

PROGRAMME ASIE

**CINQ ANS APRÈS L'ANNONCE DES
« NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » :
SITUATION ET PERSPECTIVES**

PAR RICHARD-CLÉMENT BAGATINE
EXPERT INDÉPENDANT EN RELATIONS INTERNATIONALES

SEPTEMBRE 2018

ASIA FOCUS #85



(...) Mais les vrais voyageurs sont ceux-là seuls qui partent
 Pour partir ; cœurs légers, semblables aux ballons,
 De leur fatalité, jamais ils ne s'écartent,
 Et, sans savoir pourquoi, disent toujours : Allons ! »

« Les fleurs du mal » (1857), Extrait du poème CXXVI – LE VOYAGE - Charles BAUDELAIRE (1821-1867)

RÉSUMÉ :

L'année 2013 constitue un tournant majeur à propos des « nouvelles Routes de la Soie » (« *Belt and Road Initiative* ») dans la mesure où, du fait des discours fondateurs de XI Jinping à Astana et Djakarta¹, elle lui confère une tournure résolument géopolitique outrepassant la lecture au mieux « romantique » qu'en faisait l'Occident jusque ces dernières années. Les Etats-Unis, quant à eux, considèrent « *Belt and Road Initiative* » et « *Made in China 2025* » et les fluctuations de devises comme divers instruments d'action reflétant une vive menace chinoise sur l'ordre international mondial actuel, à l'opposé d'opinions occidentales diverses n'y voyant (à de rares exceptions près, même si pouvant être discutables à certains égards)² qu'un échec chinois programmé d'avance, un « pilotage à vue », de la « poudre aux yeux », un « projet destiné d'abord à ce que toute l'économie mondiale paie tribut au communisme chinois », des « projets flous, fourre-tout, pas rentables » ...

Afin de pouvoir saisir la profondeur d'un tel écart de vision sur un même sujet sensible, l'examen s'impose des réalisations et performances, des enseignements, perspectives et interrogations, même si l'exercice est encore provisoire (d'ici 2049 ...) et pas forcément exhaustif au regard de l'envergure du projet à tous points de vue.

ABSTRACT :

The year 2013 marks a major turning point in the "*Belt and Road Initiative*", because of the XI Jinping's founding speeches in Astana and Jakarta (see footnote 2, under) gives it a resolutely geopolitical move, overriding the at best "*romantic*" reading that the West made of it until recent years. The United States consider "*Belt and Road Initiative*" and "*Made in China 2025*" as various instruments of action reflecting a strong Chinese threat to the current international world order, in contrast to different Western opinions seeing only (with rare exceptions, though they may be questionable in some few aspects - see footnote 3, under) a Chinese failure planned in advance, a "*sight driving*", a "*powder in the eyes*", a "*project intended first of all for the world economy should have to pay tribute to the Chinese communism*", some "*fuzzy, carry-all, not bankable projects*"...

In order to be able to grasp the depth of such a difference of vision on the same sensitive subject, the examination of achievements and performance, lessons to learn, perspective and questions is essential, though the duty reflects a still provisional (by 2049 ...) and not exhaustive situation, because of the scope of the project from all points of view ...

¹ Discours «fondateurs» de XI Jinping à Astana (septembre 2013 à l'Université Nazarbaïev pour B.R.I. terrestre) et à Djakarta (octobre 2013 au Parlement indonésien pour B.R.I. maritime) : cf. liens <https://www.youtube.com/watch?v=dHkNzMjEv0Y> (Astana, Kazakhstan) et <https://www.youtube.com/watch?v=NMj9EA5QLEY> (Djakarta, Indonésie).

² Cf. liens http://www.lepoint.fr/politique/villepin-face-a-trump-l-ue-doit-etre-dans-l-initiative-avec-la-chine-la-russie-l-iran-12-07-2018-2235565_20.php : «Qu'est-ce qui nous empêche d'avoir un comité de pilotage des Routes de la soie avec la Chine? Ne nous enfermons pas dans ce rétrécissement que Donald Trump souhaite», opinion « récupérée » par le lien <https://www.solidariteetprogres.org/de-villepin-nouvelle-route-de-la-soie.html>.

RÉALISATIONS ET PERFORMANCES PAR THÈME ET ORDRE MNÉMOTECHNIQUE DÉCROISSANT³

On ne peut parler de *bilan* à ce stade, du fait que « *Belt and Road Initiative* » est un projet exécuté sur très long terme (2013-2049) et que le recensement de ses projets ne peut être exhaustif⁴. **Cependant, les principaux résultats peuvent être ainsi retracés⁵, pouvant actualiser « Il milione » de Marco Polo en « Il miliardo » :**

Configuration géopolitique : les pays de la zone B.R.I. représentent approximativement :

- **77 Etats en Eurasie et en Afrique** (derniers en date : Sénégal, Rwanda)⁶, sur un total de plus de cent pays ayant déclaré vouloir s'engager par rapport à B.R.I., soit la moitié des Etats reconnus par l'ONU (197), sachant que la flexibilité *inclusive* délibérément donnée aux contours géopolitiques de la zone et de ses projets par les autorités chinoises fait qu'elle concerne de fait jusqu'à plus de 150 Etats, jusqu'en Amérique latine, « *l'aile Est* » de B.R.I., vu de Chine⁷ ; il s'agit donc du plus gros et riche ensemble géopolitique actuel, **de surcroît à vocation opérationnelle**, après le FTAAP / APEC (*Free Trade Area of the Asia-Pacific*), et largement devant le RCEP (*Regional*

³ Cf. Rapport «The Belt and Road Initiative A new means to transformative global governance towards sustainable development» - lien <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/a-new-means-to-transformative-global-governance-towards-sustaina.html> (pages 66-71).

⁴ En effet, les Autorités chinoises ne publient (toujours) pas de liste complète des projets OBOR / BRI, qui doivent en premier lieu bénéficier aux entreprises chinoises, B.R.I. étant conçue initialement comme une « Initiative », vocable utilisé ainsi plus lourd de sens qu'i n'y paraît, pouvant aussi signifier que la Chine a pris tout le monde de vitesse depuis au moins 2013 (en fait bien avant déjà), lui permettant d'entretenir une large avance jusqu'à nouvel ordre sur ses rivaux géopolitiques, américains tout particulièrement. De ce fait, en se fondant sur sa base de données du site américain « Reconnecting Asia », l'analyse du Center for Strategic and International Studies (CSIS, Etats-Unis) révèle que 89 % des entreprises engagées dans des projets financés par la Chine sont chinoises, contre seulement 29 % des entreprises engagées dans des projets financés par des banques multilatérales de développement. – cf. liens <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/belt-and-road-barriers-participation/>, <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

⁵ En effet, les Autorités chinoises ne publient (toujours) pas de liste complète des projets OBOR / BRI, qui doivent en premier lieu bénéficier aux entreprises chinoises, B.R.I. étant conçue initialement comme une « Initiative », vocable utilisé ainsi plus lourd de sens qu'i n'y paraît, pouvant aussi signifier que la Chine a pris tout le monde de vitesse depuis au moins 2013 (en fait bien avant déjà), lui permettant d'entretenir une large avance jusqu'à nouvel ordre sur ses rivaux géopolitiques, américains tout particulièrement. De ce fait, en se fondant sur sa base de données du site américain « Reconnecting Asia », l'analyse du Center for Strategic and International Studies (CSIS, Etats-Unis) révèle que 89 % des entreprises engagées dans des projets financés par la Chine sont chinoises, contre seulement 29 % des entreprises engagées dans des projets financés par des banques multilatérales de développement. – cf. liens <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/belt-and-road-barriers-participation/>, <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

⁶ Cf. liens de bases de données en accès gratuit : <https://www.aiddata.org/data/chinese-global-official-finance-dataset>, https://reconnectingasia.csis.org/search/?facet=_category%3AProject&q=BELT+AND+ROAD+INITIATIVE.

⁶ Cf. lien <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X000000/1X0A3610.htm>.

⁷ Ce que la Chine appelle "un axe (les pays autour de la Chine) et deux ailes" ("l'aile Ouest" des pays d'Orient, d'Afrique et d'Europe et "l'aile Est" des pays d'Amérique latine et du Sud-Pacifique).-Cf. lien <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html> (graphique 3).

Comprehensive Economic Partnership, pouvant à terme « unifier » l'Asie et destiné à faciliter les investissements des pays de la zone B.R.I. dans l'ASEAN) et le Trans-Pacific Partnership (TPP)⁸ ;

- **75% environ des ressources mondiales détenues** (dont en 2015 : 58% des réserves mondiales et 56.9% de la production mondiale de pétrole, respectivement 53.2% et 78.9% de gaz naturel, 52.9% et 73.9% de charbon ...)
- **62% de la population mondiale** (soit 4,5 milliards d'habitants) ;
- **41% de la superficie mondiale habitée** (environ 60 millions de km² /148) ;
- **35% du commerce mondial** ;
- **30% environ du PIB mondial** en 2017 (29% en 2016) ;
- **28% de la consommation mondiale** en 2016 ...

Configuration institutionnelle et macro-économique de la zone B.R.I. :

° **22 400 milliards de dollars US constants 2010 : PIB 2016 de la zone B.R.I.**, dépassant ainsi le PIB des Etats-Unis, de l'Union européenne ; signifiant un triplement en valeur par rapport à 1995 (PIB d'environ 7 500 milliards de dollars US constants 2010) et un doublement en proportion du PIB mondial de cette année-là (environ 16%)⁹.

° **1 100 milliards de dollars en 2017 : commerce courant entre la Chine et les Etats-membres de la zone B.R.I.** (955 milliards de dollars en 2016), devant passer à 2 500 milliards de dollars à horizon 2025 ; l'excédent commercial chinois par rapport à la zone B.R.I. se situait à 189 milliards de dollars contre 235 milliards de dollars en 2016 ; d'année en année, cette zone représentent de façon stable 25% des importations et des exportations chinoises¹⁰.

° **Plus de 100 milliards de dollars** sur divers fonds chinois, **suite à divers accords de coopération industrielle** ; la Chine et le Kazakhstan sont pionniers en matière de coopération industrielle, avec 52 projets en phase de développement, pour une valeur de plus de 27 milliards de dollars¹¹.

⁸ Cf. lien : https://www.uobgroup.com/assets/pdfs/research/FN_170518A.pdf.

⁹ Cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/the-economic-development-along-the-belt-and-road-2017.html>. A noter également la contribution majeure de la Chine à cette évolution performante, toujours en dollars constants 2010 : en excluant la Chine, le PIB la zone B.R.I. n'évolue que de 7 000 milliards de dollars US en 1995 (environ 13% du PIB mondial) à 12 900 milliards de dollars US en 2016 (environ 16,7% du PIB mondial).

¹⁰ Cf. lien <https://www.business.hsbc.com/belt-and-road/belt-and-road-initiative>.

¹¹ Cf. Rapport «The Belt and Road Initiative A new means to transformative global governance towards sustainable development» - lien <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/a-new-means-to-transformative-global-governance-towards-sustaina.html> (pages 68, "Table 6. Pillar 3 : Facilitate connectivity").

° **au moins 60 accords de coopération (M.o.U.) signés par la Chine**, à travers la *China Banking Regulatory Commission* (CBRC, qui a fusionné en 2018 avec la *China Insurance Regulatory Commission* ou CIRC)¹², dont 32 entre mai 2004 et juin 2016)¹³ : sur cette soixantaine d'accords de coopération (M.o.U.) signés, 38 le sont avec des pays européens (membres ou non de l'U.E.), 22 d'entre eux étant membres de la zone B.R.I. selon les pointages¹⁴ d'un rapport du Parlement européen (2018) ; 25 le sont avec des pays membres de la zone B.R.I., hors Europe¹⁵ dans le cadre du Forum B.R.I. tenu en mai 2017 à Pékin.

° **20 accords au minimum de libre-échange signés ou à signer par la Chine avec les 77 pays de la zone B.R.I.** pour contribuer à une telle évolution exponentielle des échanges commerciaux : la Chine est jusqu'à présent signataire de 17 accords de libre-échange, dont au moins 7 avec des pays de la zone B.R.I. ; 13 autres sont en cours de négociation, dont au moins 7 avec des pays de la zone B.R.I. ; 13 autres sont envisagés, dont au moins 5 avec des pays de la zone B.R.I.¹⁶, ce qui, au passage, contraste fortement avec le mouvement refluant et taxateur des Etats-Unis de l'ère TRUMP.

° **Environ 50% de participation publique à B.R.I. en nombre d'entités majeures chinoises** : 102 institutions centrales ou entreprises publiques chinoises¹⁷ ont participé à fin 2016 à près de 1 700 projets individualisés B.R.I., selon la *State-owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC)* et le Ministère chinois des Finances

¹² Cf. liens <http://www.cbrc.gov.cn/english/index.html>, https://en.wikipedia.org/wiki/China_Banking_Regulatory_Commission, <http://www.cbrc.gov.cn/chinese/newIndex.html>, https://en.wikipedia.org/wiki/China_Insurance_Regulatory_Commission.

¹³ Cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/the-economic-development-along-the-belt-and-road-2017.html> (pages 124 à 126 : «Figure 6.4 List of bilateral MoUs and agreements on regulation cooperation signed by the CBRC»). Ces accords de coopération (M.o.U.) s'avèrent être en pratique les « facteurs déclenchant » des projets concrets et des financements chinois avec la plupart des Etats-membres de la zone B.R.I. (77 Etats-membres à ce jour) ; soit un système contractualisant bilatéral au départ, devenant ensuite et de fait multilatéral, inter-étatique, au fur et à mesure des Etats pouvant être collectivement impliqués sur un projet et des connectivités multi-modales que la Chine met en place.

¹⁴ Les 22 Etats européens (membres ou non de l'UE) de la zone B.R.I. sont les suivants : Autriche, Bulgarie, Croatie, République tchèque, Estonie, Pologne, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Albanie, Belarus, Bosnie-Herzégovine, Macédoine, Moldavie, Monténégro, Serbie, Turquie, Ukraine. - cf. lien [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf).

¹⁵ Cf. lien http://english.mep.gov.cn/News_service/media_news/201705/t20170516_414107.shtml : «List of Deliverables of the Belt and Road Forum for International Cooperation», point III, 1-«The Chinese government signed the economic and trade cooperation agreements with : ... : Pakistan, Vietnam, Cambodia, Lao PDR, the Philippines, Indonesia, Uzbekistan, Mongolia, Kenya, Ethiopia, Fiji, Bangladesh, Sri Lanka, Myanmar, Maldives, Azerbaijan, Georgia, Armenia, Afghanistan, Iraq, Palestine, Lebanon, Syria, Tajikistan, Nepal».

¹⁶ Cf. liens <http://fta.mofcom.gov.cn/topic/enmaldives.shtml>, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU\(2018\)570493_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU(2018)570493_EN.pdf).

¹⁷ Dont 84 d'entre elles font partie de la liste du « Top 100 des entreprises multinationales » en Chine, 50 d'entre elles disposant à 2014 de 654 milliards de dollars (4 500 milliards de yuans) d'actifs à l'étranger, 34 autres de 73 milliards de dollars (500 milliards de yuans) de ce même type d'actifs, ces institutions et entreprises publiques ayant commencé à pratiquer des investissements et fusions-acquisitions à l'étranger au milieu des années 1990. - cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

(MOFCOM) en 2015¹⁸, principalement dans les domaines des infrastructures, de l'énergie, des zones industrielles ; à titre d'exemple, le seul groupe public *China Communications Construction Group* a engrangé plus de 40 milliards de dollars de contrats commerciaux et construit 10 320 kms de routes, 95 ports en eau profonde, 10 aéroports, 152 ponts et 2 100 kms de voies ferrées dans les pays de la zone B.R.I.¹⁹ ; mais il semble que la part croissante dans la participation des entreprises privées chinoises dans les projets B.R.I. se confirme progressivement, de 2010 (à 35 % du total estimé des projets) à 2016 (à environ 45%) cf. graphique 9, page 6 du document «*China-Belt and Road is taking shape*», *Standard Chartered Global Research*, novembre 2017)²⁰.

° **Réseau assuré de coordination régionale à l'échelle planétaire**, à travers diverses plateformes dont certaines apparaissent progressivement « *parallèles et alternatives* » à celles mises en place par l'Occident depuis 1945²¹ :

- avec *l'Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)* au niveau de coopération transversale ;
- par des arrangements ou mécanismes de coopération régionale sur des thèmes généraux ou spécifiques : *Union européenne, ASEAN Economic cooperation, Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC), Greater Mekong Subregion (GMS), Shanghai Cooperation Organization (SCO), Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia (CICA)* ... ;
- par des coopérations existantes entre la Chine et des Forums régionaux : *China-Arab States Cooperation Forum (CASCF), Forum on China Africa Cooperation (FOCAC), ASEAN Plus China (10+1), China CEE Cooperation (16+1), China-Gulf Cooperation Council Strategic Dialogue, Asia Cooperation Dialogue (ACD)* ... ;
- par des mécanismes de dialogue intra-régionaux : *Asia- Europe Meeting (ASEM)* ;
- par des mécanismes régionaux de coopération spécifique sur B.R.I. : *EU-China BRI connectivity platform*²² ;
- par des Forums diplomatiques : *Boao Forum for Asia (BFA)*²³.

¹⁸ Les gains extérieurs estimés des 102 institutions centrales ou entreprises publiques chinoises en zone B.R.I. sont passés de 422 milliards de dollars (2 900 milliards de yuans) en 2014 à 669 milliards en 2015 (4 600 milliards de yuans) – cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

¹⁹ Cf. liens <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS>, <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

²⁰ Cf. lien <https://www.sc.com/en/trade-beyond-borders/five-ways-belt-and-road-is-taking-shape/>.

²¹ Cf. lien https://www.merics.org/sites/default/files/2018-01/China_Monitor_18_Shadow_Foreign_Policy_EN.pdf : «China's Shadow Foreign Policy: Parallel Structures Challenge the Established International Order» (graphique page 2).

²² Cf. liens [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf), <https://www.railfreight.com/policy/2018/06/11/ten-t-should-be-revised-looking-at-the-belt-and-road-initiative/>.

²³ Cf. liens http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/29/c_134106145.htm, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

° A noter le poids important des échanges commerciaux de la zone B.R.I., même si la stature de la Chine y est largement prépondérante (cf. bas de page n°15)²⁴ et s'il a décliné en 2009, puis à partir de 2015 du fait de crises financières ou internationales :

> importations à 6 530 milliards de dollars en 2015, exportations à 7 120 milliards de dollars la même année ;

> au niveau des économies domestiques, le commerce extérieur de la zone B.R.I. représentait 40,6% de son PIB de 2015 (19,4% en importations, 21,2% en exportations) ;

> au niveau international, ce même commerce extérieur représentait environ **35%** du commerce extérieur mondial en 2015 (18 400 milliards de dollars, (33,5% en importations, 31,5% en exportations) ;

> en 2017, le commerce avec les pays de la zone B.R.I. (667 milliards de dollars) représentait **39%** des importations chinoises et **34%** des exportations chinoises mondiales (774 milliards de dollars sur 2 263 milliards).

Configuration d'ordre économique et commercial, liée aux investissements et contrats commerciaux :

° **26 000 milliards de dollars entre 2016 et 2030 (soit 1 700 milliards de dollars par an) : montant d'investissements en infrastructures que les pays d'Asie (plus de trois milliards d'habitants sur les 4,5 milliards d'habitants de la zone B.R.I.) auraient besoin d'assurer** selon un rapport de l'*Asia Development Bank* (ADB) publié en 2016 (soit 5,9% du PIB de ces pays agrégés), dont 14 700 milliards de dollars en énergie, 8 400 milliards de dollars en infrastructures de transport, 2 300 milliards de dollars en télécommunications, 800 milliards de dollars relatifs à l'approvisionnement en eau et aux infrastructures sanitaires.²⁵ Ces niveaux chiffrés, déjà considérables, demeurent circonscrits à l'Asie, car, selon les liens infra (dont celui de l'OCDE)²⁶, les besoins

²⁴ Cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

²⁵ Cf. liens <https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates>, http://www.centerforfinancialstability.org/research/Chua_OneBeltOneRoad_7_6_17.pdf, <http://bruegel.org/2017/05/china-cannot-finance-the-belt-and-road-alone/>. Avec la répartition géographique suivante de l'effort d'investissement de la zone Asie sur quinze ans (2016-2030) proposé par le rapport de l'ADB : 59% pour la seule Chine (15 520 milliards de dollars, soit moins d'1% de son PIB annuel, 1 034 milliards de dollars en moyenne annuelle sur 15 ans), 24% pour l'Asie du Sud (6 347 milliards de dollars, soit 8,8% de son PIB, 423 milliards de dollars en moyenne annuelle sur 15 ans), 12% pour le Sud-Est asiatique (3 147 milliards de dollars, soit 5,7% de son PIB, 210 milliards de dollars en moyenne annuelle sur 15 ans), 3% pour l'Est asiatique hors Chine (480 milliards de dollars, 32 milliards de dollars en moyenne annuelle sur 15 ans), 2% pour la zone Pacifique et l'Asie centrale prises ensemble (601 milliards de dollars, soit 8,5% pour son PIB, 41,1 milliards de dollars en moyenne annuelle sur 15 ans).

²⁶ Cf. liens <http://www.oecd.org/env/cc/g20-climate/Technical-note-estimates-of-infrastructure-investment-needs.pdf>, https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en.

mondiaux en investissements d'infrastructures se situeraient en fait entre **3 300 et 6 300 milliards de dollars par an, donc entre deux et quatre fois les besoins des pays d'Asie** ; ce qui fait que beaucoup de pays ayant à surmonter d'importants retards en investissements d'infrastructures (également hors d'Asie, dans d'autres « *régions intermédiaires* » entre Asie et Europe)²⁷, souhaitent participer à B.R.I., parce que leur paraissant symboliser un outil déclenchant davantage d'investissements conséquents, plus rapidement exécutés, devant être mis en cohérence transversale (par la Chine) et venir également du secteur privé. Ce dernier aspect semble moins évident, l'engagement public chinois aux projets B.R.I. étant largement prépondérant, même si d'ici 2030, la Chine espère que plus de la moitié des projets B.R.I. pourront être financés par des capitaux privés, des banques multilatérales et des Etats étrangers²⁸.

° **Plus de 13 000 fusions-acquisitions chinoises ont été faites dans 60 pays de la zone B.R.I. entre 2000 et 2016**, dont près de 250 aux seules années 2016 [69 opérations] et 2017 [174 opérations], essentiellement dans les secteurs industriel (58,5% au total des deux années), des matériaux (22%), de l'énergie (11%), des finances, des télécommunications, pour une valeur de 76 milliards de dollars, sur un total sur ces deux mêmes années de 450 fusions-acquisitions chinoises au niveau mondial pour 120 milliards de dollars²⁹ ; ce niveau mondial de fusions-acquisitions chinoises a ralenti en 2017, mais pas dans les pays de la zone B.R.I. (31 milliards de dollars en 2016, 45 milliards en 2017 [+50%]), malgré certains risques-pays encourus (Singapour : 58% des opérations, *Mongolie* : 16,5%, Emirats Arabes Unis : 8% ...), la part de marché chinoise étant ainsi estimée à 39%, après que les Etats-Unis et le Japon aient longtemps dominé cette activité de fusions-acquisitions en zone B.R.I.³⁰ ; la Chine a pris le contrôle d'environ 360 entreprises européennes.

° **8 000 milliards de dollars** ont été, sont ou **seront investis en infrastructures** (contrats commerciaux et prestations de service compris), correspondant aux besoins estimés de **l'Asie durant la période 2010-2020**, soit 800 à 900 milliards de dollars investis en moyenne par an³¹ ; montants d'investissement pas uniquement du fait de la

²⁷ Pays du Caucase, d'Asie centrale, des Proche et Moyen-Orient, d'Afrique, d'Europe de l'Est, cas de la Russie ... ;

²⁸ Cf. page 8 du lien https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en%20.

²⁹ Cf. lien <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/59914.htm>.

³⁰ Cf. liens <https://blogs.thomsonreuters.com/answerson/chinas-belt-road-new-lane-outbound-investments/>, <https://financial.thomsonreuters.com/content/dam/openweb/documents/pdf/financial/resources/china-2017-deal-activity.pdf>, <https://www.thomsonreuters.cn/content/dam/openweb/documents/pdf/china/report/Cross-Border%20Merger%20and%20Acquisitions%20in%20the%20Belt%20and%20Road%20Regions0908.pdf?elqTrackId=0EE8284C449F3E22E92F2A4C21510715&elqaid=2917&elqat=2>, <https://blogs.thomsonreuters.com/answerson/great-deal-activity-plenty-risk-ma-belt-road/>.

³¹ Le rapport de l'ADB de 2016 indiquait que l'écart entre les niveaux d'investissement actuels et les besoins est de 330 milliards de dollars par an entre 2016 et 2020, soit environ 2% du PIB asiatique projeté. Sans la Chine, l'écart dans les pays restants représente 4 à 5% de ce PIB asiatique projeté. En général, les pays à faible revenu ont tendance à avoir des écarts plus importants. Par exemple, l'écart de base en Asie du Sud-Est de 4,7% du PIB projeté – Cf. liens

Chine et de son projet B.R.I., puisque ce dernier ne représenterait qu'environ 17% (environ 1 400 milliards de dollars) de ces 8 000 milliards de dollars investis sur dix ans en Asie ; mais l'Asie représente environ deux tiers des projets d'infrastructure de B.R.I. (1 400 sur environ 2 000 milliards de dollars en projets concrets achevés, en cours ou futurs) ; la Chine des projets B.R.I. tente depuis 2013 d'y insuffler une cohérence d'ensemble (*connectivité* des réseaux), une rapidité, des moyens conséquents d'exécution qui n'existaient pas auparavant et qui constituent à eux seuls un défi économique, technologique et géopolitique, du fait de leur extension constante vers l'Ouest de la planète (cf. développements sur ce point en deuxième partie de l'article, *b) Perspectives*).

° **Plus de 500 milliards de dollars** (portant sur 18 346 contrats commerciaux chinois cumulés de 2013 à fin 2017)³² :

> niveau cumulé de 2013 à six mois 2018 de **nouveaux contrats commerciaux, appels d'offre et prestations de service ingénierie liés aux projets d'infrastructures sur la zone B.R.I.** gagnés par les entreprises chinoises : 144 milliards de dollars gagnés en 2017 (au titre de 7 007 contrats gagnés) contre 126 milliards de dollars en 2016 (8 158 contrats gagnés sur 61 pays de la zone B.R.I. offrant des revenus estimés à 76 milliards de dollars)³³, soit 52% de l'ensemble des contrats d'ingénierie gagnés par la Chine dans le monde en 2016, contre 44% en 2014), 92,64 milliards de dollars en 2015 (3 987 contrats gagnés dans 60 pays de la zone BRI) et 86,3 milliards de dollars en 2014 ; cependant, le niveau atteint en zone B.R.I. en 2017 (144 milliards de dollars) est largement inférieur à celui du niveau mondial la même année (au moins 450 milliards de dollars)³⁴ ;

> 47,78 milliards de dollars de contrats gagnés aux six premiers mois de 2018 (28,93 milliards de dollars aux quatre premiers mois de 2018, contrats au nombre de 1 010 (soit 47% de l'ensemble des contrats d'ingénierie gagnés par la Chine dans le monde pour cette période, mais baisse de 9,5% par rapport aux quatre premiers mois de 2017)³⁵;

<https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates>,

http://www.centerforfinancialstability.org/research/Chua_OneBeltOneRoad_7_6_17.pdf,

<http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/belt-and-road.html>,

<http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/2017-report-on-the-sustainable-development-of-chinese-enterprise.html>,

http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-08/07/content_58248643.htm.

³² Cf. lien http://kraneshares.com/resources/presentation/2017_12_31_obor_presentation.pdf.

³³ Cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

³⁴ Cf. lien «GREENING THE BELT AND ROAD INITIATIVE: WWF'S RECOMMENDATIONS FOR THE FINANCE SECTOR» (2018).

³⁵ Cf. liens http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/19/content_29420197.htm, <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/2017-report-on-the-sustainable-development-of-chinese-enterprise.html>,

<http://www.scio.gov.cn/31773/35507/35520/Document/1551693/1551693.htm>, <https://gbtimes.com/chinas-belt-and-road-initiative-explained>, <https://www.sc.com/en/trade-beyond-borders/five-ways-belt-and-road-is-taking-shape/>.

> les 7 007 contrats commerciaux chinois gagnés en 2017 détenaient la répartition sectorielle suivante : 22% en hydroélectrique, 19% en infrastructures ferroviaires, 13% en industrie manufacturière, 12% en centrales à charbon³⁶, 12% en secteurs divers, 8% dans les ports maritimes, 7% en infrastructures routières, 7% en autres sources d'énergies ; bien que plus des trois-quarts des projets B.R.I. actuels concernent les secteurs de l'énergie et des infrastructures de transport, ces derniers pourraient évoluer à l'avenir vers les zones économiques spéciales, industries manufacturières, ENR, infrastructures de développement urbain (c'est en fait déjà en partie le cas).

° **Près de 300 milliards de dollars** : niveau *cumulé estimé de 2013 à six mois 2017 de contrats commerciaux, appels d'offre et prestations de service ingénierie achevés, liés aux projets d'infrastructures sur la zone B.R.I.* gagnés par les entreprises chinoises : 30 milliards de dollars contrats achevés au 1^{er} semestre 2017 contre 75 milliards de dollars en 2016, 70 milliards de dollars en 2015, 65 milliards de dollars en 2014³⁷.

° **Plus de 80 milliards de dollars** : niveau *cumulé de 2013 à mi-2018 d'investissements directs chinois (IDE)* sur la zone B.R.I., soit une moyenne de 15 à 16 milliards de dollars par an : 14,4 milliards en 2017, 14,5 milliards en 2016, 18,9 milliards en 2015, 13,6 milliards en 2014, 12,66 milliards en 2013 (comparé à 0,4 milliard en 2004), 7,4 milliards de dollars sur 55 pays de la zone B.R.I. durant les six premiers mois de 2018 (+12% par rapport aux six premiers mois de 2017)³⁸ ; cette moyenne annuelle d'IDE chinois sur la zone B.R.I. pourrait passer à 25 milliards de dollars par an à horizon 2020³⁹ et à environ 300 milliards de dollars d'IDE *cumulés* à horizon 2030 suivant un même rythme annuel plausible⁴⁰, soit environ 20% de l'ensemble des IDE chinois prévisibles dans le monde durant la période 2018-2022 contre entre 8 et 12% auparavant, selon les années. En sens inverse, les pays de la zone

³⁶ La Chine en est le plus grand exportateur mondial (70% environ de part de marché mondial, 263 projets dans 32 pays de la zone B.R.I. selon le World Wildlife Fund [WWF]) – cf. rapport «GREENING THE BELT AND ROAD INITIATIVE: WWF'S RECOMMENDATIONS FOR THE FINANCE SECTOR» (2018), page 12, graphique n°9.

³⁷ Cf. lien <https://www.sc.com/en/trade-beyond-borders/five-ways-belt-and-road-is-taking-shape/>.

³⁸ Cf. liens <http://hkmb.hktdc.com/en/1X0A48NP/hktdc-research/Belt-and-Road-Initiative-Spurs-Chinas-Outward-Investment-Programme>, <https://www.scmp.com/news/china/economy/article/2141487/beijing-eyes-hong-kong-and-london-fresh-belt-and-road-funds>, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/56032.htm>. 4,67 milliards de dollars d'IDE sur 53 pays de la zone B.R.I. durant les quatre premiers mois de l'année 2018 : soit + 17,3% par rapport à la même époque de 2017, représentant 13,1% de l'ensemble des IDE chinois dans le monde, selon le ministère chinois du Commerce, avec des IDE chinois établis notamment à Singapour, au Laos, en Malaisie, au Vietnam, en Indonésie, au Pakistan, en Thaïlande, au Myanmar. Actualisation aux six premiers mois de 2018 à travers le lien http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/19/c_137335521.htm.

³⁹ Cf. lien <http://bg.coalresource.com:90/news/4574972/info/en>.

⁴⁰ Chiffres mentionnés par un rapport de juillet 2018 de la Commerzbank AG, seconde banque d'affaires allemande - Cf. liens https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340_ENG_BRI_Whitepaper_brochure-A4_260618_Online.pdf, http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/19/content_29420197.htm.

BRI investissent peu en Chine : 6,6 milliards de dollars en 2014, soit 6% des IDE chinois entrants de cette année-là⁴¹.

° **99 zones de coopération et économique commerciale à l'étranger (ZCECE) ou parcs industriels dans 44 pays de la zone BRI**, lancées par la Chine à fin 2017 pour faciliter l'entrée chinoise aux marchés des pays de la zone, dont 20 *seulement* sont homologuées par le Ministère chinois du Commerce (MOFCOM) : investissements cumulés à fin 2017 à hauteur de 30,7 milliards de dollars [5,8 milliards en flux en 2017], près de 4 400 entreprises chinoises enregistrées, chiffre d'affaires estimé à plus de 70 milliards de dollars (en 2016), taxes versées aux pays-hôtes à hauteur de 2,4 milliards de dollars, 258 000 emplois créés⁴²; annonce par la « *National Development and Reform Commission* » (NRDC ou « *planification quinquennale chinoise* ») en octobre 2016 du renforcement des trois parcours ferroviaires eurasiatiques majeurs⁴³, porteurs de **43** plateformes logistiques et de transbordement à créer, dans le cadre du plan quinquennal chinois (2016-2020) d'amélioration du réseau ferroviaire de distribution entre Chine et Europe⁴⁴.

° **53 pays au sein de la zone BRI signataires de conventions fiscales avec la Chine**, à fin 2016 (de non double imposition)⁴⁵.

Configuration d'ordre financière :

° **Environ 1 600 milliards de dollars (930 + 650 milliards de dollars, détails *infra*) : montant vraisemblable du financement des projets B.R.I par le système bancaire**

⁴¹ Ensemble d'IDE chinois prévisibles dans le monde durant la période 2018-2022 estimé à 120 à 130 milliards de dollars par an, donc entre 600 et 800 milliards de dollars sur cinq ans (déclinant par rapport à l'année-record de 2016 à 170 milliards de dollars), selon NING Jizhe, Vice-Président de la National Development and Reform Commission (NDRC) - Cf. liens <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-investment/chinas-belt-and-road-investments-since-2013-total-60-billion-state-planner-idUSKBN1880ME> (mai 2017), <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

⁴² Cf. liens <https://www.pairault.fr/sinaf/doc/zcece.pdf>, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/56683.htm>. Parmi ces zones de coopération, figurent cinq zones pilotes d'ouverture et de développement aux frontières, dix-sept zones de coopération économique frontalière et une zone de coopération économique transfrontalière, onze autres zones de coopération économique transfrontalière en cours, dont China-Belarus Industrial Park, China-Egypt Suez Free Trade Zone, Malaysia-China Kuantan Industrial Park ... Cf. liens <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/library/south-south-cooperation/the-economic-development-along-the-belt-and-road-2017.html> (page 142) ; <https://www.caixinglobal.com/2017-04-24/101082440.html>.

⁴³ Trois parcours eurasiatiques nouveaux majeurs selon la NDRC (2016-2020) : parcours Ouest (d'Alashankou [Xinjiang] vers l'Europe, via les Kazakhstan, Russia, Belarus ; d'Alashankou vers l'Europe, via les Kazakhstan, Turkménistan, Iran et Turquie) ; parcours central (Mongolie intérieure vers l'Europe, via les Mongolie et Russie) ; parcours Est (d'Heilongjiang vers l'Europe, via la Russie), sans oublier les connections de CR Express vers l'Est et Sud-Est asiatique.

⁴⁴ Cf. liens <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201610/P020161017547345656182.pdf>, <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

⁴⁵ Cf. lien <http://www.asiabriefing.com/store/book/using-chinas-free-trade-double-tax-agreements-518>.

chinois ⁴⁶ (*opérations antérieures à 2017 et prévisibles à partir de 2018 jusqu'à 2022 environ*), principalement à partir de prêts bancaires et de prises de participation en actions, essentiellement d'origine publique :

- montant passant de 354 milliards de dollars entre 2000 et 2014⁴⁷ à **930 milliards de 2015 à fin 2017** :

> dont 527 milliards (pour environ 1 000 projets) venant des seules banques publiques *Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), China Construction Bank*⁴⁸ (soit 56% à elles seules de ce montant à fin 2017),

> plus 270 milliards pour la *China Development Bank (CDB)*,

> 120 milliards pour l'*Eximbank of China* (soit 42% du total des crédits octroyés à fin 2017 pour *CDB+Eximbank of China* à elles seules),

> 7 milliards pour *Silk Road Fund* (17 projets),

> 4,22 milliards pour l'*AIIB* (20 projets),

> 1,5 milliard pour la *Banque des BRICS* ...⁴⁹;

- **environ 650 milliards de dollars de nouvelles perspectives de crédits**⁵⁰, au moins à l'horizon 2020-2022 (voire 2028 dans certains cas),

> dont près de 300 milliards par la *CDB*⁵¹,

> 112 milliards par la *CITIC Bank Corp.* d'ici les dix prochaines années,

> 50 à 100 milliards par le fonds souverain *China Investment Corporation (CIC)*,

> = 20 milliards par la *Bank of China*,

> 19 milliards par l'*Eximbank of China*,

> 16 milliards par le *Silk Road Gold Fund*,

> 16 milliards par la *Maritime Silk Road Bank*,

> 16 milliards par le *Green Ecological Silk Road Investment Fund* d'ici les dix prochaines années,

> 14 milliards par la *Bank of Agriculture of China*,

⁴⁶ Système bancaire chinois dont les principales institutions financières publiques détenaient 1 080 milliards de dollars d'actifs à l'étranger en 2013 (7 450 milliards de yuans) – cf. lien www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf.

⁴⁷ Cf. lien <https://www.wm.edu/news/stories/2017/aiddata-releases-first-ever-global-dataset-on-chinas-development-spending-spree.php>.

⁴⁸ Prêts bancaires chinois en moyenne à 2-3% de taux d'intérêt sur 15 à 20 ans, assez souvent assortis de clauses concessionnelles qui ont été appliquées, par exemple à propos du port de Hambantota, au Sri Lanka. – cf. liens <http://www.globaltimes.cn/content/1046592.shtml>, <https://realassets.ipe.com/infrastructure/chinas-belt-and-road-initiative-new-routes-to-profit/10021917.article>, <http://fortune.com/global500/list/>, <https://www.caixinglobal.com/2017-05-12/101089361.html>.

⁴⁹ Cf. lien http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjwb_663304/zwjg_665342/zwbj_665378/t1549461.shtml.

⁵⁰ Somme à peu près équivalente à celle annoncée (350 milliards de dollars) par le lien https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en.

⁵¹ CDB dont les niveaux de crédits octroyés et prévisibles (570 milliards de dollars au total) se rapprochent déjà ainsi de la déclaration initiale de juin 2015 de la banque publique chinoise concernant une enveloppe de crédits disponibles à hauteur de 890 milliards de dollars - cf. liens <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/China-Development-Bank-commits-250bn-to-Belt-and-Road>, http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content_20845687.htm : "Meanwhile, China Development Bank, one of the country's policy banks, said it will invest more than \$890 billion into more than 900 projects involving 60 countries, as part of its efforts to bolster the initiative."

> 10 à 14 milliards par l'*AIIB*, 10 milliards par le *China-Russia RMB Investment Cooperation Fund*,
 > 4,8 milliards par le *Green Ecological Silk Road Investment Fund*⁵²,
 > milliards par la *China-Eurasia Economic Cooperation Fund (CEECEP, incluant le China-Kazakhstan Investment Cooperation SubFund)*,
 > 5 à 7 milliards par la banque des BRICS,
 > 2 milliards par le *Silk Road Fund*,
 > 2 milliards par le *Russian Direct Investment Fund and China Investment Corporation* ;
 - à noter le niveau ultra-minoritaire (1,3% du total à fin 2017) de crédits octroyés (11,72 milliards de dollars - cf. *supra*) par les fonds ou banques créés en 2014-2015 (*AIIB, Banque des BRICS, Silk Road Fund*), par rapport à ceux des banques publiques chinoises citées *supra* (plus de 900 milliards de dollars à fin 2017)⁵³ ; même tendance minoritaire apparente (6%) à horizon 2020-2022 : 23 milliards de dollars cumulés pour ces trois institutions sur un total prévisible de 650 milliards de dollars ; à noter également que les banques publiques chinoises transmettent 80% de leurs prêts pour des projets B.R.I. à des entreprises chinoises (publiques ou privées)⁵⁴.

- A noter de même l'importance du maillage bancaire chinoise sur la zone B.R.I. en termes de prêts et obligations⁵⁵ :

> à 2015, les cinq principales banques commerciales chinoises avaient établi **171** institutions de niveau 1 et bureaux de représentation dans **57** pays de la zone B.R.I., dont **51 dans 23 pays situés le long des parcours de B.R.I.** ;
 > *Bank of China (BOC)* : 57 établissements dans 18 pays B.R.I., ce qui a notamment permis à cette banque de réussir en juin 2015 à émettre en six tranches et en quatre devises (RMB/yuan, dollar US, euro, dollar singapourien) 4 milliards de dollars d'obligations «*Silk Road Bonds*» sur 2 à 15 ans d'échéance, gérés par les filiales de BOC à Hong Kong, Taipei, Singapour, Abu Dhabi, Hongrie (500 millions d'euros émis dans ce dernier pays pour divers projets) ;
 > *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)* : 123 établissements dans 18 pays B.R.I. ;
 > *Agricultural Bank of China* : 4 établissements ;
 > *China Construction Bank (CCB)* : 4 établissements ;

⁵² cf. liens https://www.researchgate.net/profile/Eugene_Simonov/publication/322385652_GREENING_THE_NEW_SILK_ROAD_MISSION_POSSIBLE_Pozelenenie_Novogo_Selkovogo_puti_missia_vypolnima/links/5a570ec4aca272bb69648324/GREENING-THE-NEW-SILK-ROAD-MISSION-POSSIBLE-Pozelenenie-Novogo-Selkovogo-puti-missia-vypolnima.pdf?origin=publication_list, <https://www.inclusivedevelopment.net/wp-content/uploads/2017/03/Making-Inroads-China-Infrastructure-Finance-March-2017.pdf>.

⁵³ Cf. lien <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html>.

⁵⁴ Cf. lien <http://www.williamengdahl.com/englishNEO26Apr2018.php>.

⁵⁵ Cf. lien <http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-GGR%202017.pdf>.

> *Bank of Communications (BoCom)* : 2 établissements, à Singapour et au Vietnam ;
 > par ailleurs, fonds d'investissement de 50 milliards de dollars pour soutenir des projets d'infrastructures, établi en 2015 par les *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)* et *Caixa Economical Federal* (premier prêteur bancaire du Brésil) ;
 > accord de financement de 10 milliards de dollars entre *China Development Bank (CDB)*, *Export Import Bank of China (EXIM Bank)*, *ICBC* et *PETROBRAS* ;
 > prise de participation de 80% (174 millions de dollars) de la *China Bank of Communication* dans la banque brésilienne *Banco BBM SA* ;
 > crédit de long terme de 2,5 milliards de dollars accordé en mai 2015 (durant la visite du Premier Ministre indien en Chine) par CDB, ICBC pour BHARTI AIRTEL (opérateur majeur de services de télécommunications en Inde).

° **510 milliards de dollars : niveau d'assurance par *China Export and Credit Insurance Corporation (SINOSURE)***, créée en 2001, aux fonctions assez équivalentes à celles de la COFACE) des investissements et exportations chinoises vers les pays de la zone BRI, couvrant près de 1 300 projets, principalement dans les secteurs de l'énergie, des transports, équipements pétroliers, BTP, équipements et infrastructures de télécommunications, transport maritime, avec des contentieux remboursés de 2 milliards de dollars⁵⁶.

° **485 milliards de dollars (3 300 milliards de yuans) : niveau atteint en juin 2017 par les accords de swaps signés par la Chine** avec 36 Etats, dont 24 faisant partie de la zone B.R.I.⁵⁷ (niveau de 203 milliards de dollars à juin 2016, concernant 21 accords sur 20 pays B.R.I., selon le MOFCOM en 2016) ; parade au fait que la Chine s'expose financièrement à de nombreux pays de la zone B.R.I. à risques et en difficultés diverses, mal notés souverainement (environ la moitié d'entre eux étant au niveau **Ba1** ou pire encore depuis 2013), aux garanties incertaines de bon environnement d'affaires ; en même temps que B.R.I. peut constituer à terme un vecteur permettant l'internationalisation du renminbi (RMB), même si l'usage de ce dernier dans les transactions de B.R.I. (14% du total des règlements transfrontaliers depuis 2015) prend du retard par rapport à la moyenne d'utilisation du renminbi sur l'ensemble de ces règlements (23%), selon les données de la Banque centrale de Chine (*cf. même annotation n°58*).

⁵⁶ Cf. liens <http://www.sinosure.com.cn/en/>, <http://www.sinosure.com.cn/en/Responsibility/iec/index.shtml>.

⁵⁷ Cf. liens <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-investment/chinas-belt-and-road-investments-since-2013-total-60-billion-state-planner-idUSKBN1880ME>, https://www.moodys.com/research/Moodys-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-is-credit-positive-overall--PR_372698, <https://www.sc.com/en/trade-beyond-borders/five-ways-belt-and-road-is-taking-shape/> (annexe 1, page 10 du document «China-Belt and Road is taking shape», Standard Chartered Global Research, situation à novembre 2017).

- **Configuration relative à la connectivité des réseaux :**

- Secteur ferroviaire :

° **6 637 trains de fret ayant circulé dans les deux sens entre Chine et Europe de 2011 à 2017 sur l'ensemble des trois parcours trans-sibériens praticables** (dont 4 208 trains dans le sens Chine vers Europe [63,4% du total des deux sens], reflétant l'excédent commercial général de la Chine par rapport à l'Europe) :

* on est ainsi passé de 17 trains en 2011 à 42 en 2012, 80 en 2013, 308 en 2014 portant 44 200 conteneurs TEU (dont 280 trains dans le sens Chine vers Europe), 815 en 2015 portant 81 100 conteneurs TEU (dont 550 dans le même sens Chine vers Europe), 1 702 en 2016 portant 153 000 conteneurs TEU (dont 1 130 dans le même sens), 3 673 en 2017 portant environ 200 000 conteneurs TEU (dont 2 248 dans le même sens) ; ce nombre de trains de fret circulant entre Chine et Europe dans les deux sens devrait passer à 5 000 à horizon 2020 (soit en moyenne sept trains par jour circulant dans chaque sens) ;

* sachant qu'en 2016, 16 millions de conteneurs TEU ont été transportés dans les deux sens entre Extrême-Orient et Europe, tous modes confondus (dont 10 millions de conteneurs TEU par bateau dans le sens Chine vers Europe), signifiant une part *apparente* de marché du fret ferroviaire eurasiatique de Chine vers l'Europe pouvant se situer à 2016 aux environs de **1 à 1,5% en volume** (contre 94% par bateau, 3% par la route, 1,8% par avion) ;

* la part de marché *prévisionnelle* de ce même marché pourrait passer à **6-8% à horizon 2030**, peut-être davantage encore à horizon 2040, sur la base d'un transport ferroviaire fret eurasiatique passant à 250 000 TEU en 2020, à 636 000 conteneurs TEU en 2027⁵⁸, à 500 000-810 000 à 2030, à 3 000 000 TEU à 2040, selon diverses études⁵⁹;

* à comparer avec le total de conteneurs TEU transportés par bateau dans les deux sens entre Extrême-Orient et Europe pouvant passer à 40 millions à horizon 2040 (10

⁵⁸ 636 000 conteneurs TEU en 2027 dont 330 000 pour le rail endogène, 276 000 du rail repris au maritime et 30 du rail repris à l'aérien. Ces 636 000 conteneurs TEU prévisibles au transport entre Chine et Europe en 2027 se décomposeraient en 617 000 conteneurs sur les trois parcours trans-sibériens déjà mentionnés supra et 19 000 sur les parcours sud-eurasiatiques (via les Roumanie, Bulgarie, Grèce, Turquie, Iran, Caucase ...). Si certaines économies favorables décrites en page 19 de l'Union Internationale des Chemins de fer-UIC et de Roland Berger de septembre 2017 le permettaient, un scénario optimiste mentionne la possibilité de passer de 19 000 conteneurs TEU transportés à horizon 2027 à 389 000 sur ces mêmes parcours sud-eurasiatiques (dont 19 000 en base minimale, 80 000 sur le parcours Europe-Asie du Sud, 226 000 sur le parcours Europe-Turquie/Iran, 60 000 sur le parcours Asie-Turquie/Iran). Avec quelles perspectives exactes de niveau de transfert du maritime vers le train ou l'aérien, et parfois de façon multimodale ? – cf. café du Vietnam (2ème producteur mondial de café [1,46 M. tonnes en 2016], derrière le Brésil), transporté vers l'Europe via la Chine, par bateau et train.

⁵⁹ Diverses études, dont une conjointe de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et de Roland Berger de septembre 2017 (pages 11 et 18-19) - Cf. lien <https://uic.org/IMG/pdf/a-schwilling-roland-berger.pdf>.

millions de conteneurs TEU en 2016), et avec les 5 millions au même horizon pour l'aérien (3,3 millions de conteneurs TEU en 2016)⁶⁰.

° **En valeur**, la part « *apparente* » de marché du **fret ferroviaire eurasiatique** peut être estimée entre **2 et 4% en 2016** (contre 0,5% en 2007) selon les sources⁶¹ (à comparer à 64% en valeur transportée par bateau, 28% par avion, 6% par la route), à hauteur estimée de **22,9 milliards de dollars en 2016** sur une valeur d'échanges commerciaux entre Chine et Europe de 571,2 milliards de dollars la même année (dont 345 milliards de dollars d'importations européennes de Chine) ; ceci à comparer à 6,8 milliards de dollars de valeur transportée en 2014⁶² et à 1,15 milliard de dollars en 2012 (par 42 trains de fret portant 1 747 conteneurs TEU, pesant 21 000 tonnes de chargement [dont 3,062 millions d'ordinateurs portables et 564 000 écrans à cristaux liquides]) ; cette valeur de transport ferroviaire en 2016 pourrait passer à **76,5 milliards de dollars à 2020**⁶³.

° Sans doute plus de **90%** des convois ferroviaires chinois de fret (par rapport aux parcours ferroviaires sud-eurasiatiques, encore peu significatifs) passent actuellement par les trois corridors transsibériens sur sept parcours actuellement disponibles⁶⁴, via la Russie (près de Yékaterinbourg) et le Bélarus pour arriver en Pologne (Europe) :

⁶⁰ Cf. lien [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) (page 16).

⁶¹ Cf. liens <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, http://aei.pitt.edu/93477/1/studies_72_silk-railroad_net_0.pdf (Silk Railroad- EU-China rail Connections: actors, interests-POLAND-Feb.2018).

⁶² Cf. liens <http://www.railways.kz/en/node/8633>, <http://www.chicagotribune.com/news/>, <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Yuxinou-Railway-Development/rp/en/1/1X000000/1X0A2XUF.htm>, <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link> (8 décembre 2014).

⁶³ Cela laisserait ainsi entrevoir des perspectives encourageantes de rentabilité économique des parcours (DEUTSHE BAHN-SCHENKER semble y croire a priori), avec la question connexe actuelle et à venir de savoir si ce fret ferroviaire chinois entre Chine et Europe est uniquement ou non profitable à la Chine. Car la valeur ajoutée pour l'Europe, générée par le trafic fret ferroviaire sino-européen, apparaît faible à ce stade, même si elle pourrait atteindre 1 milliard de dollars en 2020 contre 280 millions de dollars en 2016 (dont 72% en règlements tarifaires, 17% en services logistiques divers, 5% en revenus générés par la mise à la disposition d'infrastructures ferroviaires et de matériel roulant aux cocontractants). A ce stade en effet, le fret ferroviaire chinois entre Chine et Europe paraît uniquement profitable à la Chine.

⁶⁴ Cf. liens <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/06/29/the-story-of-how-those-china-europe-silk-road-trains-first-began/#e6c3b3f1734b>, <http://www.landbridgenet.com/landbridgetransunion/2017-04-26/45524.html>, https://uic.org/IMG/pdf/a-schwilling-roland_berger.pdf, http://aei.pitt.edu/93477/1/studies_72_silk-railroad_net_0.pdf (Silk Railroad- EU-China rail Connections: actors, interests-POLAND-Feb.2018, page 19), http://www.chinadaily.com.cn/pdf/2017/2017050806_ULNsI2.pdf (carte à mai 2017 des terminaux du réseau ferroviaire fret entre Chine et Europe), http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/26/c_136852817.htm : «6,235 trips on 57 routes since the China-Europe freight train services began in 2011» (mars 2011- fin 2017, soit environ deux trains complets de 41 conteneurs 20 ou 40 pieds chacun en moyenne par jour [2 500 jours en six ans et 9 mois] dans les deux sens). A noter que le "CR Express development plan for 2016-2020" publié en octobre 2016 par le NDRC (cf. lien en chinois <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201610/P020161017547345656182.pdf>) prévoit de réduire à onze le nombre des villes-terminaux ferroviaires chinois pouvant desservir l'Europe à grand échelle, faisant que les marchandises venant d'autres villes chinoises que les onze finalement retenues seraient redirigées vers les plateformes logistiques les plus proches des onze villes, pour être ensuite transportées en Europe.

* celui passant par les Kazakhstan, Russie, Belarus à partir d'Alashankou / Dossyk (Xinjian) : de 22 000 conteneurs TEU transportés en 2014 à 104 000 en 2016 (68% du total de transport ferroviaire entre Chine et Europe par les trois parcours trans-sibériens pris ensemble, lui-même passé de 44 200 en 2014 à 153 000 en 2016) ;

* celui du corridor trans-sibérien partant de Zabaikalsk : 32 700 conteneurs transportés en 2016 (21,4% du total) ;

* celui du Trans-Mongolien entre Erenhot à la frontière sino-mongole et Nauski à la frontière sino russe : 13 300 conteneurs TEU transportés en 2016 (8,7% du total transporté).

° A fin 2017, ces trois parcours trans-sibériens reliaient **38** villes chinoises (en tant que terminaux ferroviaires fret départ de Chine vers l'Europe) à **36** villes européennes (en tant que terminaux ferroviaires de fret chinois arrivant en Europe)⁶⁵. Les statistiques chinoises montrent qu'en 2016, 27% des trains (453) partant de Chine (Chengdu) arrivaient à Małaszewicze-Łódź (Pologne), soit 7% de la valeur totale fret transporté entre Chine et Europe, le reste (1 249 sur 1 702 au total) arrivant en Allemagne (à Duisbourg, Hambourg, Leipzig, Munich, Nuremberg ...) via d'autres parcours à travers la Pologne⁶⁶.

° A noter que la valeur moyenne d'un **train complet** de 41 conteneurs TEU est d'environ **40 millions de dollars**, soit un million de dollars par conteneur, mais peut atteindre jusqu'à 10 millions de dollars par unité TEU, du fait que 65 à 67% des produits transportés par train sont souvent à haute valeur ajoutée (équipements électriques et électroniques, produits informatiques, produits chimiques et pharmaceutiques ...) ; le prix annoncé d'un transport ferroviaire de marchandises entre la Chine et l'Europe est de 3 000 à 7 000 dollars par conteneur, couvrant le coût des services de transport entre terminaux chinois et européens.

⁶⁵ Cf. liens <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/06/29/the-story-of-how-those-china-europe-silk-road-trains-first-began/#e6c3b3f1734b>, <http://www.landbridgenet.com/landbridgetransunion/2017-04-26/45524.html>, https://uic.org/IMG/pdf/a-schwilling-roland_berger.pdf, http://aei.pitt.edu/93477/1/studies_72_silk-railroad_net_0.pdf (Silk Railroad- EU-China rail Connections: actors, interests-POLAND-Feb.2018, page 19), http://www.chinadaily.com.cn/pdf/2017/2017050806_ULNsI2.pdf (carte à mai 2017 des terminaux du réseau ferroviaire fret entre Chine et Europe), http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/26/c_136852817.htm : «6,235 trips on 57 routes since the China-Europe freight train services began in 2011» (March 2011- fin 2017, soit environ deux trains complets de 41 conteneurs 20 ou 40 pieds chacun en moyenne par jour [2 500 jours en six ans et 9 mois] dans les deux sens).

A noter que le " CR Express development plan for 2016-2020 " publié en octobre 2016 par le NDRC (cf. lien en chinois <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201610/P020161017547345656182.pdf>) prévoit de réduire à onze le nombre des villes-terminaux ferroviaires chinois pouvant desservir l'Europe à grand échelle, faisant que les marchandises venant d'autres villes chinoises que les onze finalement autorisées seraient redirigées vers les plateformes logistiques les plus proches des onze villes, pour être ensuite envoyées en Europe.

⁶⁶ Cf. liens http://aei.pitt.edu/93477/1/studies_72_silk-railroad_net_0.pdf (Silk Railroad- EU-China rail Connections: actors, interests-POLAND-Feb.2018, page 81, annotation 81), <https://www.youtube.com/watch?v=IPAnm4E6avQ> (cf. à partir de 34'45" concernant l'arrivée des trains chinois aux postes-frontières douaniers de TERESPOL et KOBYLANY, semblant suggérer que les Fonds structurels et de cohésion UE investissent d'urgence sur la modernisation des postes-frontières, le recrutement de nouveaux douaniers et experts fret divers et sur une meilleure "harmonisation" des comportements douaniers en UE si l'Europe ne veut pas se retrouver définitivement et totalement submergés par les trafics ferroviaires fret à venir entre Asie et Europe).

° **300 millions de dollars: montant total annuel estimé des subventions municipales chinoises favorisant l'abaissement progressif des tarifs ferroviaires marchandises par rapport à ceux du secteur maritime**: cf. les subventions municipales chinoises de Chongqing, par exemple (1 000 à 7 000 dollars US par conteneur de 40 pieds en estimation large, **1 000 à 3 500 dollars** en moyenne estimée⁶⁷) ; soit un budget municipal "subventions en logistique ferroviaire" d'environ 5 millions de \$ par an à Chengdu, d'environ 30 millions de dollars par an à Wuhan et Zhengzhou, respectivement, concernant ainsi a priori 6 à 7 000 conteneurs au départ de ces villes chinoises (Yiwu, également) ; à terme, d'ici 2020-2022, la question pourrait se poser d'une décroissance programmée des subventions chinoises, par exemple à Wuhan dépendant du résultat positif des rationalisations en cours du réseau ferroviaire interne en Chine et de facteurs politiques régionaux (sur le fait de savoir qui, de l'Etat ou des régions, assumera le régime transitoire de versement des subventions, d'ici la disparition possible de ces dernières).

° Au niveau des performances ferroviaires chinoises, le consortium géant **China Rolling Stock Construction Corporation (CRRC)** gère actuellement **111 projets dans 37 pays de la zone B.R.I.**, non inclus divers autres projets en Thaïlande, au Nigéria, en Inde⁶⁸.

- *Secteur maritime* :

° **Chiffre d'affaires de plus de 1 000 milliards de dollars généré par l'économie maritime chinoise** (environ 10% du PIB chinois)⁶⁹ ; « *économie et finances bleues* » qui comprennent l'industrie et construction maritimes, l'exploitation des ressources océaniques, les services (tourisme maritime, transports par conteneurs, ports en eau profonde, les acquisitions financières de terminaux portuaires ...), coordonnés dans leur ensemble par le nouveau Ministère chinois des Ressources Naturelles (produit de la fusion depuis mars 2018 du Ministère des Territoires et des Ressources, de la *State Oceanic Administration* et du *State Bureau of Surveying and Mapping*), notamment au titre des « *nouvelles Routes maritimes de la Soie* ».

° **1/10^{ème} des capacités portuaires maritimes européennes et 25% du transport maritime mondial par conteneurs sont désormais contrôlés par la Chine**⁷⁰ ; au

⁶⁷ Cf. liens https://uic.org/IMG/pdf/a-schwilling-roland_berger.pdf : étude UIC de septembre 2017 sur « Eurasian Rail Corridors », <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, http://aei.pitt.edu/93477/1/studies_72_silk-railroad_net_0.pdf.

⁶⁸ Cf. liens <https://blogs.thomsonreuters.com/answerson/chinas-belt-road-new-lane-outbound-investments/>, <https://en.wikipedia.org/wiki/CRRC>, <http://www.crrgc.cc/en>.

⁶⁹ Cf. lien https://www.ecfr.eu/publications/summary/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe.

⁷⁰ Cf. liens https://en.wikipedia.org/wiki/State_Oceanic_Administration, https://en.wikipedia.org/wiki/Ministry_of_Natural_Resources_of_the_People%27s_Republic_of_China, <http://www.slate.fr/story/157396/chine-ports-europe>, <http://www.williamengdahl.com/englishNEO26Apr2018.php>, <http://www.williamengdahl.com/englishNEO26Apr2018.php>, https://www.ecfr.eu/publications/summary/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe, https://www.eetimes.com/document.asp?doc_id=1279109 (Initiative TD-LTE),

niveau des câbles terrestres et câbles de communication sous-marins, la Chine est connectée avec plus de six régions ; l'initiative mondiale TD-LTE, à laquelle la Chine est partenaire-fondatrice, compte actuellement 116 opérateurs membres et 97 fournisseurs.

° Participation chinoise à la (re-)construction et (re-)mise en oeuvre de **42** ports dans 34 pays de la zone B.R.I. depuis 2013 (dont Le Pirée en Grèce, Hambantota au Sri Lanka, Gwadar au Pakistan, Djibouti ...), selon le Ministère chinois des Transports ; durant ces cinq dernières années depuis 2013 également, signature par la Chine de **38** accords bilatéraux maritimes avec 47 pays de la zone B.R.I.⁷¹

- *Secteur spatial :*

° Plus de **30** satellites BEIDOU d'observation météorologique en fonction (*BeiDou Navigation Satellite System*, classé 4^{ème} système mondial d'observation spatiale civile, incluant les systèmes GPS, Glonass, Galiléo, le nouveau *BeiDou-3 system* devant assurer une couverture mondiale ...), plus le satellite météorologique *Fengyun-2H* lancé le 5 juin 2018, l'ensemble étant destiné à assurer de meilleurs services d'observation climatique, notamment aux pays de la zone B.R.I., africains et de l'Océan Indien concernés par les désastres naturels y sévissant au double de la moyenne mondiale ; le système Beidou d'antennes et de cartes de bord de haute précision à usage industriel est exporté dans plus de 70 pays dans le monde, dont plus de 30 dans les pays de la zone B.R.I.⁷².

° Concernant les satellites de connectivité de l'information, la Chine travaille avec la France sur les satellites maritimes et les satellites SVOM et participe aux conception, fabrication, assemblage, tests, lancement et traitement des données du satellite VRSS-2 vénézuélien.

- *Secteur aérien :*

La Chine devrait recevoir plus de **6 300** nouveaux avions civils d'ici les vingt prochaines années, selon des prévisions de BOEING datant de 2017⁷³ ; **31,5 milliards de dollars** (200 milliards de yuans) : **valeur d'investissement sur 51 projets d'aéroports chinois** depuis 2015, dont 15 nouveaux projets d'aéroport et 28 projets d'agrandissement d'aéroports.

- *Secteur énergétique :*

https://fr.wikipedia.org/wiki/Space_Variable_Objects_Monitor (satellites SVOM),
<https://en.wikipedia.org/wiki/VRSS-2> (satellite VRSS-2 vénézuélien).

⁷¹ Cf. lien <https://gbtimes.com/china-invests-in-42-overseas-ports-under-belt-and-road-project?cat=health-and-medicine>.

⁷² Cf. liens http://www.china.org.cn/english/scio/2017-06/15/content_41031702.htm, http://www.xinhuanet.com/english/2018-06/05/c_137232596.htm, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Beidou>.

⁷³ Cf. lien http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2018-07/11/content_56177028.htm : «China's Belt and Road Initiative boosting global aviation».

40 projets énergétiques à l'étranger, couvrant 19 pays de la zone BRI au titre de la connectivité énergétique, auxquels les entreprises publiques chinoises ont participé à la construction.

- **Configuration d'ordre culturel, scientifique, technologique et de coopération :**
 - à fin 2016, la Chine avait mis en place 25 centres culturels chinois d'outre-mer et **500 Instituts Confucius dans 125 pays** ; la Chine a signé 41 accords (M.o.U.) sur la coopération culturelle avec ces pays et régions ;
 - en ce qui concerne le tourisme, la Chine a collaboré avec les pays concernés et motivés pour organiser neuf manifestations «*Année touristique*» avec des caractéristiques diversifiées et plus de 130 événements de promotion ; l'Administration nationale du tourisme de Chine (CNTA) a dépensé **200 milliards de dollars US pour aider 150 millions de touristes chinois** à se rendre dans les pays de la zone B.R.I. et **110 milliards de dollars US pour attirer en Chine 85 millions de visiteurs de cette même zone** ;
 - à fin 2016, la Chine avait signé 56 M.o.U. concernant la coopération scientifique et technologique avec les pays de la zone B.R.I.;
 - en ce qui concerne la coopération entre partis politiques et gouvernements, le Congrès national du peuple chinois a organisé des échanges avec les Parlements de 42 pays de la zone B.R.I. ;
 - concernant la coopération non-gouvernementale : à fin 2016, la Chine avait organisé 63 événements centrés sur l'échange et la coopération avec des organisations non gouvernementales des pays de la zone B.R.I. ;
 - concernant les groupes de réflexion (*think tanks*) : 11 mécanismes d'action ont été mis en place, tels que l'Association des *Think Tanks* de la zone B.R.I. ; des groupes de réflexion en Chine ont organisé 29 événements pour renforcer les échanges avec les pays de la zone B.R.I. ;
 - concernant les échanges avec la jeunesse : la Chine a organisé conjointement avec les pays concernés huit manifestations autour du thème "Année d'échanges avec la jeunesse" et lancé neuf programmes de formation et de développement des jeunes talents.

QUELQUES ENSEIGNEMENTS, PERSPECTIVES ET INTERROGATIONS LIÉS AUX « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » DEPUIS 2013...

Enseignements

- a) Par rapport aux projets multilatéraux précédents, essentiellement d'origine occidentale, le projet chinois B.R.I. est inédit parce qu'il donne du sens coordonné à une

échelle quasi-planétaire, en ces temps de *fragmentations des solidarités intercontinentales* provoquées par le retour actuel aux protectionnismes et nationalismes étroits en Occident. Même s'il est à ce stade initié par un seul pays (unitaire), la Chine, il constitue ainsi une incitation forte au décloisonnement transversal des pensées, des espaces, du temps (long), des structures et de l'action, et ce d'autant plus qu'il représente le plus gros et riche ensemble géopolitique actuel, *de surcroît à vocation opérationnelle*, après le FTAAP / APEC (Free Trade Area of the Asia-Pacific), et largement devant le RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership et le Trans-Pacific Partnership (TPP))⁷⁴.

b) Le projet B.R.I. est d'autant plus inédit, sur l'initiative d'un seul pays, qu'en termes d'investissements d'infrastructures à l'échelle mondiale, il ne représenterait en fait :

° qu'environ 12% (environ 2 000 milliards de dollars en projets concrets achevés, en cours ou futurs) des 17 000 milliards estimés être investis en infrastructures à l'échelle mondiale (dont 8 000 milliards sur dix ans au sein de la seule Asie, soit 47% du total) ;

° qu'environ 17% des 8 000 milliards investis sur dix ans au sein de la seule Asie (1 400 milliards de dollars en Asie, qui représente à elle seule environ les deux tiers des projets d'infrastructure de B.R.I. [1 400 milliards de dollars sur environ 2 000 milliards]) ;

c) Mais l'envergure géostratégique *réelle* du projet B.R.I. (et de son lien avec « *Made in China 2025* » et au-delà ...) ⁷⁵ provient non pas uniquement de sa masse *quantitativiste apparente* qui tend à tétaniser l'Occident déficitaire en perception et moyens⁷⁶ (même

⁷⁴ Ceci en écho à un argument développé par l'article américain du 25 janvier 2018 "China's Belt and Road Initiative: Five Years Later" : "The BRI's roster may seem long at roughly 70 participants, but that still leaves about 125 countries that have not joined. Ultimately, the BRI's longer-term political impacts hinge on its execution and its economic performance." - cf. <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

⁷⁵ « Made in China 2025 » (et au-delà, de fait jusqu'en 2049, comme le projet B.R.I.) : cf. liens https://www.merics.org/sites/default/files/2017-09/MPOC_No.2_MadeinChina2025.pdf, <https://www.leventdelachine.com/vdlc/numero-11-12-2018/semi-conducteurs-bras-de-fer-mondial/>, <https://www.leventdelachine.com/vdlc/numero-16-17-2018/bri-lheure-de-verite/>, <https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>, <https://www.leventdelachine.com/vdlc/numero-15-2018/zte-k-o-sur-le-ring/>, https://www.fhi.ox.ac.uk/wp-content/uploads/Deciphering_Chinas_AI-Dream.pdf, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/cn/pdf/en/2018/05/collaborating-and-innovating-for-growth-2018-china-ceo-survey.pdf>, <http://www.unescap.org/sites/default/files/BRI.pdf>, <http://www.intellinews.com/china-europe-container-traffic-across-eeu-to-almost-double-by-2020-140038/>, <https://www.economist.com/business/2017/09/16/new-rail-routes-between-china-and-europe-will-change-trade-patterns>, https://www.uobgroup.com/assets/pdfs/research/FN_170518A.pdf, <https://reconasia.csis.org/analysis/historical-atlas/>, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf).

⁷⁶ Opinions occidentales diverses ne voyant la plupart du temps à travers B.R.I. qu'un échec chinois programmé d'avance, un « pilotage à vue », de la « poudre aux yeux », un « projet destiné d'abord à ce que toute l'économie mondiale paie tribut au communisme chinois », des « projets flous, fourre-tout, pas rentables » ... cf. liens <https://www.ouest-france.fr/reflexion/editorial/une-europe-plus-forte-qu-elle-ne-le-croit-5457652> et https://www.jd-giuliani.eu/fr/article/cat-2/570_Une-Europe-plus-forte-qu-elle-ne-le-croit.html, https://www.lexpress.fr/actualite/monde/asie/la-chine-veut-exporter-son-mode-de-gouvernance_1993451.html, <https://legrandcontinent.eu/2017/12/14/les-realites-de-la-belt-and-road-initiative/> (« la route de la soie n'aura pas lieu »), <https://www.lettrevigie.com/blog/2018/05/02/nouvelle-route-de-la-soie-de-la-poudre-aux-yeux/>, <https://www.en-attendant-nadeau.fr/2018/06/05/nouvelles-routes-soie-eckman/>, https://www.lesechos.fr/06/02/2018/lesechos.fr/0301207268626_nouvelles-routes-de-la-soie--le-vrai-plan-de-xi-jinping.htm, <https://www.channelnewsasia.com/news/cnainsider/one-belt-one-trap-debate-benefits-china-silk>.

par rapport à son nouveau concept d'«*Indo-Pacifique*»), mais du fait que l'intelligence économique pointue de la Chine investit depuis plus de vingt ans⁷⁷ sur l'*interconnexion multimodale et porteuse de sens* en Eurasie et en Afrique (voire jusqu'en Amérique latine) de points sensibles ou névralgiques, de carrefours ou corridors de communication et de logistique, de «*pépites*» d'excellence à créer de toutes pièces⁷⁸ ou abordables en termes de prise de contrôle ou de participation financière *au moment le plus opportun*⁷⁹.

Du point de vue chinois, ce qui importe et représente le plus⁸⁰ est le «*potentiel de situation*» relié de ces points d'«*acupuncture*» stratégique au sein du «*grid*» afro-eurasiatique, pas uniquement ou forcément leur nombre ou leur masse critique sur lesquels investir, même si *densifier* (au sens entendu du *ki* ou *qi* de l'énergie vitale) les parcours et relais des «*régions intermédiaires*» entre Europe et Asie⁸¹ est indispensable pour parvenir à *fluidifier* les échanges («*zoi, ou vie surabondante*», selon le philosophe français François JULLIEN)⁸² et donc, de ne pas risquer de passer à côté de l'Histoire au niveau de territoires entiers ou d'ensembles (sous-)continentaux⁸³ ...

road-9384936, <https://www.washingtonexaminer.com/policy/defense-national-security/how-china-uses-debt-trap-diplomacy-to-extend-its-military-reach>, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS> ...

A de rares exceptions près, même pouvant être discutables à certains égards - cf. liens <https://www.solidariteetprogres.org/de-villepin-nouvelle-route-de-la-soie.html>, http://www.lepoint.fr/politique/villepin-face-a-trump-l-ue-doit-etre-dans-l-initiative-avec-la-chine-la-russie-l-iran-12-07-2018-2235565_20.php : «*Qu'est-ce qui nous empêche d'avoir un comité de pilotage des Routes de la soie avec la Chine ? Ne nous enfermons pas dans ce rétrécissement que Donald Trump souhaite*»).

⁷⁷ En fait dès le courant des années 1990, en pensées stratégiques de long terme, en repérages et visites assidus de terrain, en fusions-acquisitions, en contrats commerciaux et prestations de service gagnés, en investissements directs

...

⁷⁸ Zones économiques diverses, parcs industriels ou logistiques, formes modernisées et intégratives des «*comptoirs*»

...

⁷⁹ Extraits du "Traité de l'efficacité" (1997) du philosophe français contemporain François JULLIEN : "(...) La philosophie chinoise de l'efficacité ne se pose que la question de l'advenir et non de l'être et de la métaphysique. Elle ne se pose pas la question du Soi, du sujet ni de la séparation théorie-pratique mais seulement la question de l'efficacité à partir du cours naturel des choses. Elle s'intéresse au processus, au procédé qui conduit à plutôt qu'à l'état. Ce qui l'intéresse ce n'est pas l'action mais le potentiel de la situation qui contient sa propre transformation. Au contraire pour elle, l'action par le fait qu'elle est saillante porte son contraire et pousse à l'inverse de ce qu'elle cherche. Contre l'action et le héros acteur et influençant le cours de choses volontairement, elle oppose le non agir qui est agir car il s'appuie sur le potentiel et laisse se dérouler le processus dont est porteur la situation. Le sage est celui qui sait évaluer le potentiel et influencer sans agir par son attitude au moment opportun là où l'action n'est pas encore nécessaire. C'est la facilité qui est prônée comme source de l'évolution et non la difficulté comme moyen de faire advenir le sujet. Mais la philosophie chinoise ne vise que l'efficacité et non la réalisation de soi, non le plaisir mais le profit."

⁸⁰ Au sens de passer de l'«*ouï*», l'entendu, le visible, à l'«*inouï*», le transcendant visionnaire, toujours selon François JULLIEN.

⁸¹ «*Régions intermédiaires*» entre Europe et Asie : Afrique, Europe centrale et orientale, Russie, Caucase, Moyen et Proche Orient, Asie centrale, Océanie ...

⁸² C'est notamment ce qui donnerait du sens à l'anticipation chinoise d'un commerce entre Chine et pays de la zone B.R.I. passant d'environ 1 000 milliards de dollars actuellement à 2 500 milliards à horizon 2025 ...

⁸³ Cf. le dilemme des «*régions intermédiaires*», aussi contraignant que le «*dilemme des détroits*» mentionné par l'ancien Président chinois HU Jintao en 2003 : prendre le risque de s'endetter lourdement sur long terme ou s'exclure pour longtemps aussi du développement intégré et en réseau ... Sous un autre aspect des choses et des latitudes perce également le dilemme actuel du positionnement européen : prétendre «*rester maître chez soi et de son destin*» ou demeurer au contact de l'Histoire des échanges porteurs de civilisations sans pour autant y perdre son âme ...

C'est ce que résume assez finement Erica DOWNS, spécialiste américaine des études chinoises et de B.R.I. à CNA (organisme non-lucratif de recherche et d'analyse) : « *Si vous pouvez relier ce que vous faites à Belt and Road Initiative, même d'un lien ténu, vous avez toujours une chance d'obtenir un soutien financier.* »

Autrement dit, B.R.I. serait un faisceau de fils d'Ariane parcourant des champs ponctuels de « pépites » à saisir, là où des financiers n'y verraient que l'expression d'«une ceinture, un piège» ou d'autres encore celle d'OBOR au sens de « *Our Bulldozers, Our Rules* »⁸⁴ ...

d) Au regard des tendances d'IDE et contrats commerciaux chinois, il semble assez clair que les pays de la zone B.R.I.⁸⁵ seront progressivement les destinations prioritaires de la politique économique et financière extérieure de la Chine, car c'est dans la capacité ou non à intensifier la densité économique et territoriale des « régions intermédiaires » pour mieux relier et fluidifier les échanges entre Europe et Asie que le projet chinois B.R.I. réussira ou échouera d'ici 2049, aura résolu *pacifiquement* ou non le *dilemme chinois des détroits*⁸⁶ ...

Cette tendance est particulièrement bien retracée dans le graphique 8 de la page 38 de l'étude (2018) du Parlement européen, intitulée : « *A new era in EU-China relations : more wide-ranging strategic cooperation ?* »⁸⁷, reprenant les termes statistiques de « *China Going Global Investment Index 2017 – A report by The Economist Intelligence Unit* ». Le rapport du Parlement analyse ainsi les pays où les investissements chinois s'accroissent ou décroissent entre 2015 et 2017 : ainsi, 17 sur 22 Etats répertoriés où les investissements chinois s'accroissent font partie de la zone B.R.I. au sens des « régions intermédiaires » ; seuls quatre Etats de cette zone semblent observer une baisse des investissements chinois durant la période considérée (Russie, Inde, Arabie Saoudite, Autriche) et sur vingt Etats répertoriés dans cette catégorie.

e) C'est sur cette zone du monde que la Chine gagne et perd de l'argent à la fois :

⁸⁴ "If you can link whatever you are doing to Belt and Road, even if it's a tenuous connection, there's still a chance of securing financial support." Et le lien <http://time.com/4992103/china-silk-road-belt-xi-jinping-khorgos-kazakhstan-infrastructure/> dont est issue la phrase d'Erica DOWNS d'ajouter à la suite : "State Chinese banks are obliged to support government initiatives with low-interest loans. Wary bankers have started referring to "One Belt One Trap."-cf. liens [https://en.wikipedia.org/wiki/CNA_\(nonprofit\)](https://en.wikipedia.org/wiki/CNA_(nonprofit)), <https://www.cna.org/>, <https://www.cna.org/centers/cna/china/>, <https://sipa.columbia.edu/faculty-research/faculty-directory/erica-downs>, <https://www.economist.com/china/2016/07/02/our-bulldozers-our-rules>.

⁸⁵ 77 actuellement, la flexibilité délibérée de la configuration B.R.I. pouvant concerner de fait jusqu'à plus de 150 pays.

⁸⁶ « Dilemme des détroits » mentionné par l'ancien Président chinois HU Jintao en 2003 – cf. liens <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/>, <http://theasiadialogue.com/2014/11/21/chinas-malacca-dilemma-and-the-future-of-the-pla/>.

⁸⁷ Cf. liens [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU\(2018\)570493_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU(2018)570493_EN.pdf), <http://pages.eiu.com/rs/753-RIQ->

438/images/ODI_in_China_2017_English.pdf?mkt_tok=eyJpIjoiTURJNE5HTTNOREV5TnpJNSIsInQiOiJmRXNsbUhMNmdPNVFPY0ZSRUt2OTdqdY2XC9uSm5RYjZMdzdjY3RKeVROXC9na2hRV1k0Zjk3cEc3Z3ZFY3VhR3gyWitHU3RZXC82R0U5eStscndvSHpRcXpNNHNQRVlqWTg3XC93M2JmREZLT0FUMUJseHM1eTZmSXFwNmhHWE5sZEoifQ%3D%3D.

° elle en perd, et beaucoup dans l'immédiat sur certains corridors majeurs en construction⁸⁸, acceptant ainsi que le *retour sur investissement* soit *différé sur long ou très long termes*; attitude soutenable du seul fait de l'intervention économique et financière massive, liquide et constante des autorités publiques chinoises, tous éléments que les normes occidentales de gestion admettent désormais difficilement, et pour cause (appels d'offre et transparence obligatoires, plus de prêts liés pratiqués, gestion prudentielle des risques-pays ...);

° ses entreprises et banques publiques ou privées en gagnent également beaucoup, plus sans doute qu'on ne croit généralement, à travers les contrats commerciaux, prestations de service, fusions-acquisitions à l'étranger, amplifiés par des réserves de change confortables (plus de 3 000 milliards de dollars), un commerce extérieur chinois largement excédentaire depuis 1996 sans discontinuité (jusqu'à plus de 10% du PIB), des actifs bancaires pléthoriques (plus ou moins 3 000 milliards de dollars pour chacune des grandes banques systémiques chinoises)⁸⁹; ce qui peut *en partie* expliquer le *renouvellement permanent* du «roulement» financier chinois au titre des capacités chinoises considérables en prêts bancaires (souvent assorties de clauses concessionnelles territoriales, défrayant les chroniques occidentales quand elles sont appliquées – cas du port d'Hambantota (Sri Lanka), en juillet 2017)⁹⁰.

⁸⁸ "Frankly, Chinese officials (...) have also admitted that many of the projects may lose money : as much as 80% in Pakistan, 50% in Myanmar and 30% in central Asia, according to news reports." – cf. liens <https://realmoney.thestreet.com/articles/11/24/2017/follow-chinese-money-along-one-belt-one-road-initiative>, <https://www.ft.com/content/e83ced94-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f>.

⁸⁹ Exemples rappelés :

° Commerce extérieur chinois excédentaire - cf. liens <https://www.statista.com/statistics/263632/trade-balance-of-china/>, <http://www.eastasiaforum.org/2009/12/13/fixing-chinas-current-account-surplus/>;

° China Communications Construction Group (public) a engrangé plus de 40 milliards de dollars de contrats commerciaux et construit 10 320 kms de routes, 95 ports en eau profonde, 10 aéroports, 152 ponts et 2 100 kms de voies ferrées dans les pays de la zone B.R.I.;

° 84 institutions et entreprises publiques chinoises sur 102 recensées font partie de la liste du « Top 100 des entreprises multinationales » en Chine, 50 d'entre elles disposant à 2014 de 654 milliards de dollars (4 500 milliards de yuans) d'actifs à l'étranger, 34 autres de 73 milliards de dollars (500 milliards de yuans) de ce même type d'actifs, ces institutions et entreprises publiques ayant commencé à pratiquer des investissements et fusions-acquisitions à l'étranger au milieu des années 1990 ;

° le système bancaire chinois dont les principales institutions financières publiques détenaient 1 080 milliards de dollars d'actifs à l'étranger en 2013 (7 450 milliards de yuans).

⁹⁰ Cf. liens <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/a-scary-glimpse-into-how-chinas-obor-can-ruin-small-countries/articleshow/60173526.cms> : "The small country is running up huge financial losses owing to high interest rates charged by Chinese lenders for the mega infrastructure projects which will now be part of OBOR. China has provided Sri Lanka with over \$5 billion between 1971 and 2012, and most of this has gone into infrastructure development. Sri Lanka's estimated national debt is \$64.9 billion, of which \$8 billion is owed to China—this can be attributed to the high interest rate on Chinese loans. For the Hambantota port project, Sri Lanka borrowed \$301 million from China with an interest rate of 6.3%, while the interest rates on soft loans from the World Bank and the Asian Development Bank are only 0.25–3%. Interest rates of India's line of credit to the neighbouring countries are as low as 1%, or even less in some cases. Sri Lanka is facing debt crisis or a 'debt trap', as some scholars describe it. Sri Lanka is currently unable to pay off its debt to China because of its slow economic growth. To resolve its debt crisis, the Sri Lankan government has agreed to convert its debt into equity. This may lead to Chinese ownership of the projects finally." ; <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/hambantota-the-chinese-port>, <https://www.livemint.com/Politics/YQ4mrpEW8GlkELlJlipKI/China-Sri-Lanka-sign-11-billion-Hambantota-port-deal.html>, <https://asialyst.com/fr/2018/08/09/nouvelles-routes-de-la-soie-pourquoi-defiance-monte-en-asie/>: ce bail emphytéotique cédant le port et 6 000 hectares de terrain à une société mixte détenue à 80 % par China Merchant pendant 99 ans n'est pas sans rappeler celui imposé par le Royaume-Uni à la Chine pour les nouveaux territoires

1) Perspectives

a) Les enjeux et dilemme pour l'Europe, avant qu'il ne soit trop tard et qu'elle ne soit trop divisée sur la question⁹¹, sur la base du questionnement suivant : (co-)(s')investir pour survivre géopolitiquement ou subir les effets des pressions et projets extérieurs ? Car en fait, par rapport à la présente actualité, les notions souvent évoquées de nouveaux « Empires » ou Etats-continentaux à fortes ambitions géopolitiques pourraient à terme évoluer vers des associations géopolitiques *multilatérales* (UEEA, OCS, RCEP, Indo-Pacifique ...) à partir d'une approche *bilatérale* issue de « fragmentations territoriales » (nationalismes, populismes, séparatismes, irrédentismes) ou de « renversements d'alliances »⁹² ...

Dans un tel contexte géopolitique, OBOR /BRI *pourrait* devenir un instrument opérationnel et *sans institutionnalisation* de « nouvelle consolidation » géopolitique finissant par *mettre tout le monde d'accord* (Europe, Russie, Caucase, Proche et Moyen-Orient, Afrique, Amérique latine, Océanie ...) par sa vision d'ensemble et de très long terme, par les moyens colossaux mobilisés, par la rapidité d'exécution et la mise en connexion multimodale des projets dont d'autres puissances économiques et géopolitiques dans le monde ne possèderaient pas ou plus suffisamment (y compris les Etats-Unis et l'Europe), empêchés d'agir par le manque de souffle sociologique porteur, le court-termisme de la rentabilité des affaires et les critères bancaires prudentiels ...

b) Sous certaines conditions d'acceptabilité socio-politique et de soutenabilité financières des projets, B.R.I. pourrait donc à long terme réussir là où tous les projets multilatéraux précédents (occidentaux) ont échoué ou ont émoussé leur impact espéré. Il convient en effet de rappeler qu'il aura fallu en effet quinze ans à l'UNESCAP (*UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific*) entre le lancement de son *Asian Land Transportation Infrastructure Program* en 1992 et la signature des accords inter-

hongkongais après les guerres de l'opium, au milieu du XIX^e siècle ... Car si la rentabilité de ce port concurrencé par celui de Colombo serait jugée incertaine, son intérêt stratégique pour la Chine est indiscutable, lui permettant de contrôler les voies maritimes vers l'Inde.

⁹¹ Ce qui est déjà le cas avec les pays d'Europe de l'Est « 16+1 », membres ou non de l'Union européenne.

⁹² Cf. l'exemple électoraliste-populiste de l'« Europe (inter-gouvernementale) des nations et des projets », hors de l'OTAN, de l'UE et de l'euro considérés comme des « anomalies » à faire dissoudre (la « nouvelle Carthage » à détruire, selon Alexandre DOUGUINE, duquel s'inspire notamment l'idéologue « léniniste-suprémaliste » américain Steve BANNON, conduisant à la « Grande Eurasie » de Lisbonne à Vladivostok (conception russe, « douguinienne » et institutionnalisée, de 2010 puis 2016, notamment via l'OCS/SCO, l'UEEA ...), en passant par un « AXE » extensif Paris-Berlin-Moscou-Téhéran-Islamabad-Pékin-NewDelhi-ASEAN...- cf. liens <http://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/greater-eurasia-perceptions-from-russia-the-european-union-and-china/>, <http://valdaiclub.com/a/highlights/greater-eurasia-the-common-challenges/>, <http://valdaiclub.com/a/highlights/the-sco-as-the-foundation-of-greater-eurasia/>, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1879366518300174>, <http://russialist.org/transcript-putin-at-plenary-session-of-st-petersburg-international-economic-forum/>, <http://carnegie.ru/2017/07/20/russia-s-evolving-grand-eurasia-strategy-will-it-work-pub-71588>, « Fondements de la géopolitique » (1997) d'Alexandre DOUGUINE : <http://azure.org.il/include/print.php?id=483>, <http://demokratizatsiya.pub/archives/Geopolitics.pdf>, https://fr.wikipedia.org/wiki/Fondementaux_de_g%C3%A9opolitique, <http://arctogaia.com/public/geopeng.htm>, <http://ratnikjournal.narod.ru/zip/Dugin.Geopolitika.pdf> (intégralité de l'ouvrage de plus de 400 pages, en russe uniquement).

gouvernementaux concernant les *Asian Highway Network* (2003) and *Trans-Asian Railway Network* (2006) ...

Il aura fallu également quinze ans (2001-2015) au CAREC (*Central Asia Regional Economic Cooperation*, fondée en 1997 par la Banque du développement asiatique [ADB, sous influence japonaise]) pour financer des projets relatifs aux transports, au commerce et à l'énergie pour un montant de 27 milliards de dollars, seulement⁹³.

A cela s'est ajoutée une lecture occidentale trop longtemps « romantique » des *Routes de la Soie*, notamment à travers l'activité (intéressante et utile, certes) de l'UNESCO liée à leur redécouverte dans les années 1990, suite à la disparition de l'URSS, ayant psychologiquement contribué à pénaliser, même inconsciemment, les efforts occidentaux d'investissements (UNESCAP, BERD, ADB, USAID ...) et d'infrastructures dans cette partie sensible d'Eurasie et du monde, en les rendant lents dans leur réalisation, insuffisamment dotés financièrement, mal coordonnés ; ce qui a ainsi permis de fait à la Chine de prendre ultérieurement tout le monde de vitesse (en fait bien avant 2013, déjà), avec un effet évident à la fois accélérateur et amplificateur à partir de 2013, et d'entretenir en conséquence une large avance jusqu'à nouvel ordre sur ses rivaux géopolitiques, américains tout particulièrement.

c) Car, en contraste saisissant, la Chine a mis moins de cinq ans pour lancer et installer une institution financière multilatérale (la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB, au capital de 100 milliards de dollars, officialisée en octobre 2014, siégeant à Pékin), et pour créer une impulsion globale autour des infrastructures eurasiatiques à bâtir et relier (OBOR / B.R.I., 2013-2018 ...) ⁹⁴.

D'où le constat actuel concernant *Belt and Road Initiative* en dépit des aléas conjoncturels, dont l'avancement aura tout lieu de se poursuivre d'ici 2049 pour de multiples raisons liées à des impératifs géopolitiques, économiques, commerciales, technologiques ...

Interrogations

a) *La Chine pourra-t-elle continuer longtemps à prendre et faire prendre tant de risques, logistiques⁹⁵ et surtout financiers (endettements croissants) ?*

⁹³ Cf. lien <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-projects>.

⁹⁴ Cf. liens <https://www.aiib.org/en/index.html>, <http://nbr.org/research/activity.aspx?id=837> "China's Belt and Road Initiative: Five Years Later" - 25 janvier 2018, par Nadège ROLLAND, en présentation devant la « U.S.-China Economic and Security Review Commission (USCC) » - <https://www.uscc.gov/Hearings/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-video>.

⁹⁵ "China's Belt and Road difficulties are proliferating across the world" - A new study by RWR Advisory Group, a Washington-based consultancy, shows that some 14 per cent, or 234 out of 1,674, Chinese-invested infrastructure projects announced in 66 Belt and Road countries since 2013 have hit trouble so far. Most of the problems encountered — public opposition to projects, objections over labour policies, performance delays, concerns over national security — derive from poor administration. Lack of governance is to blame, according to Mikko Huotari, deputy director of the Mercator Institute for China Studies, a Berlin-based think-tank : "There is a relative disregard for local conditions, country risks and a general lack of transparency." Cf. liens

- Or, beaucoup de pays ayant à surmonter d'importants retards en investissements d'infrastructures (également hors d'Asie, dans d'autres « régions intermédiaires » entre Asie et Europe)⁹⁶, souhaitent participer à B.R.I., parce que leur paraissant symboliser le *seul* instrument d'action d'envergure actuellement accessible et *inclusif*⁹⁷, apte à déclencher davantage d'investissements conséquents, plus rapidement exécutés, devant être mis en cohérence transversale (par la Chine) et venir également du secteur privé ; instrument d'action d'envergure d'autant plus *inclusif* qu'une étude à mener révélerait que les partenariats industriels et bancaires sur projets concrets sont possibles,

<https://www.ft.com/content/fa3ca8ce-835c-11e8-a29d-73e3d454535d>, <https://jamestown.org/program/domestic-criticism-may-signal-china-scaling-back-its-bri-ambitions/>.

⁹⁶ "According to the World Bank, 1.2 billion people live without electricity; 1 billion people live over two kilometers away from an allweather road ; and at least 748 million people lack access to safe drinking water" - World Bank (2014, 17 November), Public-Private Partnerships : Global Infrastructure Facility (GIF) - cf. lien <http://www.worldbank.org/en/topic/publicprivatepartnerships/brief/global-infrastructure-facility-gif> (accessed May 2016).

⁹⁷ A moins que l'Europe et l'Occident (co-)investissent en évitant le risque de dispersion des ressources, voire de duplication concurrente et redondante des projets, comme le concept occidental d'« Indo-Pacifique » en donne l'apparence, tout en ne mobilisant à ce stade que des moyens infimes (113 millions de dollars, à ce stade) ... - cf. les Etats-Unis de TRUMP et leur projet d'endiguement (« containment ») de « Belt and Road Initiative » à travers celui de l'« Indo-Pacifique », présenté comme « alternatif », avec un budget minimal de ... 113 millions de dollars, annoncé par Mike POMPEO, Secrétaire d'Etat, le 30 juillet 2018 - cf. liens <https://www.state.gov/secretary/remarks/2018/07/284722.htm> : "Remarks on America's Indo-Pacific Economic Vision" (30 July 2018), https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/united-states/article/2157652/donald-trumps-strategy-was-never-about?utm_source=emarsys&utm_medium=email&utm_content=20180801&utm_campaign=scmp_today&aid=190131336&sc_src=email_2309781&sc_lid=50739&sc_id=153738616&sc_uid=0i0QEFetjr&utm_source=emarsys&utm_medium=email ("Donald Trump's strategy was never about alienating the world - it was always about containing China"), <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>. ("Second and more broadly, the United States has the same fundamental interest it has had since World War II in ensuring that no single power dominates the Eurasian supercontinent. If a hegemon does emerge, history suggests that new infrastructure will be an important indicator and vehicle for influence."), <https://www.belfercenter.org/publication/americas-national-interests-report-commission-americas-national-interests-2000> ("No country in East Asia, including China, appears capable of seriously challenging US leadership any time soon unless America, through neglect or indifference, were to create a vacuum." - Graham Allison, et al. "America's National Interests: A Report from The Commission on America's National Interests," Harvard Kennedy School, July 2000), <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/indo-pacific-where-money-coming> ("For a global superpower such as America, \$113 million is a tiny amount. It's hardly worth mentioning. The US spends around \$2 billion on defence activities every single day throughout the year."), <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/united-states/article/2156801/us-canturn-belt-and-road-initiative-its-own> ("Karl Friedhoff says while the US cannot compete with China on the Belt and Road Initiative in infrastructure building, it must capitalise on its strengths - by coordinating with its allies to develop services in Southeast Asia"), <https://asia.nikkei.com/Opinion/Trump-cannot-push-back-China-with-113m>, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/pacific-links-png-spice-talking-region>, <https://www.scmp.com/week-asia/business/article/2134525/what-could-be-worse-belt-and-road-copy-belt-and-road-too-much>, <https://thediplomat.com/2017/10/trumps-indo-pacific-strategy-challenge/>, <https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/5ad5e20ef950b777a94b55c3/1523966489456/Harbored+Ambitions.pdf> (How China's Port Investments Are Strategically Reshaping the Indo-Pacific»), <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2142723/will-china-listen-eu-infrastructure-plans-perceived>, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2157702/how-french-military-political-messengers-are>, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2157699/china-dismisses-us-investment-vision-indo-pacific>, <https://www.ft.com/content/5700e93c-9ac6-11e8-9702-5946bae86e6d>, <http://www.abc.net.au/news/2016-09-10/china-extends-its-influence-in-the-south-pacific/7812922>, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/emerging-indo-pacific-infrastructure-strategy> ... Il convient également de rappeler que là où la Chine investit plus de 60 milliards de dollars sur le Corridor sino-pakistanaï (CPEC), l'USAID n'a pu y verser que 7,5 milliards entre 2010 et 2014.

pratiqués et bienvenus entre opérateurs européens et chinois, en dépit des opinions contraires affirmées⁹⁸.

- Cependant, tandis que les autorités chinoises semblent assez lucides sur les risques systémiques encourus de part et d'autre des prêteurs et des emprunteurs⁹⁹ (cf. l'opinion

⁹⁸ Quelques exemples sur les partenariats industriels et bancaires sur projets concrets possibles entre opérateurs européens et chinois :

° "The Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) announced 8 July 2017 an \$8.5 billion partnership with Standard Chartered Bank (UK) to extend loans and Forex services to Chinese companies operating in African countries, an addition to the financial infrastructure undergirding China's "One Belt, One Road" initiative" - cf. liens <https://www.rwradvisory.com/industrial-and-commercial-bank-of-china-signs-8-5-billion-with-standard-bank-deepening-chinas-financial-footprint-in-south-africa/>, [https://d1iydh3qrygeij.cloudfront.net/Media/Default/landing-pages/ICBCS%20B&R%20China/ICBCS%20B&R%20China%20Connectivity%20Index%20White%20Paper%20\(ENG\).pdf](https://d1iydh3qrygeij.cloudfront.net/Media/Default/landing-pages/ICBCS%20B&R%20China/ICBCS%20B&R%20China%20Connectivity%20Index%20White%20Paper%20(ENG).pdf) ;

° "The largest African bank by assets - Standard Chartered Bank - has inked an agreement with Chinese UnionPay International in a partnership that will see the bank being the first African bank to receive the licence to issue UnionPay cards in South Africa" - cf. liens <https://www.itweb.co.za/content/GxwQDq1AXZyqIPVo> ;

° "Standard Chartered Bank (connected with ICBC since the Chinese bank bought a 20% stake in the South African lender in Summer 2017) into the Middle East and Africa : Standard Bank's new Africa-China Banking Centre, open in Johannesburg in Summer 2017 to make business easier, as the world's first dedicated to linking Chinese and African clients via a virtual finance hub, building on a rapidly evolving trade partnership between Africa and China. In 2015, ICBC acquired a controlling stake in Standard Bank's London-based global markets business to create ICBCS, a platform to serve Chinese clients looking closely at global commodities, fixed income, currency and equities products. - cf. liens <https://www.euromoney.com/article/b14x1py050q2pz/new-silk-road-finance-awards-2017-middle-east-and-africa-best-regional-bank-for-bri>, <https://www.fanews.co.za/article/banking/35/general/1223/standard-bank-launches-world-s-first-africa-china-banking-centre/22479>, <https://www.oxfordeconomics.com/icbc-standard-bank-belt-and-road-economic-indices-oe>, <https://www.itweb.co.za/content/GxwQDq1AXZyqIPVo>, <https://www.rwradvisory.com/industrial-and-commercial-bank-of-china-signs-8-5-billion-with-standard-bank-deepening-chinas-financial-footprint-in-south-africa/>, [https://d1iydh3qrygeij.cloudfront.net/Media/Default/landing-pages/ICBCS%20B&R%20China/ICBCS%20B&R%20China%20Connectivity%20Index%20White%20Paper%20\(ENG\).pdf](https://d1iydh3qrygeij.cloudfront.net/Media/Default/landing-pages/ICBCS%20B&R%20China/ICBCS%20B&R%20China%20Connectivity%20Index%20White%20Paper%20(ENG).pdf), [https://d1iydh3qrygeij.cloudfront.net/Media/Default/landing-pages/ICBCS%20B&R%20China/ICBCS%20B&R%20Economic%20Health%20Index%20White%20Paper%20\(ENG\).pdf](https://d1iydh3qrygeij.cloudfront.net/Media/Default/landing-pages/ICBCS%20B&R%20China/ICBCS%20B&R%20Economic%20Health%20Index%20White%20Paper%20(ENG).pdf).

⁹⁹ Cas devenu emblématique du port de Hambantota au Sri Lanka : « Traditionnellement, le Sri Lanka a toujours entretenu d'excellentes relations avec la Chine. Elles se sont intensifiées à la fin de la décennie 2000 lorsque l'Europe a condamné le traitement des Tamouls. L'influence chinoise s'est renforcée et Eximbank a financé la construction du port à Hambantota. (...) Ce port a été sauvé de la faillite par de nouveaux prêts chinois plus onéreux. L'argent de la Chine a également financé la construction d'un aéroport international, d'un stade de cricket et d'une autoroute. (...) (Le nouveau Président sri-lankais élu) a hérité d'une situation financière dégradée : la dette publique en devises a augmenté de 30 milliards de dollars dont un cinquième provient de la Chine. Le port et l'aéroport d'Hambantota se sont révélés autant d'éléphants blancs incapables de faire face aux échéances de remboursement. Aussi le gouvernement sri-lankais s'est-il résigné à céder le port et 6000 hectares de terrain pour la construction d'une zone industrielle à une société mixte détenue à 80 % par China Merchant pendant 99 ans. Si la rentabilité de ce port concurrent de celui de Colombo est incertaine, son intérêt stratégique pour la Chine est indiscutable car il lui permet de contrôler les voies maritimes vers l'Inde. Faire crédit à ses voisins pour financer des infrastructures que ses entreprises construisent permet à Pékin de se faire des amis en obtenant des revenus supérieurs à ceux tirés de ses placements en Bons du Trésor. Cependant, en imposant au Sri Lanka de signer un bail emphytéotique – qui rappelle celui imposé par le Royaume-Uni à la Chine pour les Nouveaux Territoires hongkongais après les guerres de l'opium – la Chine n'a pas mesuré l'impact de cette décision. Les autres pays de la région ont découvert la face cachée des crédits chinois. Le précédent d'Hambantota explique ainsi les réticences qui s'expriment en Birmanie, en Malaisie et au Pakistan.» - cf. liens <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Cover-Story/Is-China-s-Belt-and-Road-working-A-progress-report-from-eight-countries>, <https://asialyst.com/fr/2018/08/09/nouvelles-routes-de-la-soie-pourquoi-defiance-monte-en-asie/>. Egalement sur le même thème général de l'endettement croissant des pays récepteurs : <https://www.euromoney.com/article/b17t73c8rtfgwd/belt-and-road-the-debt-threat> : (...) « So, for example, Djibouti's public external debt has risen from 50% to 85% of GDP in two years, much of it owed to China Eximbank, while the \$6 billion Laos-China Railway project is equivalent to nearly 40% of Lao GDP on its own. The IMF has voiced concerns about Laos's ability to service that debt. The CGD and Nomura say that 80% of the increase in Tajikistan's external debt from 2007 to 2016 is owed to China – a figure that will likely increase with BRI – while loans from China Eximbank to Kyrgyzstan are, at \$1.5 billion, equivalent to 40% of the country's entire external debt. Pakistan is the

exprimée par LI Ruogu, ancien Président de l'*Export-Import Bank of China*)¹⁰⁰, la controverse demeure en Occident¹⁰¹, sans que cela puisse aider jusqu'à présent à faciliter les prises de position cohérentes des Etats, européens notamment, par rapport à B.R.I. ...

Mais en Chine même, ces lucidité et "*doute positif*" sur les contraintes, obstacles et perspectives pertinentes au fil des réalisations en cours de leurs projets, de fait "*impensable à penser*" dans d'autres structures totalitaires ou néo-totalitaires, sont un fait *humain*, salubre, parce que porteurs de possibles adaptations fructueuses, comme le montrent les extraits de l'article critique de l'organe officiel de presse chinois "*Global Times*" du 22 juin 2018 : "*Facing investment fatigue, B&R needs sharper focus*"¹⁰².

biggest name on the list: according to CGD, BRI has brought \$62 billion of additional debt to the country, and 80% of it is financed by China. Clearly, the terms of this debt are important."

¹⁰⁰ "LI Ruogu, the former President of Export-Import Bank of China, said that most of the countries along the route of the "Belt and Road Initiative", as the plan is known, did not have the money to pay for the projects with which they were involved. Many were already heavily in debt and needed "sustainable finance" and private investment, he said, adding that the countries' average liability and debt ratios had reached 35 and 126 per cent, respectively, far above the globally recognised warning lines of 20 and 100 per cent. Wang Yiming, deputy head of the Development Research Centre of China's State Council, said at the forum that although many belt and road projects were funded by major financial institutions – including the Asian Infrastructure Investment Bank, New Development Bank, China Development Bank (CDB), the Export-Import Bank of China and the Silk Road Fund – there was still a huge funding gap of up to US\$500 billion a year. The limited participation of private investors, narrow financing channels and low profitability levels were major problems, Wang said. "Countries involved in belt and road projects have low financial capabilities and high liability ratios" he said. "It is important to encourage financial innovation to raise funds to support the development of the belt and road." He called for the creation of an international fundraising mechanism to attract private investors, and a separate system to measure the credit risks associated with each project." - cf. lien <https://www.scmp.com/news/china/economy/article/2141739/chinas-belt-and-road-infrastructure-development-plan-about-run>.

¹⁰¹ Cf. liens d'opinions contradictoires : <https://www.cfr.org/blog/can-china-finance-one-belt-one-road-without-jeopardizing-its-own-financial-stability> (by Brad SETSER, US prominent financial expert, January 2017 : "The answer, I think, is yes" (...), considérant que la Chine dispose de suffisamment de réserves de toutes sortes à cet effet) ; https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340_ENG_BRI_Whitepaper_brochure-A4_260618_Online.pdf : "Commerzbank is confident that the trends dominating financing in the next 5-10 years will play a central role in determining the success of the BRI." ; <http://bruegel.org/2017/05/china-cannot-finance-the-belt-and-road-alone/> (Alicia GARCÍA-HERRERO, Senior Fellow) : "It seems that China cannot really on its banks alone – no matter how massive – to finance such a gigantic plan. The key source of co-finance would logically be Europe at least as long as bank lending dominates, which will be the case for quite some time in the countries under the Belt and Road. In fact, European banks are already the largest providers of cross border loans to these countries so it is only a question of accelerating that trend. Furthermore, the geographical vicinity between Europe and some of the Belt and Road countries could make the projects more appealing (Chart 8 and Chart 9). In addition, the European Union has its own grand plan for the financing of infrastructure – among other sectors – namely the Juncker Plan, which could serve as a basis to identify joint projects of interest to both EU and China. In this vein, EU-China connectivity platform was launched by the European Commission in late 2015 exactly to identify projects of common interest for the Belt and Road and the EU connectivity initiatives, such as the Trans-European Transport network. All of this bodes well for Europe to become an active actor in China's Belt and Road initiative, not only to provide the financing but also to identify projects of common interest."

¹⁰² Cf. extraits de l'article de l'organe de presse chinois "*Global Times*" - <http://www.globaltimes.cn/content/1107933.shtml> du 22 juin 2018 : "*Facing investment fatigue, B&R needs sharper focus*" : «Why has China's foreign investment (including that headed to Africa) begun to decline? What impact will this trend have on China's Belt and Road (B&R) initiative? A host of factors may be leading to the decline. First, policy might be a reason. Due to fears of capital flight and financial risks, China has significantly tightened supervision of private enterprises' foreign investment since 2017. Policy factors strongly slowed flows of foreign investment in 2017. Second, foreign investment has been restricted because of the decline in China's foreign exchange reserves. From the end of 2014 to 2016, under the dual impact of yuan depreciation and capital outflows, reserves fell by a significant \$1 trillion, which put regulators in China on alert against further declines. Third, China's investment in developed countries began to be reviewed more strictly by regulators in those economies. Fourth, with the increase in China's foreign investment, associated risks began to emerge, with concern about financial security constantly growing. The

B.R.I. entre sans doute dans cette période de "doute positif"¹⁰³, porteuse d'adaptations ultérieures, même si la tendance actuellement constatée à la baisse des investissements est et sera certainement provisoire, car la Chine a le temps long, la vision d'ensemble, la flexibilité opérationnelle et les moyens en sa faveur, au-delà des aléas conjoncturels inévitables ... Il serait donc plutôt *étonnant* qu'elle en restât là à l'avenir, notamment par rapport aux infrastructures réelles ou virtuelles à construire, achever, moderniser ... Et l'on ne voit pas non plus la Chine contrainte d'"abandonner", même provisoirement, une des deux composantes essentielles de B.R.I. dans le cadre de sa future dimension de grande puissance géopolitique ...

- Ainsi, sur les chantiers par lesquels opérateurs relient les parcours et les réseaux au nom de B.R.I., les problèmes à résoudre sont avant tout d'ordre pratique, logistiques, financiers, humains, de taille et de pertinence de marché, pas du tout d'idéologie ou de modèle de gouvernance à exporter ...¹⁰⁴

Ce qui permet dans le même temps de répondre en partie à la question suivante :

b) A travers son projet B.R.I., la Chine cherche-t-elle ou non à exporter son modèle de gouvernance ?

A ce stade provisoire sur un processus géopolitique de très long terme, diverses réponses peuvent être apportées :

- Du moins à l'extérieur de ses frontières¹⁰⁵, la Chine n'a surtout pas intérêt à hâter la réalisation de son « *rêve* » et à exporter ouvertement son mode de gouvernance vers

slowdown in China's foreign investment is not a one-year aberration - it is a trend. Previously, the rapid growth of foreign investment was driven by some trends, such as investment in energy and resources from entity enterprises, State-owned enterprises' foreign investment in the context of the B&R initiative, transfers of private capital and individual assets, as well as foreign direct investment by Chinese companies for the purpose of technology acquisition. Whatever the cause, there has been a considerable decline in China's foreign investment, and this may hamper the B&R initiative. If this strategic initiative is to be further implemented, we need China to maintain sustained foreign investment.

If investment continues to contract, half-finished projects related to the B&R initiative will be at risk. Additionally, the global trade chaos set off by the US has significantly worsened the international investment environment and increased foreign investment risk. In terms of the B&R initiative, what's the next step?

The initiative should be adjusted either by moving more slowly overall or by finding a narrower focus, instead of promoting the initiative's two different routes simultaneously. China can make more effort when it comes to building the "Belt" part, based on controllable land power, instead of the "Road" part, which is being built on traditional maritime rights. At the same time, being ranked as the top strategic competitor by the US and being faced with the Indo-Pacific strategy framework, the maritime pressure on China is far from ending - it may even be just beginning.»

¹⁰³ "Doute positif", équivalent à celui du marathonien ou du montagnard en plein effort ...

¹⁰⁴ Cf. liens <https://pairault.fr/sinaf/doc/pi2018.pdf>, <https://pairault.fr/sinaf/doc/zcece.pdf> (affirmations chinoises « de terrain » en bas de pages 10, 13, 14, 15 de ce document, au regard de la politique initialement dressée depuis Pékin ...), <https://pairault.fr/sinaf/index.php/publications/1349-la-chine-en-afrique-et-la-question-des-parcs-industriels>, https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/hemez_operations_deception_2018.pdf : « Opérations de déception. Repenser la ruse au XXIe siècle » - page 28 sur la pensée de François JULLIEN : « au lieu d'imposer son plan au monde, la pensée chinoise antique s'appuie sur le potentiel de situation » ...

¹⁰⁵ Sans vouloir interférer, la situation peut être davantage discutée à l'intérieur de la société chinoise en devenir, notamment la question à la fois juridique et socio-philosophique de savoir jusqu'à quel point le vieux mythe chinois de la "société harmonieuse", quasi-parfaite dans une forme "taoïste" des choses (en Asie, vouloir être "parfait" n'est pas vécu comme une arrogance comme en Occident où seul Dieu est parfait ...) fera que les Chinois seront consentants à être contrôlés, notés, "redressés" en processus "top-bottom", tout comme les entreprises et institutions sans doute

l'Occident, ce qui finirait par "tuer la poule aux œufs d'or", comme la "projection soviétique" l'a fait durant trois quarts de siècle, à ses dépens finaux en décembre 1991.

Car le projet B.R.I. peut aussi constituer une invitation à penser complexe, décroisé, transversal, et à agir sur une véritable multipolarité intercontinentale qui ne serait pas et plus l'agrégation des nouveaux égoïsmes nationaux issus des souverainismes de tous bords, cachant en fait une tentative réelle de subordination à de nouveaux "axes" géopolitiques étrangers à toute quête de *communauté de destin* ...¹⁰⁶.

- Cette véritable *multipolarité intercontinentale* permettrait pour longtemps la coexistence pacifique des civilisations actuelles et futures, simplement *coordonnées* par les fluidité et sécurité connectées des échanges ... ; à charge pour chaque civilisation de pouvoir participer selon ses possibilités à l'équilibre de ces échanges, sans pour autant devoir recourir à un "Soviet suprême" des Routes de la Soie pour ce faire ...

- C'est pour cela qu'il paraît essentiel à terme de pouvoir établir une *feuille de route coordonnée* au niveau français et européen, destinée à pouvoir négocier habilement, co-investir, co-financer, co-conseiller juridiquement sur les projets concrets à réaliser et les normes techniques, tarifaires et sécuritaires à rendre compatibles entre continents ou sous-continentaux ; sinon les déséquilibres des échanges et incidents graves de parcours perdureront et s'aggraveront encore plus, propices à la prolifération récurrente de confrontations, divergences civilisationnelles majeures et incompatibilités idéologiques jugées insurmontables, à moins que des espaces territoriaux entiers préfèrent se soustraire à l'évolution constructive de l'Histoire, en général à leur dépens et à ceux de leurs habitants devenus lucides quand il est déjà bien trop tard pour agir ...¹⁰⁷

aussi (par exemple pour le contrôle de l'endettement des institutions et des entreprises, devenu si colossal en Chine), le sommet du pouvoir devant lui-même rendre compte de ses actes par rapport au "mandat du Ciel" qui lui est conféré ... cf. liens <https://theconversation.com/le-credit-social-ou-le-big-brother-a-la-sauce-chinoise-98200>, <https://chinacopyrightandmedia.wordpress.com/2014/06/14/planning-outline-for-the-construction-of-a-social-credit-system-2014-2020/>, <http://campsd-extermiation-en-chine.20minutes-blogs.fr/archive/2016/03/14/en-chine-big-brother-existe-bien-et-est-plus-terrifiant-que-927008.html>, <https://www.wired.co.uk/article/china-social-credit>, <https://www.wired.co.uk/article/chinese-government-social-credit-score-privacy-invasion>, <https://www.newstatesman.com/world/asia/2018/04/no-china-isn-t-black-mirror-social-credit-scores-are-more-complex-and-sinister>, <http://thehill.com/opinion/technology/386524-the-west-could-be-closer-to-chinas-system-of-social-credit-scoring-than> ...

¹⁰⁶ Cf. vision « poutinienne » de la « Grande Eurasie », institutionnalisée, où certaines composantes territoriales jugées "décadentes" ne seraient plus de fait que des appendices déstructurés prêts à être neutralisés, voire dépecés (l'Europe en particulier). A noter également l'opinion révélatrice de Marco ZANNI, eurodéputé italien de la Lega Nord (au pouvoir en Italie), à la conférence de l'Institut Schiller (celui des époux controversés Lyndon et Helga [Zepp-] LAROUCHE) à Bad-Soden, près de Francfort, les 30 juin et 1er juillet 2018 : « L'alternative (aux échecs de l'UE) ? Aller vers moins d'intégration, et non vers davantage, et regarder du côté du modèle chinois » ...

¹⁰⁷ Cf. lien <https://www.letemps.ch/economie/johann-schneiderammann-route-soie-nest-une-utopie>.

CONCLUSION PROVISOIRE

Plus de cinq ans perdus en géopolitique européenne et occidentale depuis 2013 par rapport au projet B.R.I. ...

C'est peu et beaucoup à la fois dans un monde actuel en pleine tourmente et transition, le pire étant le refus de la fluidité des échanges par manque de confiance réciproque ou de consistance pratique à émettre entre nations et à travers les parcours ... ; confiance et consistance pratique sans lesquelles de nouvelles murailles (de Chine ou d'ailleurs) s'érigent immanquablement, celles-là mêmes qui font affadir ou dépérir les civilisations... ■

"Les murailles de Chine, matérielles ou spirituelles, totales ou partielles, appartiennent aux peuples qui ont perdu la foi en eux-mêmes",

**Miguel de UNAMUNO y JUGO (1864-1936),
poète, romancier, dramaturge, critique littéraire et philosophe espagnol**
Discours aux premiers « Jeux floraux de Bilbao », 26 août 1901¹⁰⁸

¹⁰⁸ Cf. lien en espagnol (et parfois en basque) du discours de Miguel de UNAMUNO aux premiers « Jeux floraux de Bilbao » d'août 1901 : https://gredos.usal.es/jspui/bitstream/10366/80392/1/CMU_1-287.pdf (la phrase citée en espagnol «Las murallas chinas, materiales o espirituales, totales o parciales, son de pueblos que han perdido la fé en sí mismos » se trouve dans la partie du discours «Qu'est-ce que notre peuple (basque) » ?; «¿Lo que es nuestro pueblo (vascongado) ?».

A propos du contexte de cette affirmation de Miguel de UNAMUNO y JUGO, un des auteurs et artistes espagnols de la « Génération de 98 » (« Generación del 98 »), comme ils furent surnommés, déterminés à réévaluer la vie culturelle du pays et essayer de la revitaliser.

C'est l'époque à laquelle l'Espagne, perdant ses dernières colonies*, se rendit soudainement compte qu'elle n'était plus ce qu'elle fut. Ces écrivains essayèrent de montrer comment l'Espagne avait ouvert les yeux sur ce qu'était le monde moderne, dans lequel les histoires du passé glorieux étaient devenues éventées et désuètes.

* Rappel sur l'Espagne ayant perdu ses dernières colonies : suite à la guerre hispano-américaine, souvent désignée en Espagne sous le nom de « désastre de 98 » (« Desastre del 98 »), conflit armé qui se déroula d'avril à août 1898 entre les Etats-Unis et l'Espagne, ayant eu pour conséquence la confirmation (à la suite de la guerre d'indépendance cubaine) de l'indépendance (relative) de Cuba (colonie espagnole de 1492 à 1898) et la prise de contrôle d'anciennes colonies espagnoles dans les Caraïbes et l'Océan Pacifique par les Etats-Unis (dont Hawaï, les Philippines, Porto Rico et Guam, en échange d'un versement de 20 millions de dollars américains).

La guerre de 1898 a constitué incontestablement un tournant dans l'histoire américaine, car les Etats-Unis ont alors pris place dans le cercle étroit des grandes puissances coloniales de la planète, même s'ils tiennent régulièrement à affirmer que leur conduite internationale n'a pas de vocation colonialiste, pour des raisons de principe liées à leur composition historique. Le 2 juin 1898, le « Washington Post » publiait pourtant un éditorial resté célèbre : « Une prise de conscience nouvelle semble entrer en nous – un sentiment de force accompagné d'un nouvel appétit, le vif désir de montrer notre force (...) Ambition, intérêt, soif de conquêtes territoriales, fierté, pur plaisir de se battre, quelque nom qu'on lui donne, nous sommes animés d'une sensation nouvelle. Nous voilà confrontés à une étrange destinée. Le goût de l'Empire est sur nos lèvres, semblable au goût du sang dans la jungle. »

Désormais, les Etats-Unis ne désiraient plus se contenter de ne s'occuper que de leurs affaires intérieures. Ils avaient établi leur suprématie sur les Caraïbes et étendu leur influence jusqu'aux rivages de l'Asie, étaient devenus une puissance mondiale par la manifestation de leur force et celle-ci allait dorénavant affecter la politique internationale de toutes les grandes puissances. L'historien et politologue américain Howard ZINN (d'inspiration pacifiste, 1922-2010) écrivit : « Désormais, le goût de l'Empire possédait aussi bien les politiciens que les milieux d'affaire à travers tout le pays. Le racisme, le paternalisme, et les questions de profit se mêlaient aux discours sur la destinée de la civilisation ».

Parallélisme partiel d'évolution stratégique quelque peu saisissant entre la régression géopolitique et sociologique occidentale actuelle (en Europe, aux Etats-Unis de l'ère TRUMP) et la montée de la Chine en superpuissance mondiale

ASIA FOCUS #85

CINQ ANS APRÈS L'ANNONCE DES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » (2013) : SITUATION ET PERSPECTIVES

Par Richard-Clément BAGATINE / *EXPERT INDEPENDANT EN RELATIONS INTERNATIONALES*

SEPTEMBRE 2018

ASIA FOCUS

Collection sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille, et Emmanuel LINCOT, Professeur à l'Institut Catholique de Paris – UR « Religion, culture et société » (EA 7403) et sinologue.

courmont@iris-france.org – emmanuel.lincot@gmail.com

PROGRAMME ASIE

Sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille

courmont@iris-france.org

© IRIS

Tous droits réservés

INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

2 bis rue Mercoeur

75011 PARIS / France

T. + 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

@InstitutIRIS

www.iris-france.org

et mondialisée ; pays-ancien Empire qui a connu également le prix du colonialisme et de l'occupation territoriale subis au cours de son Histoire, pluri-millénaire, elle, à la différence notable de celle des Etats-Unis ...

D'où la question quasi-philosophique de savoir si la Chine saura (re-)trouver la sagesse (pluri-millénaire) nécessaire (« soft power », selon les termes contemporains) à sa nouvelle destinée, pour ne pas reproduire à son tour les erreurs funestes de trajectoires « civilisationnelles » des puissances colonialistes et/ou impérialistes précédentes (occidentales, russe, japonaise ...).