

LA BRIDGE AND ROAD INITIATIVE (BRI) DE LA CHINE



XAVIER RICHEL*

« Si tu veux te développer, construis une route... »
Proverbe chinois

Dans cette contribution, on présente les objectifs généraux de l'ambitieux projet porté par le gouvernement chinois : *One Belt, One Road (OBOR)*, récemment renommé *Bridge and Road initiative (BRI)*, sa conception, les motivations à son origine, les modalités de financement et sa mise en œuvre. Le projet envisage deux routes, l'une terrestre, qui rejoint l'Europe, l'autre maritime, qui arrive au sud de l'Europe et longe l'Afrique. La route terrestre, elle-même divisée en plusieurs routes, traverse l'Asie centrale et occidentale. Elle traverse, en Asie, de grands espaces, des économies riches en matières premières, mais peu peuplées et peu développées, dont certaines étaient des Républiques de l'ancienne Union soviétique (figure 1). En Europe, à la sortie de l'*Union économique euro-asiatique (UEE)*, une construction supranationale récente à l'initiative de la Russie (parfois considérée comme une tentative de re-soviétisation), elle transite ensuite dans les nouveaux États membres de l'Union européenne et les pays en accession des Balkans, la destination finale étant le cœur de l'Europe (Allemagne, France, Grande-Bretagne).

On aborde dans une première partie les motivations et l'impact de cette présence chinoise en termes d'échanges, de projets et de

* PROFESSEUR ÉMÉRITE, UNIVERSITÉ DE LA SORBONNE NOUVELLE, CHAIRE JEAN MONNET
AD PERSONAM – SÉMINAIRE BRI – FMSH ET BRI RESEARCH NETWORK, PARIS.

retombées industrielles, en s'intéressant à deux segments de la route dans une seconde partie, l'Asie centrale et le segment constitué par l'Europe centrale et du sud-est (ECSE).

En conclusion, on fera ressortir la variété des modes d'entrée, les impacts différenciés de cette présence chinoise dans les régions traversées par cette nouvelle route de la soie, qui reste encore un projet dont la réalisation soulève de nombreuses interrogations.

Un projet ambitieux, global, à géométrie variable

C'est en 2013 que les dirigeants chinois ont annoncé le lancement du projet « une ceinture, une route » (*OBOR Initiative* en anglais) ou *Nouvelle route de la soie* (NRS)¹. C'est un projet ambitieux quant à ses objectifs, le périmètre couvert, les moyens mobilisés, les partenaires associés, les conditions de sa réalisation, les investissements nécessaires, le niveau des risques encourus.

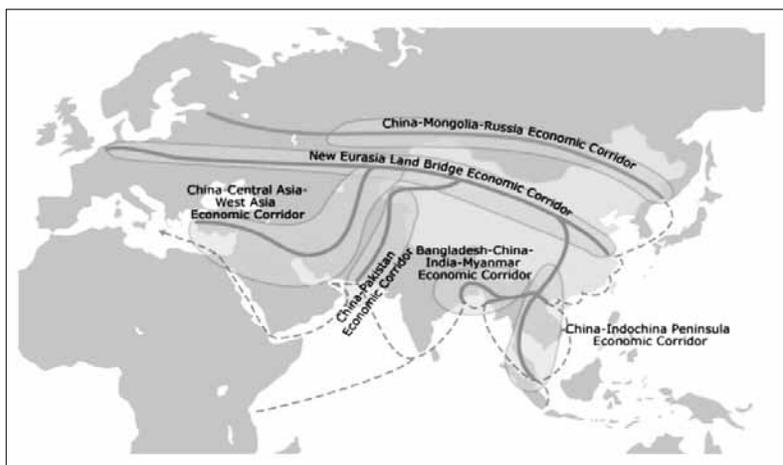
78

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la montée en puissance de l'économie chinoise, aujourd'hui, un des principaux moteurs de la croissance mondiale. Le niveau de développement atteint au cours des trois dernières décennies, celui des réserves financières accumulées font aujourd'hui de la Chine un acteur incontournable en position d'orienter et de façonner les échanges commerciaux et les mouvements de capitaux au niveau régional et mondial.

Ce projet a été interprété comme une réponse aux accords commerciaux de type TPP (*Trans-Pacific Partnership*) ou TTIP (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*) récemment abandonnés par la nouvelle administration Trump, développés à l'initiative des États-Unis et qui laissaient la Chine à l'écart. On l'a abusivement comparé à un plan Marshall, le programme d'aide économique mis en place par les États-Unis pour réduire les écarts commerciaux entre ces derniers et les économies européennes exsangues au sortir de la Seconde Guerre mondiale.

¹ Pour une approche historique, cf. P. Frankopan (2016).

Figure 1 : Les nouvelles routes de la soie, terrestres et maritimes



Un projet qui s'articule autour de cinq grands domaines

79

Le projet se concentre sur cinq grands domaines :

- 1 - mettre en place une communication politique favorisant et approfondissant la coopération et le consensus parmi les différents gouvernements ;
- 2 - se connecter *via* la construction d'infrastructures de différents types : routes, voies ferrées, canaux, ports, réseaux de transport, d'énergie, réseaux de technologie d'information et de communication ;
- 3 - faciliter des investissements et le commerce en abaissant les barrières douanières et en établissant des zones de libre-échange, encourageant les firmes chinoises à investir le long de la route ;
- 4 - favoriser le soutien financier avec l'établissement de plusieurs institutions financières supranationales (l'*Asian Infrastructure Investment Bank* [AIIB], la *New Development Bank* [NDB] créée à l'initiative des BRICS) et nationales (le *Silk Road Infrastructure Fund* ainsi que la *Shanghai Cooperation Organization Development Fund*, un fonds pour l'Europe centrale). S'y ajoutent, ou plutôt dominant deux banques « politiques » chinoises, l'*Exim Bank* et la *China Development Bank*, bras armé du gouvernement central chinois pour soutenir ses projets au niveau domestique et à l'extérieur ainsi que les grandes banques commerciales du pays.

Il faut mentionner enfin l'usage de la monnaie chinoise, le RMB, dans l'émission d'obligations pour financer les infrastructures ;

5- le projet prévoit le développement des relations culturelles, des échanges dans le domaine de l'éducation, de la promotion du tourisme, de la coopération dans le domaine technologique.

Qui trop embrasse mal étreint ? L'initiative BRI englobe, au sens large, 65 pays et concerne 4,4 milliards de personnes, elle illustrerait les ambitions hégémoniques de la Chine en cherchant à lui assurer la pérennité de ses approvisionnements en matières premières, d'une part et en facilitant l'accès à de nouveaux marchés de l'autre.

D'autres explications, de type « léninistes », avancent la nécessité pour la Chine de trouver des débouchés pour les surcapacités industrielles dans plusieurs secteurs et provinces, des industries dans lesquelles la Chine a su créer des avantages concurrentiels certains (industrie ferroviaire, acier, ciment, aluminium) et dont la rentabilité aujourd'hui est en baisse. On estime qu'il faudrait une demande supplémentaire de 60 milliards de dollars pour utiliser les capacités excédentaires dans le seul secteur de la sidérurgie.

Le projet BRI, c'est aussi le moyen de perpétuer le modèle de croissance tiré par les exportations, qui a fait le succès de la grande croissance chinoise en délocalisant dans des pays proches (Vietnam, Cambodge), voire plus éloignés (Europe centrale ?), des productions intensives en travail dont le coût s'élève en Chine.

On peut y voir une nouvelle forme de « diplomatie des infrastructures » qui vise à favoriser les firmes chinoises du secteur de la construction (qui ont, dans les contrats signés, la maîtrise de la main-d'œuvre). Le gouvernement assure des marchés à ses entreprises du secteur de la construction (en spécifiant dans les contrats que ce sont des firmes chinoises qui assurent le maître d'œuvre) qui ouvrent ensuite la voie à des firmes d'autres secteurs, en provenance des provinces de l'Ouest. Cette stratégie est perceptible dans le cas des investissements chinois réalisés en Europe centrale et du Sud-Est. Aujourd'hui, selon le *Center for Strategic and International Studies* de Washington, 86 % des projets BRI sont assurés par des firmes chinoises, 27 % des firmes locales, 27 % sont assurés par des contracteurs étrangers².

² *The Economist*, 5/8/2017.

Le projet affiche également une dimension régionale domestique en cherchant à promouvoir le développement des provinces retardataires de l'ouest de la Chine, en construisant des *hubs* et des relais de croissance régionaux à partir desquels les nouvelles routes ferroviaires partiront à la conquête des marchés de l'Europe via l'Asie centrale, évitant ainsi aux marchandises de passer par les régions côtières déjà congestionnées.

Le projet a avant tout une forte dimension régionale en direction des pays limitrophes de la Chine : depuis de nombreuses années, la Chine a assuré et sécurisé ses approvisionnements en matières premières en signant des accords commerciaux avec les pays voisins (Mongolie, Kazakhstan, Laos, Myanmar et autres). La mise en place de ce projet lui permet ainsi d'intensifier les échanges et d'intégrer les partenaires centre asiatiques en polarisant les échanges autour d'elle au détriment des échanges intra-UEE que cherche à promouvoir la Russie.

On a qualifié ce projet de « sinisation de la globalisation », alors que la mondialisation aujourd'hui semble s'essouffler, que les projets d'intégrations régionales initiés par l'administration Obama sont aujourd'hui rejetés par son successeur, avocat d'un retour à une certaine forme de protectionnisme. L'Europe, quant à elle, sort d'une longue stagnation depuis la crise de 2008 et n'a pas encore de vision ni de stratégie très claires pour reprendre la main, vis-à-vis de ce projet.

D'un projet « gagnant-gagnant » à un jeu « un gagnant-plusieurs perdants » ?

Ce projet, inséparable de la montée en puissance de la Chine est une composante du « rêve chinois » proposé par le président Xi Jinping à ses concitoyens ; il s'inscrit dans la troisième phase du renouveau de la Chine après l'instauration du socialisme (Mao), puis la grande modernisation (Deng) (Tom Miller 2017).

Quel façonnage des espaces économiques concernés peut-il résulter de la réalisation de ce projet ? Quelles relations de dépendance, quelles asymétries peuvent en découler ?

Selon les régions, la nature et l'envergure des projets, plusieurs types de relations peuvent émerger :

– Une relation de domination voire de vassalisation (Pakistan, Laos, Sri Lanka, voire Myanmar).

– Une relation de dépendance pour les pays d'Asie centrale proches de la Chine avec un effet pervers sur le projet d'union douanière autour de la Russie.

– Une relation de type coopération/concurrence avec la Russie avec une confrontation entre dimension géoéconomique (Chine) et géopolitique (Russie). Le « pivot asiatique » préconisé par Vladimir Poutine n'est pas certain de contrebalancer à la fois sa dépendance vis-à-vis de l'Ouest et de la Chine. Elle peut hésiter à s'engager dans des projets dans lesquels elle perdrait en partie le contrôle (notamment le transfert de technologie dans la construction d'avions commerciaux) et la maîtrise de certains projets.

– Une relation de concurrence avec les autres grands pays de la région qui ont chacun des projets de construction d'infrastructures, sinon alternatifs, mais pas nécessairement complémentaires avec les projets chinois (Iran, Inde, Turquie, Japon, Corée du Sud et même la Russie).

82

– Une relation secondaire avec les pays d'Europe centrale et du Sud-Est (l'association 16 + 1) avec de fortes asymétries au détriment des 16. Ce segment de la route terrestre est plus considéré comme un lieu de passage, voire une base arrière vers les marchés matures de l'UE-15.

– Une relation asymétrique avec l'Union européenne. Un des objectifs affichés du projet BRI est d'atteindre les marchés européens pour y écouler les produits chinois ; en même temps, l'Union européenne (UE) est une destination privilégiée pour les investissements directs étrangers (IDE) chinois, sous la forme d'acquisitions d'actifs souvent stratégiques. À ce jour, l'UE est encore peu concernée par ce projet, elle n'en mesure pas encore les avantages qu'elle pourrait en tirer (et les risques auxquels elle pourrait être exposée). Il existe un double déséquilibre entre les deux parties. Bien que premier partenaire de la Chine dans ses échanges, l'UE affiche un important déficit de son commerce extérieur vis-à-vis de ce pays ; les flux d'IDE chinois qui se dirigent vers elle sont plus importants que les IDE européens qui entrent en Chine, aujourd'hui victimes de nombreuses restrictions et barrières à l'entrée. Inquiets des acquisitions réalisées dans des secteurs sensibles par des firmes chinoises, l'Allemagne, la France et l'Italie, récemment suivies par la Grande-Bretagne, préconisent des mesures de protection. La Chine et l'Europe n'ont pas encore signé

d'accord bilatéral d'investissement qui mettrait au clair les relations entre les deux partenaires. Paradoxe, donc, de cette situation : en Europe centrale et du Sud-Est, on accueille les IDE à bras ouverts alors que, dans les pays avancés de l'UE, on se protège. Il est vrai que le type d'acquisitions qui s'y réalisent diffère grandement. Le récent contrôle de sortie des capitaux instaurés par la Chine devrait réduire l'engouement des investisseurs chinois pour cette partie du monde (Richet, 2017).

Il faut souligner toutefois que la réalisation de ce projet pharaonique implique des firmes occidentales (notamment les multinationales US et quelques européennes), même si la part du lion est réservée aux firmes chinoises. Ainsi GE, Caterpillar, Honeywell, AAB, DHL, Linde, BASF, Maersk, Deutsch Bank ont été fortement mobilisés et ont fait récemment d'importants profits en participant à des projets BRI (*The Economist*, 2017).

Divers types de financements sont mobilisés, la plupart assurés par des institutions financières chinoises. On trouve des institutions financières internationales dont la Chine est à l'origine de la fondation comme la *New Development Bank* (NDB) fondée par les BRICS et dotée d'un fonds de 100 milliards de dollars et au capital de laquelle des pays tiers ont adhéré (dont la France, la Grande-Bretagne), l'*Asian Infrastructure Investment Bank* (AIID) qui dispose d'un capital de 100 milliards de dollars. On trouve également, et surtout, des fonds comme *The Silk Road Fund*, d'un montant de 40 milliards de dollars, un fonds pour l'Europe centrale, dotés de 13 milliards de dollars, sont alimentés par des banques chinoises : la *China Investment Corporation*, l'*Exim Bank of China* et la *China Development Bank*. Les deux dernières sont des banques « politiques », sous le contrôle du gouvernement central. S'y ajoutent les grandes banques commerciales chinoises. Ces banques ont un niveau de dépôts élevé, qui dépasse celui des institutions internationales mentionnées. Cela permet à la Chine d'investir dans des secteurs qui ne sont pas habilités à recevoir des financements de la part de la NDB ou de l'AIID, car allant à l'encontre des normes environnementales (construction de centrales à charbon en Bosnie, en Serbie). De même, l'Inde peut être réticente à voir des crédits accordés par la NDB à des projets en faveur de pays comme le Pakistan. De manière générale, l'Inde voit d'un mauvais œil la mise en œuvre de ce projet qui touche à ses intérêts stratégiques dans la région (Pradhan, 2017).

Des institutions occidentales participent également au financement de projets : l'*Asian Development Bank*, l'*European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD), la *Banque mondiale* avec des banques des pays de la région.

Actuellement, la Chine a investi plus de 890 milliards de dollars dans 900 projets impliquant 60 pays.

En Asie centrale, la concurrence est parfois vive avec d'autres sources de financement de projets (Japon), notamment au Kazakhstan, au Cambodge, et peuvent conduire à des doublons dans le domaine des investissements en infrastructures, affaiblissant les capacités de remboursement des pays endettés (Cambodge).

Ce projet soulève de nombreuses questions concernant l'horizon de temps, les modalités de sa réalisation, les types de coopération à développer, le niveau des ressources à mobiliser, leurs financements et leur rentabilité, le niveau des coûts irrécupérables induits par des investissements risqués (Pakistan, Laos, Myanmar). La gestion optimale des infrastructures est un autre problème à la fois technique et économique, notamment la création de relais intermédiaires entre plusieurs destinations (*hubs*), l'utilisation à pleine charge des moyens de transport ferroviaires, la maîtrise de leurs coûts. S'il est moins long (15-18 jours contre deux mois) de transporter un container par chemin de fer que par bateau, le coût en est deux fois plus élevé. Les trains qui circulent actuellement n'utilisent pas leurs capacités à pleine charge. Enfin, par quoi remplir un train chinois de retour de Moscou ? Que peut-on charger au Kazakhstan pour approvisionner les marchés plus à l'ouest ?

Il faut mentionner également la question de la gouvernance de ce projet, comment associer les pays partenaires ? Parmi les pays concernés, on trouve des pays risqués et économiquement faibles (Pakistan), des pays forts ou méfiants (Vietnam, Inde, Iran), des pays aux alliances instables (Turquie), des pays sous l'ombrelle d'autres puissances, notamment au sein de l'Union économique eurasiatique sous le patronage de la Russie. Les contestations démocratiques doivent également être prises en compte. Au Myanmar, un projet de construction d'un barrage hydraulique dans l'est du pays a été abandonné, car il faisait la part trop belle aux investisseurs chinois (production électrique pour la province du Yunnan), contestation au Kazakhstan du projet d'affermage de grandes surfaces de terres agricoles à une compagnie chinoise.

L'utilisation des lignes ferroviaires à travers l'Asie centrale soulève quelques difficultés. Les pays traversés, privés de débouchés maritimes, y voient un avantage pour se moderniser et transporter leurs marchandises, de se diversifier et d'échapper à la pression de la Russie. En outre, ces pays, privés de ressources financières, y voient la possibilité de moderniser leurs lignes, toutefois avec le risque d'accroître leur dépendance vis-à-vis de la Chine, de n'être qu'un lieu de transit entre la Chine et l'Europe, la destination finale des trains.

Économiquement, le transport par train est plus coûteux que par le bateau, mais plus rapide grâce aux performances du matériel ferroviaire, des systèmes de signalisation. Mais la connectivité et la fluidité entre les différentes lignes ne sont pas encore assurées, la régulation du trafic reste du domaine des États ; les écarts de voies dans la partie Kazakhstan, Russie, Biélorussie (1,52 m) avec ceux des trains en Chine et en Europe (1,435 m) soulève la question du coût et du temps additionnels des transbordements, de l'impossibilité de transporter du fret en vrac, seulement en containers, enfin le coût élevé de l'adoption d'un système dual sur les lignes à plus grands écartements (l'adoption d'un plus grand écart de lignes en ex-URSS s'explique, historiquement, par des raisons stratégiques) empêche sa mise en œuvre.

À ce jour, il existe de grandes disparités dans les coûts de transport de certains types de biens en fonction de leur poids ou de leurs volumes. Un autre problème, à la fois technique et économique, concerne l'utilisation optimale des lignes ferroviaires. L'utilisation optimale d'une ligne de transport entre des points A et D, c'est la somme des maximisations entre les points A et B, B et C, C et D. Économiquement, il s'agit de créer des *hubs* le long de la voie, ce qui implique le développement d'activités économiques permettant d'absorber et d'expédier des produits dans plusieurs directions. Pour le moment, on n'en est pas encore là, les points d'arrivée en Asie centrale voient passer les containers en direction de l'Europe, d'un côté, et sont des lieux de transbordement des produits locaux vers la Chine d'un autre côté. On peut s'interroger sur les externalités qui peuvent être induites en termes d'essaimage régional et sectoriel, de création de chaînes de valeur locales dépassant les relations de dépendance autour des questions énergétiques et d'approvisionnement en matières premières. Plus généralement, au-delà du rail, ces investissements induisent des coûts de transaction plus ou moins élevés liés aux montages financiers, à l'appréciation des risques, à la corruption ambiante notamment en Asie centrale.

Dans certains pays, comme le Pakistan, le niveau des risques encourus en raison de l'importance des investissements envisagés (modernisation d'un port, infrastructures ferroviaires, construction de plus d'une vingtaine de centrales électriques, pour un montant de 55 milliards de dollars) et le niveau d'endettement du pays (la dette vis-à-vis de la Chine se monte à près de 77 % de l'endettement du pays) font craindre l'apparition de coûts irrécupérables importants à hauteur de 80 % des sommes investies. La perte économique sera contrebalancée par les gains géopolitiques et stratégiques au profit de la Chine. À ces pertes, s'ajoutent des menaces terroristes (attaque et mort de travailleurs chinois sur des chantiers). Au Myanmar, les pertes potentielles sont estimées à hauteur de 50 %, à 30 % dans l'ensemble de l'Asie centrale. En Pologne, la firme chinoise de construction d'autoroute a dû quitter le pays, incapable d'achever le chantier en raison d'une sous-estimation du coût du projet proposé afin d'emporter le marché et de la coalition des entreprises domestiques exclues qui se sont liguées pour le faire capoter.

86

La Corrèze avant le Zambèze ? En Chine même, si le projet est fortement soutenu par les autorités, comme la tenue à Pékin en mai 2017 du forum BRI l'a montré, il reste que le flux des IDE chinois sortants en direction des pays concernés par le projet BRI a décliné de plus de 18 % l'année dernière. Les IDE non financiers chinois dans 53 pays concernés se montaient à 14 milliards de dollars, en 2016, ils représentent 9 % du volume total des IDE sortants chinois, alors que ces derniers ont augmenté de 40 % la même année. La banque politique *China Development Bank*, qui pourvoit habituellement aux largesses, a réduit ses prêts aux projets BRI de 41 à 33 % en termes d'engagements.

Pas moins de 47 grandes firmes d'État sous la direction du gouvernement central sont impliquées dans la gestion de 1 676 projets. Le gouvernement fait pression sur les entreprises non étatiques pour pousser à rejoindre ces projets (accès facile au crédit), alors qu'elles pourraient investir plus profitablement dans d'autres projets à l'étranger.

Aujourd'hui, la politique du pouvoir cherche à réduire la fuite des capitaux ; les mesures prises devraient réduire l'ampleur des déboursments. Il est vrai que de nombreux projets estampillés BRI n'avaient que peu de chose à voir avec les objectifs affichés, tel par exemple le rachat d'un club de football en Italie. Pour recevoir un financement, il était suffisant, encore récemment, de le présenter comme projet BRI.

Toutefois, la promotion du projet auprès des institutions financières internationales pour leur faire souscrire des obligations fait miroiter des retours sur investissement relativement attractifs.

La nouvelle route de la soie en Asie centrale : coopération et concurrence dans les « Stans »

Parmi les 65 pays ciblés³ par cet ambitieux projet, ceux qui composent l'espace postsoviétique y sont au complet. Ils sont ou seront, à des degrés divers, concernés par sa réalisation. Ces pays relèvent de différentes configurations institutionnelles. La Russie, avec la Biélorussie, l'Arménie, le Kazakhstan et le Kirghizistan a fondé l'Union économique eurasienne. Les autres ex-républiques centre asiatiques, le Tadjikistan et le Turkménistan n'en sont pas membres, ni la Géorgie ni l'Azerbaïdjan, en Europe, l'Ukraine et la Moldavie n'y sont pas associées.

Enfin, la Chine est à l'origine de la création en 2001 d'une organisation intergouvernementale régionale asiatique, l'*Organisation de coopération de Shanghai*, regroupant la Russie, la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan et à laquelle l'Inde et le Pakistan ont récemment adhéré (2016).

87

BRI et les « Stans » d'Asie centrale

Les dotations en ressources naturelles (gaz, uranium, pétrole, etc.) ont attiré la présence chinoise en Asie centrale bien avant le lancement de l'initiative OBOR. La Chine a sécurisé ses approvisionnements pour alimenter la forte croissance de son économie. La participation de la Chine au développement des secteurs énergétiques a contribué à la forte progression des échanges (figure 2). Au cours des dix dernières années, les échanges entre la Chine et le Kazakhstan sont passés de 5 à 20 milliards de dollars, de 0 à 10 milliards avec le Turkménistan, de quelques centaines de millions à près de 5 milliards avec le Kirghizistan et l'Ouzbékistan, de 2 milliards pour le Tadjikistan. Sur la même période, les échanges de la Russie avec le Kazakhstan ont cru de 8 à 20 milliards de dollars; ils n'ont que très peu progressé, voire stagné, avec les autres Stans⁴.

³ *The Economist*, 2016.

⁴ *Financial Times* 2015.

Pour ces pays, la coopération avec la Chine est aussi un moyen de relâcher la dépendance vis-à-vis de la Russie, qui a été à l'initiative de la création de l'Union économique eurasienne. Les pays de la région, notamment le Kazakhstan, supportent difficilement les contraintes de cette double dépendance : dévaluation de la monnaie, impact de la crise économique russe, pression chinoise pour l'obtention d'avantages (location de terres). Aujourd'hui, dans les hydrocarbures, la Chine représente plus de 30 % des investissements. Pour d'autres pays comme le Kirghizistan, la coopération avec la Chine permet le développement d'infrastructures (encadré 2), réduit la dépendance avec la Russie. L'économie kirghize est aussi fortement touchée par la crise russe, notamment avec la baisse drastique des transferts de la main-d'œuvre travaillant en Russie.

Figure 2 : Échanges commerciaux de la Chine avec l'Asie centrale



Source : *Financial Times* (2015).

La relation avec la Russie est certainement la plus problématique en raison des relations de concurrence/coopération qui découlent de la forte présence économique de la Chine dans cet ensemble, des fortes asymétries qui s'ensuivent. La Chine importe des matières premières, elle apporte le capital, les infrastructures et intègre de

Encadré 1 : Quelques projets dans le domaine des infrastructures construites avec une participation de capitaux chinois et des pays de Centre Asie

– Train à grande vitesse Moscou-Kazan. Construction d'une ligne de chemin de fer à grande vitesse de 770 km. Contrat de 375 millions de dollars US remporté par un consortium chinois pour construire la première tranche. Coût total de l'investissement: 16,7 milliards de dollars. Le coût total de la construction de la ligne Moscou-Pékin est estimé à 100 milliards de dollars.

– Chemin de fer Khorgos-Aktau (Kazakhstan) et modernisation des équipements, de la frontière chinoise à la mer Caspienne. Coût de l'investissement: 2,7 milliards de dollars financé par le Kazakhstan qui a commencé les travaux. Cette ligne sera concurrente du Transsibérien.

– Gazoduc Asie centrale-Chine, d'une longueur totale 3300 km, commencé avant le lancement de la NRS. Construit et financé par la Chine, il assure la connexion entre la frontière Turkménistan-Ouzbékistan et arrive à Jiangyin (province de Shaanxi). Coût: 7,3 milliards de dollars.

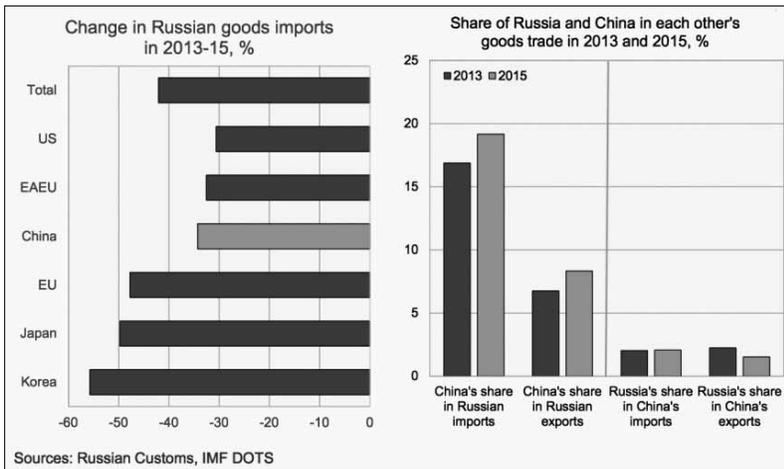
– Ligne D du gazoduc Asie centrale-Chine. Accord entre la Chine, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Kirghizstan pour la construction de la 4^e ligne du gazoduc qui va accroître les capacités d'exportation de gaz du Turkménistan vers la Chine de 55 milliards à 85 milliards de m³ par an. Le projet connaît actuellement de nombreux délais. Son coût, supporté par la Chine, s'élève à 8 milliards de dollars.

– Chemin de fer Chine-Kirghizistan-Ouzbekistan. Construction du dernier tronçon à travers le Kirghizistan en cours grâce à des capitaux chinois.

– Khorgos. À la frontière sino-kazakh, construction d'un *hub* ferroviaire (un port sec) pour la manutention des containers financé par le Kazakhstan. Le port sec est aujourd'hui opérationnel. Investissement de 600 millions de dollars par la province chinoise de Jiangsu pour développer la logistique et construire des zones industrielles.

fait ces économies, réduisant la portée des choix économiques de chacun des pays, leurs spécialisations. Aux dynamiques économiques contrastées s'ajoutent le niveau des ressources disponibles, les enjeux géopolitiques, la cohérence souhaitée entre la construction d'un nouvel espace économique (Union économique eurasienne) et l'arrimage au projet BRI. Les récentes négociations entre la Chine et la Commission économique de cette nouvelle Union ont abordé plusieurs questions relatives au commerce et aux investissements, en laissant de côté la question d'un accord de libre-échange, une question encore très sensible pour la Russie et les pays d'Asie centrale en raison du haut niveau de

Tableau 1 : Les échanges commerciaux entre la Chine et la Russie : modérés et déséquilibrés



Source : Simola Heli (2016).

90

protectionnisme. Pour la Russie, les avantages de la coopération de l'Union économique eurasiatique avec le projet BRI apparaissent supérieurs aux risques encourus, même s'il est inévitable que la Chine devienne le principal investisseur en Asie centrale et le principal marché pour les vastes ressources naturelles de la région.

Par ailleurs, les objectifs chinois, notamment la construction de lignes de chemin de fer rapides pour rejoindre l'Europe, entrent en concurrence avec les lignes existantes (Transsibérien). La Russie entend intégrer dans ce projet le développement des régions de l'est de la Sibérie, jusqu'à Vladivostok. La construction d'un train à grande vitesse Moscou-Kazan par la Chine (qui devait initialement être financé par la Russie et construit par l'Allemagne) est la première pierre de cette coopération entre l'UEE et le projet OBOR. Ce train à grande vitesse devrait relier, dans le futur, Moscou à Pékin.

Pour le moment, le pivot asiatique envisagé par la Russie ne se traduit pas encore par un accroissement des flux commerciaux. Les échanges restent à un niveau relativement faible, déséquilibrés en faveur de la Chine (tableau 1). Les investissements directs étrangers, eux aussi, montrent un fort déséquilibre, la partie chinoise investissant dans des secteurs plus diversifiés, reflétant la pratique suivie dans d'autres régions du monde, notamment en Europe

(Richet 2016a). Les accords pour l'acheminement du gaz russe vers la Chine impliquent de gros investissements, notamment la construction d'un gazoduc (Power of Siberia 2) mais il existe encore des différences de points de vue sur les routes à emprunter. À terme, la Russie devrait devenir le fournisseur de gaz de la Chine à hauteur de 30 % de ses besoins. À proprement parler, ces accords relèvent des relations bilatérales entre les deux pays.

Enfin, plus à l'ouest, mais toujours dans l'UEE, la Biélorussie entend bénéficier de l'union douanière établie par l'UEE puisque les trains provenant de Chine et se dirigeant vers l'Europe n'auront à traverser que deux postes douaniers (Chine-Kazakhstan, Biélorussie-Pologne).

Là encore, il faut tenir compte du fait que des investissements ou des échanges bilatéraux effectués dans les pays traversés n'entrent pas nécessairement directement dans le projet BRI. Par exemple, la firme automobile privée chinoise Geely construit des voitures en Biélorussie. Cet investissement n'est pas inclus dans le projet BRI, mais il s'inscrit dans la stratégie d'externalisation des firmes chinoises.

91

L'Europe centrale et du Sud-Est (ECSE) : un lieu de passage, un ancrage économique ?

La présence chinoise en Europe centrale et du Sud-Est (ECSE) remonte au début de cette décennie, même si, historiquement, les liens entre la Chine et les 16 sont plus anciens et remontent aux années cinquante du siècle dernier, à l'époque de l'amitié entre les partis frères, avant le grand schisme sino-soviétique, après lequel seules la petite Albanie et la Roumanie ont continué à entretenir des relations commerciales avec l'empire du milieu. Par la suite et dans l'ensemble, les flux commerciaux n'ont jamais été très importants, la Chine se remettant lentement du chaos engendré par la révolution culturelle. Au moment où la croissance chinoise prenait son envol, l'Europe de l'Est était plongée dans un long déclin économique qui allait conduire à la disparition du système socialiste dans la région en 1989 et à l'implosion de la Yougoslavie⁵.

⁵ Paradoxalement, alors que les pays socialistes européens au cours des années quatre-vingt du siècle dernier commençaient à s'enfoncer dans la crise qui allait les faire

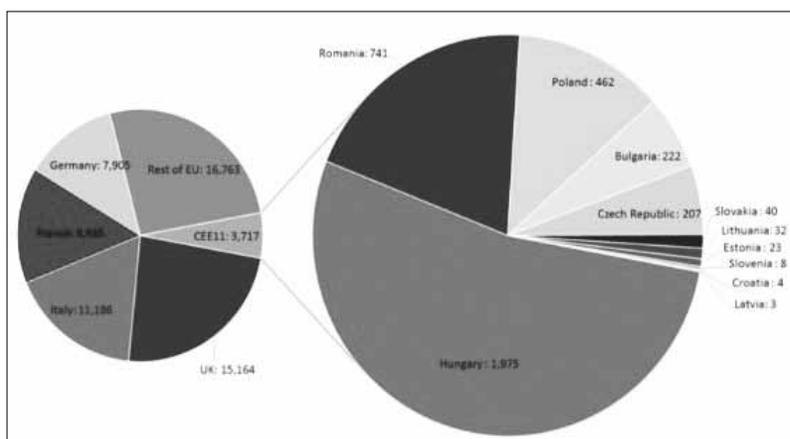
Les 16 avec qui la Chine a fondé une association, *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries* (16+1), composent un ensemble hétérogène à la fois par la taille, la population, le niveau de développement, leur appartenance institutionnelle. Neuf de ces pays appartiennent à l'Union européenne (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Croatie, Roumanie, Bulgarie), dont cinq sont membres de la zone euro (Estonie, Lettonie, Lituanie, Slovaquie, Slovénie) et deux (Monténégro et Bosnie-Herzégovine) l'utilisent comme monnaie, cinq autres, les pays des Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Macédoine, Monténégro, Serbie) sont en voie d'accession à l'Union européenne et donc soumis aux réglementations européennes découlant de leur statut de futurs membres. Deux de ces pays sont dans une situation politique toujours problématique : la Bosnie-Herzégovine, un État en construction de l'extérieur (c'est-à-dire soutenu et encadré par des puissances étrangères) tout comme le Kosovo, est au bord de l'éclatement. La Serbie a une position ambiguë : bonne élève des élargissements à venir, elle doit gérer politiquement la sécession du Kosovo reconnu comme État indépendant par de nombreux États à travers le monde, à l'exception notamment de la Russie et de la Chine, qui fait face à l'irréductibilité des Ouïghours dans la province du Xinjiang.

Pour la Chine, l'ECSE est à la fois une voie de passage, un marché de près de 100 millions de consommateurs, un tremplin vers l'UE-15, c'est aussi une partie de l'Europe où les besoins d'infrastructures sont criants. Un passage tout d'abord. La Pologne, au nord-est, est sur la route terrestre, en provenance de Biélorussie, point d'arrivée des trains qui traversent l'Union économique eurasiatique et qui poursuivent leur chemin vers l'Allemagne. Au sud de l'Europe, la route maritime, via le canal de Suez, arrive au port du Pirée, en Grèce. La Chine a pris le contrôle et la gestion d'une partie du port pour une durée de trente années. D'autres terminaux portuaires proches intéressent la Chine, notamment en Bulgarie et en Turquie près d'Istanbul, point d'arrivée d'une autre voie routière de la route qui passe par l'Iran, la Géorgie et la Turquie.

L'attrait de l'ECSE pour la Chine est d'abord la possibilité d'opérer une connexion et d'entrer sur les différents marchés

disparaître en 1989, la Chine a étudié de près les expériences de réformes introduites dans certains pays de la région, notamment en Hongrie (Kornai, Richet, 1986).

**Figure 3 : IDE chinois (2000-2015)
parmi les États membres de l'UE**



Source : Jacopo Maria Pepe (2017).

européens. C'est l'occasion pour les firmes chinoises du secteur de la construction de construire des infrastructures, notamment des autoroutes dans les différents pays. Le projet phare reste la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Belgrade et Budapest, faisant passer la durée de la liaison ferroviaire de plus de huit heures à deux heures trente. La ligne doit être complétée ultérieurement par les tronçons Belgrade-Skopje en Macédoine, puis Skopje-Athènes. L'ouvrage est financé par des prêts de banques chinoises à hauteur de 75 %, le reste par les États qui rembourseront les banques chinoises. La construction de cette ligne oblige les firmes chinoises et les États concernés à suivre les réglementations européennes concernant les marchés publics, les contraintes environnementales. Techniquement, des doutes se font jour sur la rentabilité d'un tel train si l'on considère le nombre limité d'utilisateurs de ce service rapide.

La recherche de cautions souveraines est très importante, de nombreux pays de la région étant incapables de faire face au risque de non-remboursement en raison de leur situation financière. Les institutions financières européennes (BEI, BERD) se voient ainsi associées à ces montages financiers et cautionnent les crédits consentis par les banques chinoises.

La *shopping list* des investisseurs chinois, par ailleurs, est limitée en termes d'acquisition d'actifs (figure 3, tableau 2). L'ouverture

économique et l'intégration à l'UE, le mode de privatisation, l'effet de proximité ont fait de la région, d'abord en Europe du centre-est, l'arrière-cour des grands groupes ouest européens en faisant de ces économies des capitalismes dépendants (Richet 2016b). Les actifs les plus attractifs ne sont plus nombreux, voire inexistantes. Les investisseurs chinois achètent des entreprises souvent en difficulté, ne pouvant pas être recapitalisées par les investisseurs nationaux, dans des secteurs comme la sidérurgie (Serbie), la chimie (Hongrie), ou encore participent à la modernisation et à l'extension de centrales nucléaires (Roumanie). La construction et l'extension de centrales électriques à charbon sont également projetées en Serbie, en Bosnie-Herzégovine. Ces investissements, comme ceux réalisés au Pakistan et ailleurs, qui vont contre les engagements environnementaux des institutions financières multinationales auxquelles la Chine appartient, sont soutenus par des prêts des banques politiques chinoises.

94

D'autres secteurs attirent les investissements directs étrangers dans le but de profiter du savoir-faire local, à plus haut contenu en valeur ajoutée (nord de l'Europe centrale, pays baltes) ou bien de créer une base régionale de ressources dans certains domaines (technologie de l'information en Hongrie, en Roumanie) pouvant servir de tremplin pour entrer sur les marchés de l'UE-15. Dans d'autres cas, notamment la construction automobile en Bulgarie, de batteries électriques en Serbie, on assiste à un effet d'essaimage. La participation prochaine d'investisseurs chinois dans la privatisation d'entreprises serbes devrait accroître le phénomène de diversification sectorielle sans qu'on puisse encore mesurer la cohérence de ces participations. On constate ici l'effet de la « diplomatie des infrastructures » : après avoir signé des contrats de construction de routes, d'autoroutes, de ports, de lignes de chemins de fer à des conditions favorables, les firmes provinciales chinoises d'autres secteurs sont conviées et incitées à investir dans d'autres secteurs (tableau 3).

Pour les pays récepteurs, la présence chinoise est accueillie avec intérêt, mais aussi avec un certain scepticisme. Les pays de la région, comme dans les autres parties d'Europe, déploient le tapis rouge pour accueillir les investissements chinois qui viennent en complément de ceux réalisés par l'UE-15 dans des secteurs peu attractifs. Les lignes de chemin de fer permettent certes d'accéder aux marchés chinois, mais ne contribuent pas à la création de nombreux emplois, contrairement aux investissements vierges.

Plusieurs pays souhaitent élargir la coopération avec la Chine à d'autres domaines (voies aériennes, tourisme). La réalisation d'investissements vierges plutôt que la construction de chemins de fer, l'ouverture du marché chinois aux produits de la région contribueraient davantage à la création d'emplois. Les analystes soulignent aussi le scepticisme des dirigeants de la région en ce qui concerne l'engagement réel de la Chine. Ils n'oublient pas que leur développement est fondamentalement lié à l'UE et qu'ils ne peuvent s'abstraire des nombreuses réglementations qui les obligent.

Ancrage régional réel ou saupoudrage facilitant la traversée de ce segment ? Finalement, la présence chinoise dans la région reste encore faible. En pourcentage, les IDE chinois sont peu élevés, ils ne représentent qu'une très faible part des IDE chinois dans cette partie de l'UE. En outre les IDE dans l'ECSE se concentrent dans quelques pays (figure 3, tableau 2). Le saupoudrage auquel se prêtent le gouvernement et les firmes chinoises serait le droit d'entrée permettant le passage dans la région vers la destination finale, le cœur de l'Europe.

On a évoqué la dimension géopolitique de la présence chinoise qui s'est traduite, sur le plan institutionnel, par la création de l'association 16+1 qui donne lieu à une réunion bi-annuelle, à la mise en place, en cascade, d'instances consultatives sur différents aspects de la coopération. Certaines analyses évoquent les interférences, les possibilités de nuisance vis-à-vis de l'UE ou encore, dans les pays balkaniques (notamment en Serbie), le moyen de contrecarrer la présence russe. Il n'est pas certain que la Serbie soit l'objet d'un tel enjeu. Pays encore instable en dépit des récents progrès (cf. la « stabilicratie »⁶ qui frappe les pays de la région), le pays est fortement endetté, il est encore fortement marqué par l'impact des années Milosevic (absence d'investissements, destructions de l'Otan, la question du Kosovo) et, à ce titre, dispose de marges de manœuvre limitées pour se lancer dans un jeu diplomatique incertain.

Plus grand pays des Balkans occidentaux, encore fortement sinistré, il a de grands besoins d'investissements dans de nombreux domaines qu'il ne peut pas assurer lui-même. Il reste plus un enjeu économique que politique pour y accueillir les investissements chinois en infrastructures.

⁶ L'objectif de stabilité institutionnelle et politique imposé par l'UE aux différents pays en accession, comme gage de leur capacité à avancer dans le processus d'intégration.

Tableau 2 : Investissements chinois dans les 16 pays d'Europe centrale et du Sud-Est en 2009 et 2014 (stock/millions USD)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2009-2014 growth	Share of total Chinese investment in CEE (2014)
Hungary	97.41	465.70	475.35	507.41	532.35	556.35	471.14%	32.79%
Poland	120.30	140.31	201.26	208.11	257.04	329.35	173.77%	19.41%
Czech Republic	49.34	52.33	66.83	202.45	204.68	242.69	391.87%	14.31%
Romania	93.34	124.95	125.83	161.09	145.13	191.37	105.02%	11.28%
Bulgaria	2.31	18.60	72.56	126.74	149.85	170.27	7271.00%	10.04%
Slovakia	9.36	9.82	25.78	86.01	82.77	127.79	1265.28%	7.53%
Serbia	2.68	4.84	5.05	6.57	18.54	29.71	1008.58%	1.75%

LA BRIDGE AND ROAD INITIATIVE (BRI) DE LA CHINE

Lithuania	3.93	3.93	3.93	6.97	12.48	12.48	217.56%	0.74%
Croatia	8.10	8.13	8.18	8.63	11.87	11.87	46.54%	0.70%
Albania	4.35	4.43	4.43	4.43	7.03	7.03	61.61%	0.41%
Bosnia-Herzegovina	5.92	5.98	6.01	6.07	6.13	6.13	3.55%	0.36%
Slovenia	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	0.00%	0.29%
Estonia	7.50	7.50	7.50	3.50	3.50	3.50	-53.33%	0.21%
Macedonia	0.20	0.20	0.20	0.26	2.09	2.11	955.00%	0.12%
Latvia	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.00%	0.03%
Montenegro	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.00%	0.02%
Total	410.60	852.58	1008.77	1334.00	1435.76	1696.51	3.13	100%

Source : China's Analysis (2016).

Tableau 3 : Présence chinoise en Europe centrale et du Sud-Est

Pays	Investissements
Albanie	Construction d'une section d'autoroute. Financement par la Chine d'un parc industriel dans la ville côtière de Durres. Projet de construction d'un port en eaux profondes. Valeur estimée du projet: 2, 2 milliards d'euros.
Bosnie et Herzégovine	Construction et modernisation par des firmes chinoises de 3 centrales électriques à charbon, investissements dans des projets énergétiques dans la partie serbe (République srpska). Financement chinois à hauteur de 85 % (785 millions d'euros). Projet de construction d'une autre centrale à l'est par un consortium chinois. Projet de participation de firmes chinoises à la construction de l'autoroute de la mer Noire reliant Varna à Burgas. Projet d'une participation chinoise à la construction d'un nouveau réacteur nucléaire à la centrale de Kozloduy.
Bulgarie	Investissement d'infrastructures dans l'agrobusiness. Investissement dans la construction d'autobus par la firme Great Wall. Il s'agit de la première entreprise de construction de véhicules dans l'UE.
Croatie	Projet d'investissement dans le secteur des batteries électriques par le constructeur automobile Camel Group dans l'entreprise Rimac Automobili pour une valeur de 30 millions de dollars. Projet d'ouverture d'une ligne aérienne Chongching-Zadar pour transporter 25.000 touristes chinois durant les mois d'été.

LA BRIDGE AND ROAD INITIATIVE (BRI) DE LA CHINE

Estonie	Investissement d'un montant de 130 millions d'euros dans les énergies renouvelables.
Hongrie	Acquisition d'un groupe chimique.
Lettonie	Achat de terrains pour acquérir des permis de résider dans l'UE contre un investissement minimum de 70 000 €. Récentement monté à 250 000 €. Les investissements immobiliers représentent 40 % des investissements chinois. Projets d'investissement dans des infrastructures portuaires à Riga, dans les infrastructures de communication avec les trois capitales baltiques. Petits investissements dans le secteur agricole.
Lituanie	Investissements réalisés par les firmes Huawei, ZTE, Lenovo, China National Petroleum, SAIC Chery Automobile.
Macédoine	Construction de deux autoroutes financées par Exim Bank à hauteur de 680 millions d'euros. Projet de construction du réseau de gaz du pays. Participation chinoise à la construction du tronçon macédonien de la voie ferrée Athènes Belgrade.
Monténégro	Construction d'une autoroute de 170 km financée aux ¾ par la Chine et construite par une firme chinoise. Renouvellement de la flotte monténégrine avec la construction de quatre navires. Investissements dans plusieurs projets énergétiques : hydroélectrique, centrale thermique. Projet de participation à la construction de segments d'autoroutes dans le cadre du projet de « Corridor bleu » qui va rejoindre, en longeant la côte Adriatique, l'Italie à la Grèce.
Pologne	Le plus grand pays de la région avec le plus grand volume d'échanges commerciaux avec la Chine. L'investissement chinois est encore faible. Il devrait s'accroître prochainement.



République tchèque	Investissement dans les services financiers dans une compagnie locale J & T à hauteur de €1,4 bn. Projets d'investissement dans l'industrie pharmaceutique.
Roumanie	Projet de construction de nouvelles tranches de la centrale nucléaire de Cernavoda sur le Danube pour un montant de €6 bn. Plusieurs firmes européennes ont décliné ce marché. Construction (Rovinari) et modernisation (Mintia-Deva) de deux centrales thermiques à charbon, d'une centrale hydrothermique (Tarnita-Lapustesti). Présence dans le marché de la construction résidentielle, de l'électronique et des communications (Huwei).
Serbie	Construction d'un pont sur le Danube, d'une centrale électrique à charbon, d'une partie du périphérique autour de Belgrade. Construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse Belgrade Budapest. Construction d'une autoroute reliant la Serbie au Montenegro. Projets d'investissement dans la construction de voitures électriques, de participation d'entreprises chinoises au programme de privatisation de 18 entreprises d'État.
Slovaquie	Très peu d'investissements chinois dépassant 100 millions de dollars. Semble être oubliée par la Chine

Conclusion

Le projet BRI n'en est encore qu'à ses débuts, beaucoup d'investissements ne sont pas encore achevés ou ceux qui le sont ne sont pas encore arrivés à maturité et utilisés à pleine cadence, notamment en ce qui concerne l'aménagement des voies terrestres, des investissements d'accompagnement permettant leur utilisation optimale.

On voit cependant se dessiner et se concrétiser les contours de ce projet ambitieux qui, selon les spécialistes chinois, apparaît plus comme un état d'esprit, une nouvelle conception des échanges reposant sur la coopération qu'un cadre rigide s'imposant aux partenaires qui y participent.

On peut déjà retirer plusieurs enseignements intéressants.

Un recyclage des surplus financiers provenant des échanges en créant de nouveaux canaux commerciaux centrés autour des intérêts de la Chine : approvisionnement et sécurisation des ressources, accès à de nouveaux terminaux, de nouveaux ports au niveau régional (Asie centrale, Asie du Sud).

Une logique de pénétration des marchés favorisant les firmes chinoises, notamment d'État, dans les secteurs où la Chine possède des compétences, des surcapacités, où elle prolonge à l'extérieur ce qu'elle a réalisé sur son territoire (maillage d'autoroutes, de lignes de chemin de fer).

Cette stratégie est servie par d'importantes ressources financières et des modalités d'allocation favorables aux emprunteurs, notamment en provenance de ses banques politiques au service de ses stratégies d'expansion.

La mise en place de ces projets a un effet intégrateur et structurant ; leur réalisation induit d'importantes asymétries entre partenaires (pays, firmes) aussi bien proches que lointains, comme on l'a vu sur ces deux sections de la route, à l'avantage de la Chine. En Asie, la mise en œuvre de ce projet traduit la montée en puissance de la Chine et nourrit des tensions entre les partenaires des BRICS (Russie, Inde). En Europe, la présence chinoise est moins importante, l'ECSE reste un lieu de passage et non d'ancrage : le marché de l'UE-15, et notamment ceux du cœur de l'Europe sont des cibles plus importantes, mais plus difficiles à atteindre (arbitrage échanges commerciaux/IDE).

Il existe des risques associés à la réalisation de ce projet. D'abord, ceux liés à sa rentabilité : est-ce que les infrastructures

vont générer suffisamment d'activités pour assurer la rentabilité des investissements ? Est-ce que la Chine est assurée de générer annuellement, par ses échanges, le niveau de ressources nécessaires pour financer les projets ? Est-ce que la politique de contrôle des investissements extérieurs ne va pas orienter les investissements vers des placements moins rentables ? Les observateurs les plus pessimistes à Pékin font un parallèle avec le grand bond en avant.

Enfin, il y a des risques politiques et financiers à ne pas négliger, notamment avec plusieurs pays récepteurs (dont certains seront incapables de rembourser), avec des voisins inquiets de voir la montée en puissance de la Chine et de ne pas tirer profit de ce projet présenté comme « gagnant-gagnant » par ses promoteurs.

Bibliographie

- China's Analysis (2016) « Investment in influence : the future of 16+1 cooperation », *European Council on Foreign Relations*, Londres.
- Duchâtel Mathieu et alii (2016) : *Eurasian integration : Caught between Russia and China*, <www.ecfr.eu/article/essay_eurasian>, 7 juin.
- Ernst & Young (2015) : *Riding the Silk road : China sees outbound investment boom. Outlook for China's outward foreign direct investment*, Global Markets — EY Knowledge, Beijing.
- *Financial Times* (2015) : « China's Great Game : Road to a new empire », 12 octobre.
- Frankopan Peter (2016) : *The Silk Road. A New History of the World*, London, Bloomsbury.
- Jacopo Maria Pepe (2017) : « China's Inroads into Central, Eastern, and South Eastern Europe. Implications for Germany and the EU », DGAP Analyse, n° 3.
- Johnson Christopher (2016) : *President Xi Jinping's « Belt and Road » Initiative. A Practical Assessment of the Chinese communist Party's Roadmap for China's Global Resurgence*, CSIS, Washington DC.
- Kornai, Janos Xavier Richet (sous la direction de) (1986) : *La voie hongroise. Analyses et expérimentations économiques*, Paris Calmann-Levy.
- Miller Tom (2017) : *China's Asian Dream*, London, ZedBooks.
- Pradhan Ramakrushna (2017) : « Doklam Standoff: Beyond Border Dispute », *Mainstream Weekly*, New Delhi, vol. LV, n° 32, July 29.
- *Questions internationales* n° 82 (2016) : « L'Asie centrale. Grand jeu ou périphérie », Paris, La Documentation française.
- Richet Xavier (2016a) : « Les investissements directs étrangers chinois en Europe. Stratégies et localisation », in Violaine Delteil et Ruxandra Ivan (sous la direction de) : *Trajectoires de transformation et d'intégration dans l'Europe du Sud-Est*, Bucarest, Éditions de l'université de Bucarest, col. Le politique sans frontière.
- Richet Xavier (2016b) : « Regional Development and Intra-Firm Networks in the Enlarged European Union : The Role of Foreign Direct Investment » in Xavier Richet

LA *BRIDGE AND ROAD INITIATIVE* (BRI) DE LA CHINE

et Srdjan Redzepic (eds) : *Western Balkan Integrating the EU : Challenges, Policies, Issues*, Nice, CEMAFI International.

- Richet Xavier (2017) : « Une nouvelle donne pour les investissements directs étrangers chinois », *The Conversation*, 18 mai 2017.
- Simola Heli (2016) : *Economic Relations Between Russia and China – Increasing Interdependancy ?*, Bruegel, Brussels.
- *The Economist* (2016) : « One Belt, One Road : An Economic Roadmap », *Economic Intelligence Unit*.
- *The Economist* (2017) : « China's Grand Project. Where the twain shall meet », 5/8/2017.
- Van der Putten Frans-Paul, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias (eds.) (2016) : *Europe and China's New Silk Roads*, European Think-tank Network on China.

Résumé :

Initialement connu sous l'acronyme OBOR (One Belt, One Road), le récent forum de Pékin qui s'est tenu en mai dernier a opté pour une autre dénomination, BRI (*Belt and Road Initiative*), pour nommer le projet porté par le président chinois Xi Jinping.

Il s'agit d'un ambitieux projet qui devrait toucher plus d'une soixantaine de pays, concerner une population estimée à 4,4 milliards de personnes, mobiliser des capitaux importants (déjà 900 milliards de dollars US) pour connecter plusieurs régions du monde, autour de l'établissement de deux routes, l'une maritime, l'autre terrestre, reliant la Chine à l'Europe et à l'Afrique. Dans cette contribution, on s'interroge sur les fondements et la faisabilité de ce projet, notamment sur les contraintes diverses que sa mise en œuvre va rencontrer, sur les différents enjeux géopolitiques et géostratégiques sous-jacents à sa mise en œuvre.

Pour ce faire, on empruntera deux segments de la route terrestre, le plus problématique, celui qui passe en Asie centrale, et le plus éloigné, celui qui traverse l'Europe centrale et du Sud-Est.

