstacles s'opposent à cette transformation de la monnaie chinoise. Notamment l'obligation de la libéralisation complète du compte de capital chinois, prévue soit-disant pour 2020. Une telle libéralisation limiterait considérablement les interventions étatiques sur les flux de capitaux et la politique monétaire de la banque centrale qui devrait prouver son indépendance à l'égard d'un régime communiste.

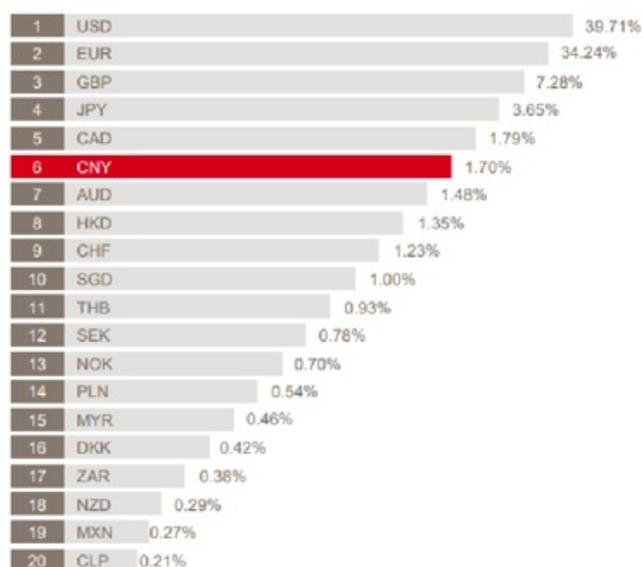
Malgré de nombreuses mesures de libéralisation financière, la part du RMB est de 1,7 % dans les transactions internationales, elle demeure tout à fait marginale et ne tend pas à s'accroître. Elle est quasi-inexistante dans les réserves des banque centrales est quasi inexistante[10]. Il en va de même en matière d'émission de bons : après avoir atteint un maximum de 100 milliards de dollars en 2015, son niveau n'a cessé de chuter depuis pour atteindre un minimum de 30 milliards en 2018.

RMB's share as a domestic and international payments currency
Customer initiated and institutional payments.
Messages exchanged on SWIFT. Based on value.

October 2016



October 2018



La Chine par ailleurs connaît un niveau d'endettement domestique considérable atteignant 300 % du PIB en 2018. Enfin, le déclin des excédents de balance courante vient réduire les marges de manœuvre de la Chine. Tout ceci n'est guère favorable à l'internationalisation de la monnaie chinoise.

Les projets chinois apparaissent hors norme, que l'on considère les montants évoqués, les délais de mise en œuvre ou encore l'échelle au niveau mondial. Et encore, on a à peine évoqué ici les ambitions géopolitiques, militaires, idéologiques et technologiques de la Chine. La réaffirmation forte de la prééminence totale du PCC sur la société chinoise et la volonté de ne pas se laisser

dicter sa conduite par qui que ce soit, contredit l'idée de multilatéralisme qui implique de négocier et de chercher des compromis entre systèmes différents. Cela dit, les difficultés rencontrées par la Chine dans la mise en œuvre de son programme pourront l'amener à accepter plus de transparence et à s'associer à d'autres institutions multilatérales.

[1] Il en va de même sur le plan stratégique avec l'expansion en mer de Chine et la menace réaffirmée de la volonté de réunification par la force si besoin est de la Chine.

[2] À titre de comparaison le plan Marshall pour la reconstruction de l'Europe se montait à l'équivalent de 178 milliards de dollars de 2018, dont l'essentiel était distribué sous forme de dons destinés à acheter du matériel américain. Ce plan bénéficia à quinze pays européens, alors que les nouvelles routes intéressent plus de 80 pays.

[3] Carmen Reinhart. 2018. The Hidden Debt Bomb that the Chinese have funded in emerging Markets. Published by Project Syndicate.

[4] En novembre 2017, le Pakistan a décidé de se retirer du projet de barrage (14 milliards de dollars) de Diamer-Bhasha dam – un élément central du programme Chinois au Pakistan – car Islamabad refusait les conditions financières chinoises. Le même mois, le Népal abandonnait un projet de barrage de 2,5 milliards de dollars avec l'entreprise d'État China Gezhouba Group, car il n'avait pas fait l'objet d'un appel d'offres ouvert.

[5] Ces problèmes s'ajoutent à d'autres problèmes précédant le projet BRI comme celui des dettes du Venezuela. La Chine a prêté 50 milliards de dollars ces dix dernières années en échange de livraison de pétrole. Le prêt le plus important a été fait celui de la China Development Bank en 2010. Il dépassait les 20 milliards de dollars, un prêt dont les termes ne sont pas connus. Si le Venezuela faisait défaut la banque serait en situation de défaut et l'état chinois devrait en assumer le coût. D'autres projets comme celui du canal transocéanique signé en 2013 par le milliardaire chinois Wang Jing pour 50 milliards de dollars ont été abandonnés.

[6] Investisseur hongkongais soutenant officiellement la politique chinoise des « routes de la soie aériennes » et qui a déjà pris le contrôle de l'aéroport international de Tirana.

[7] En août, des limites ont été imposées sur les investissements chinois à l'étranger qui visaient des activités développées par Wanda – immobilier, hôtel, loisir et sports –. Le gouvernement chinois cherchait à freiner les sorties de capitaux qui pouvaient déstabiliser le système financier. L'administration voulait également diminuer les problèmes suscités par les investissements "irrationnels ou risqués" des entreprises chinoises à l'étranger.

[8] On enregistre une baisse de 30 % des investissements en valeur en 2107 et une chute de 90 % des annonces de nouveaux investissements en 2018. Les investissements à destination de l'Europe se maintiennent à peu près.

[9] Cf. blog 3/4.

[10] À l'exception toutefois de la Russie qui, craignant les conséquences du conflit et des sanctions qui l'opposent aux États-Unis, a décidé de réduire de moitié ses réserves en devises détenues en dollar (-101 milliards soit 22 % des réserves totales) au profit tout d'abord de l'Euro et du RMB (44 milliards chacun) et le reste au profit du Yen. Le stock d'or augmente jusqu'à 78 milliards ; le montant total des réserves atteint alors 460 milliards de dollars fin 2018.