



LES CONSEILLERS DU COMMERCE
EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

LA LETTRE DE LA CHINE HORS LES MURS N°26

SOMMAIRE

■ Edito : Guerre commerciale et concert des nations, par Christophe Granier	p. 1
■ Tribune : Explosion de la dette : déroutes de la soie ? par Jacques Gravereau	p. 2
■ Infographie : Existe-t-il une politique chinoise des changes ? par Christophe Granier	p. 6
■ Secteur : Le nucléaire chinois et son développement international, par Hervé Machenaud	p. 8
■ Les groupes chinois mondialisés : CNNC, l'ambition du nucléaire Made in China, par Eléonore William	p. 9
■ BRI Digest :	
Point de vue : Comprendre l'origine de la BRI et de la CIIE de Shanghai, par Alexandre Xing	p. 10
Etude : La BRI et la stratégie des zones spéciales, par Fabien Pacory	p. 11
La BRI vue de... l'Inde : antagonismes et ambiguïtés, par Vivien Massot	p. 14
Actualité de la BRI , par Christophe Granier	p. 17
■ Nouvelles brèves de la mondialisation chinoise , par Christophe Granier	p. 17
■ Dernières nouvelles des relations franco-chinoises , par le Comité France Chine.....	p.21

Édito

Guerre commerciale et concert des nations

Sept mois d'affrontement sur fond de compétition commerciale à connotation politique débouchent aujourd'hui sur un blocage apparent. Nous avons déjà exposé ici les origines, implications et sous-entendus du conflit sino-américain désormais globalisé sur le plan économique. Après avoir répondu du tac au tac aux mesures de l'adversaire, chacun des deux partenaires compétiteurs est plus ou moins entré dans une phase de bouderie observatrice, gardant les yeux rivés sur les indices macroéconomiques révélateurs de faiblesse. A ce jeu, les Etats-Unis ont l'avantage de l'empire des médias occidentaux et la Chine le désavantage des réactions incontrôlées de la spéculation mondiale en dollars américains.

En jouant isolément leur jeu respectif, les deux géants de l'économie savent qu'ils risquent de provoquer la débâcle de l'un d'entre eux, mais également d'entraîner l'ensemble de la planète dans une spirale de crise, en priorité financière

Chacun cherche donc une porte de sortie. Le sommet du G20 pourrait débloquer en partie la situation et les deux parties s'y préparent, y compris par des négociations bilatérales discrètes, mais l'impact de la querelle sur la politique économique chinoise sera important et il fait peu de doute que l'épisode aura de lourdes répercussions sur la relation bilatérale future entre Pékin et Washington :

- Tout en refusant de perdre la face, Zhongnanhai continue à montrer une bonne volonté de façade et cherche des appuis. Certaines de ses réactions sont parfois surprenantes, telle la plainte de Xi Jinping auprès du premier ministre japonais Abe lors de la visite officielle de ce dernier fin octobre à Pékin. La Chine se retourne vers l'Asie.
- La Maison Blanche nous a récemment habitués à ce que ses coups de menton ne soient pas toujours suivis d'effet, mais le dernier ultimatum lancé par Washington est clair : si les négociations en cours n'aboutissent pas, des droits seraient appliqués à partir de la fin de 2018 à l'ensemble des biens importés de Chine – y compris ceux qui ne l'ont pas été jusqu'à présent (257md USD). La mise est un peu forte pour ne pas comporter une part de bluff.

Depuis les réformes de Deng Xiaoping, le complexe politico-économique chinois a développé un éventail de registres étendu, comparable à celui d'un orgue de très grande puissance. Parfois mal réglés et déséquilibrés, ces registres peuvent émettre des sons plus ou moins heureux et harmonieux, mais l'organiste garde à sa disposition des tirants nombreux permettant des combinaisons multiples. Depuis le lancement de la politique de « go out », l'orgue a commencé à prolonger ses tuyaux en tous sens, envahissant l'espace rapproché puis lointain, tendance systématisée en 2013 avec le projet BRI.

[...]

commune entre la BRI et l'UEEA. En 2014, l'UEEA a produit plus de 15% de la production de pétrole mondiale et plus de 20% de la production mondiale de gaz.

L'avenir des zonesspéciales

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

A l'occasion du 5e anniversaire de la BRI, le Ministère du commerce a publié cet automne les résultats et projets principaux Entre 2020 et 2025, la Chine commencera à brancher des Free Trade Ports à ses PFTZ pour en faire des « Global Innovation Shipping Centers ».

Parmi ses principaux besoins, la Chine doit créer du « consensus ». Elle sait qu'elle doit avant tout être capable de créer de nouveaux mécanismes de gouvernance, des enjeux cruciaux qui vont lui permettre d'être très tactique. Dans ses prochaines étapes, la BRI pourra être un complément ou même rivaliser avec le G20 ou l'APEC, la première étape étant la réalisation de sommets ou fora tout aussi respectables que Davos. La Chine est dans le même temps en train d'étendre de nouvelles politiques concrètes comme le Greater Bay Area intégrant Hong Kong et Macao à la province du Guangdong.

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

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

Fabien Pacory, CCE Hongkong

LA BRI VUE DE L'INDE

Antagonismes et ambiguïtés face à la présence chinoise

1. Développement géostratégique de la Chine et position de l'Inde

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

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

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

2. Projets intercontinentaux et sous-continentaux (pourtour de l'Inde)

Officiellement lancée en 2013, la BRI est un soutien majeur pour la promotion des relations commerciales et le financement d'infrastructures. La BRI comprend plusieurs projets clés en Asie du Sud :

- **Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor**, lancé à la fin des années 1990. Ce corridor n'a pas bénéficié d'un soutien diplomatique régulier et doit faire face à des contraintes géographiques et géologiques complexes. Le projet routier de 2800 kms est pratiquement complété, avec deux tronçons de 200 kms chacun (Silchar-Imphal en Inde et Kalewa-Monywa au Myanmar) en cours de construction. Récemment, la Chine a suggéré que le corridor économique bénéficie intégralement d'une ligne de train à grande vitesse pour réduire le temps de transport et favoriser les échanges commerciaux. En parallèle, le China-Myanmar Economic Corridor (CMEC) est un réseau multimodal d'une longueur totale de 1700 kms (routes, oléoducs et gazoducs, port en eau profonde, etc.) permettant de connecter la province chinoise de Yunnan directement à l'océan Indien (port de Kyaukpyu) et à Yangon (capitale économique de la Birmanie) ; la mise en service du gazoduc en 2013 et de l'oléoduc en 2015, pour un coût total de 7,5mds USD, a définitivement établi une empreinte stratégique chinoise en Birmanie.
- The map illustrates the route of the BCIM Economic Corridor. It starts at Kolkata in India, goes to Dhaka in Bangladesh, then to Mandalay in Myanmar, and finally to Kunming in China. The route is highlighted in black. The map also shows the borders of Bhutan, India, Bangladesh, Myanmar, and China. Key cities marked include Kolkata, Dhaka, Sylhet, Jessore, Chittagong, Mandalay, and Kunming. A legend indicates the BCIM Corridor route.
- La **Twenty-First Century Maritime Silk Road (MSR)** est une combinaison de projets bilatéraux d'infrastructures, qui est dorénavant présentée comme une initiative multilatérale. Cette composante maritime et côtière de la BRI se concentre sur les zones d'intérêts stratégiques de la Chine, i.e. l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Les projets de la MSR peuvent se présenter sous plusieurs formes : construction, extension, gestion d'une concession d'un port, financées et/ou effectuées par des entreprises chinoises ou avec une présence chinoise significative ; mais également des infrastructures généralement rattachées à un port (chantier naval, entrepôts), des zones industrielles dans des zones économiques spéciales. Trois projets de ports et d'activités économiques importantes dans les pays proches encerclent l'Inde : Hambantota au Sri Lanka, Kyaukpyu en Birmanie et Gwadar au Pakistan. Ce dernier projet est une partie intégrante du China-Pakistan Economic Corridor (cf. infra), tandis que le second est également inclus dans BCIM (point précédent). Le port de Hambantota au Sri Lanka a été mis en service en 2010 et étendu en 2014 avec un terminal pour les conteneurs ; étant donnée l'importance du port de Colombo (et de son extension programmée), les opérations se sont avérées déficitaires, entraînant des difficultés pour l'opérateur à rembourser sa dette auprès de son créancier chinois ; le contrôle du port est alors passé sous pavillon chinois avec un contrat de concession de 99 ans (cf. tribune page 2).
 - **Trans-Himalayan Economic Corridor (THEC)** : Ce corridor économique pourrait contribuer substantiellement au développement des infrastructures (traversantes et transversales) et au désenclavement du Népal, avec la réduction de la dépendance du pays à l'Inde pour son commerce international. Même si l'idée d'un accord tripartite remonte à 2010, seul le Népal et la Chine sont déjà parvenus à un consensus pour renforcer leur coopération économique dans les domaines du ferroviaire, de la route, de l'aviation, de l'électricité et des télécommunications, alors que l'Inde n'a pas offert d'engagement formel en faveur du THEC et préfère maintenir ses relations avec le Népal dans un format bilatéral.
 - Le **China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)** est un ensemble de projets d'infrastructures (autoroutes, voies ferrées, production électrique) d'environ 60mds USD.

3. Réaction de l'Inde aux projets BRI (CPEC, Sri Lanka, etc.)

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

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

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

S'agissant du port de Hambantota au Sri Lanka, le gouvernement indien a critiqué la reprise en main du contrôle et de la gestion par des entreprises publiques chinoises, soulignant la charge financière excessive due aux financements extérieurs parfois non-soutenables octroyés par la Chine et les institutions multilatérales. L'utilisation croissante du port de Hambantota à des fins militaires (stationnement et ravitaillement de navires et de sous-marins), principalement par la Chine, inquiète les autorités indiennes pour des raisons de sécurité même si la Marine sri-lankaise a annoncé son intention d'y installer son centre de commandement méridional et, de ce fait, que l'utilisation de ce port à des fins militaires ne serait plus possible.

Enfin, s'agissant du BCIM Economic Corridor, l'Inde a exposé beaucoup moins de contestations vis-à-vis de la Chine, car ce projet multilatéral, initialement fondé bien avant la BRI, a un objectif principal de coopération et facilitation des échanges, avec un projet de connectivité multimodale autour de zones économiques préalablement identifiées. Pour aller plus loin, l'Inde pourrait même s'appuyer sur des infrastructures de la BRI pour développer de nouveaux corridors économiques : système de transport multimodal le long du fleuve Kaladan, frontière internationale entre l'Inde et la Birmanie ; et projets de liaisons ferroviaires trilatérales entre l'Inde, la Birmanie et la Thaïlande. La convergence des corridors économiques en Birmanie devrait permettre un partage réussi de l'engagement de l'Inde et de la Chine en faveur du développement régional du commerce et des revenus.

4. Approche de l'Inde en faveur du développement régional : vision, projets et réponses de la Chine

Depuis son indépendance, l'Inde a entretenu une histoire de relations diplomatiques et socio-culturelles solides avec les pays voisins d'Asie du Sud, à l'exception notable du Pakistan, mais l'Inde possède un pouvoir financier significativement moindre que la Chine pour le développement d'infrastructures hors de ses frontières (contraintes budgétaires et monétaires, besoins domestiques considérables).

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

Par exemple, le système de transport multimodal à la frontière indo-birmane ambitionne d'offrir un meilleur accès maritime, via le port de Sittwe en Birmanie, aux territoires enclavés du Nord-Est de l'Inde grâce à des mécanismes avantageux de coopération. Autre exemple significatif, une bonne relation diplomatique entre l'Inde et l'Iran a permis le redéveloppement du port de Chah Bahar en Iran (2 postes d'amarrage pour un investissement de 85m USD inauguré en décembre 2017). Ce port permet à la fois à l'Inde de renforcer ses infrastructures multimodales de connectivité régionale, notamment avec l'Afghanistan, et de réduire l'influence stratégique du port de Gwadar au Pakistan (situé à seulement 72km).

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

Conclusion

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

Vivien Massot, CCE Inde

Références :

- Darshana M. Baruah, *India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia*, Carnegie India, Working Paper, Octobre 2018
- Ajay Chhibber, *China's belt and road initiative and India's options: Competitive cooperation*, Journal of Infrastructure, Policy and Development, Vol. 1 Issue 2, Août 2017
- Rangan Datta, *North East and the China-Myanmar Economic Corridor (CMEC)*, Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy (ISPSW), ISPSW Strategy Series No. 529, Janvier 2018
- Mohd Aminul Karim et Faria Islam, *Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects*, The Korean Journal of Defense Analysis, Vol. 30, No. 2, Juin 2018
- Nicholas Szechenyi (éditeur), *China's Maritime Silk Road, Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic and International Studies, Mars 2018