

Concours B/L 2021

Économie

Épreuve commune sur dossier : oral

Jury : Gilles Saint-Paul et Mathilde Viennot

Sujet :

Les enjeux de la Belt and Road Initiative (BRI)

Dossier documentaire :

Document 1 : Extrait d'un document de Audrey Camonfour-Jobin, Alice Lopez, Anaïs Gayraud et Victoria Gaudry du Conseil Québécois d'Études Géopolitiques, p.2

Document 2 : Extrait du résumé d'un rapport de la Banque Mondiale, p.5

Document 3 : Graphiques extraits du même rapport, p.6

Document n° 1 : Extrait d'un document de Audrey Camonfour-Jobin, Alice Lopez, Anaïs Gayraud et Victoria Gaudry du Conseil Québécois d'Études Géopolitiques

1. Qu'est-ce que la Belt and Road Initiative ?

À l'automne 2013, Xi Jinping a annoncé la mise en place d'un réseau d'infrastructures régional d'envergure. La Belt and Road Initiative vise le développement d'infrastructures terrestres, maritimes, énergétiques et communicationnelles afin de connecter l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Ce projet est constitué de deux composantes principales. D'une part, une route terrestre est prévue grâce à la construction de voies ferrées et de routes qui traversent l'Asie centrale et l'Europe. D'autre part, la mise en place d'une route maritime a pour objectif de soutenir la construction et le développement d'activités portuaires et de voies maritimes afin de relier les États d'Asie du Sud-Est et les pays limitrophes de l'océan Indien.

Dans le cadre de cette initiative, la Chine développe six corridors économiques pour mettre en avant ses projets d'infrastructures terrestres et maritimes régionaux. À ce jour, près de 70 pays sont impliqués dans cette initiative et environ 4.8 milliards de personnes sont touchées par la BRI.

En termes économiques, la Chine désire atteindre un commerce annuel d'une valeur de 2,5 milliards de dollars américain entre les États parties à l'initiative, et ce, dans un délai de dix ans. Mais pour ce faire, la BRI exige des investissements variant entre 1.4 et 6 milliards de dollars. La Chine doit donc utiliser des sources de financement publiques et privées pour amasser cette somme. L'investissement chinois dans 59 pays couverts par la BRI a totalisé 14,4 milliards de dollars en 2017. La BRI aurait généré près de 200 000 emplois en date de 2017. La BRI semble aussi constituer une opportunité pour les entreprises chinoises, qui pourront relancer leurs activités en investissant dans les pays voisins, où il existe une demande notable pour les produits manufacturés, en plus d'y partager leur savoir-faire.

L'initiative s'étend bien au-delà de la construction d'infrastructures. D'autres champs d'actions y sont inscrits, soit la coordination des politiques, l'intégration financière, la libéralisation du commerce, et ce, à l'échelle du continent asiatique. La connectivité entre les peuples y est promue et va bien au-delà des infrastructures physiques. Il s'agit de promouvoir la connectivité culturelle, académique et même diplomatique.

2. Pourquoi la Chine a-t-elle initié ce projet?

2.1 Faire face aux difficultés sécuritaires et commerciales

La BRI améliore la connectivité à travers l'Eurasie et connecte la région du Xinjiang aux États voisins d'Asie Centrale, et plus à l'Ouest à ceux du Moyen-Orient et de l'Europe. Historiquement, ce sont des régions où le rôle de la Chine et son influence ont été limités à cause d'enjeux sécuritaires. Or, la stabilité du Xinjiang est particulièrement vulnérable aux débordements du terrorisme. Toutefois, la Chine voit dans la BRI un rempart potentiel à ce problème. Elle compte sur la croissance économique, issue du développement des infrastructures prévu dans le cadre de la BRI, pour améliorer la stabilité politique et sociale, ainsi que l'intégration du Xinjiang et des autres régions participant au projet.

En outre, la BRI a été lancée et élaborée par la Chine dans le but de développer l'économie régionale. La réallocation prévue des moyens de production permettrait aux pays en voie de développement (PED) de bénéficier du partage de compétences et de technologies, en plus de développer leurs infrastructures. Ainsi, les voisins de la Chine pourraient dynamiser leur économie et accélérer leur processus

d'industrialisation. La BRI est également l'occasion pour la Chine de faire une transition vers une nouvelle économie – en l'occurrence axée sur les services – qui lui permettra de satisfaire ses objectifs de croissance, de réduire ses importations et de s'afficher comme capable de se diversifier.

2.2 Connecter les régions pour stimuler le développement

La Chine mise sur un développement plus homogène entre ses régions. En effet, il existe des déséquilibres socio-économiques entre les provinces côtières de l'Est, florissantes et très développées, et les provinces moins développées de l'Ouest et du Centre. La BRI s'inscrit dans cet objectif d'homogénéisation, afin de connecter les régions et stimuler une croissance économique constante.

La Chine met maintenant l'accent sur un développement pacifique régional, et ce, en misant sur son *soft power*. Ce *soft power* a permis à la Chine de prendre part à la formulation de règles et de normes régissant des domaines émergents sur la scène internationale, tels que les affaires polaires, le cyberspace, la sécurité nucléaire et les changements climatiques.

2.3 Mettre en œuvre la « nouvelle normalité » chinoise

L'intégration économique inter-régionale est combinée à un deuxième axe majeur de la politique chinoise : le développement de la « nouvelle normalité » : l'objectif d'une croissance moins rapide mais plus stable à long terme.

En 2016, la Chine est la deuxième économie mondiale, en termes de Produit Intérieur Brut (PIB), le premier détenteur de réserves monétaires étrangères et le plus grand exportateur mondial. Toutefois, suite à la crise mondiale survenue en 2008-2009, pour maintenir la croissance, le gouvernement chinois a dû injecter des fonds dans l'économie nationale. Cela a propulsé le développement d'infrastructures et créé de nombreux emplois, tant dans le domaine de la construction que dans le secteur manufacturier, ces secteurs sont aujourd'hui arrivés à maturité. La mesure a donc répondu à l'objectif de maintenir la croissance, mais la Chine se retrouve à présent en surcapacité de production. La recherche de cette « normalité » s'explique donc par les fluctuations de l'économie chinoise dans les dernières décennies.

La BRI permet aussi à la Chine de populariser l'utilisation de sa monnaie nationale, le renminbi. Le renminbi est actuellement largement utilisé comme monnaie d'échange en Asie de l'Est, mais son utilisation n'est pas encore associée à l'investissement ou aux réserves monétaires. La Chine espère, grâce au financement de la BRI, diffuser le renminbi, afin qu'il devienne monnaie d'usage dans la région, et se défaire de son surplus de réserves étrangères.

3. Les défis face à ce projet

3.1 Le financement

Un facteur limitant potentiellement l'évolution du projet concerne la capacité de financement que possèdent les pays de la BRI. Certains ne détiennent que peu de réserves étrangères (euros, dollars ou renminbi) pour financer le projet, et d'autres sont très endettés. Une question qui préoccupe la Chine, par rapport au financement du projet et au paiement des entreprises mandatées, mais également les pays concernés. Si certains gouvernements n'ont pas les moyens de répondre aux besoins financiers de la BRI, la Chine entend « (...) disposer en échange d'un plus grand contrôle direct sur les projets concernés et sur les politiques nationales associées ».

Pour faire face aux risques financiers associés à ce projet, la Chine a instauré les deux fonds d'investissements : la AIIB et le NSRF. Ces institutions constituent un moyen de favoriser l'intégration, participent à l'objectif de populariser le renminbi et, surtout, permettent de financer le projet. Malgré cela, l'attraction des capitaux et la capacité de paiement des pays engagés dans l'initiative ne sont toujours pas garantis.

3.2 La méfiance au niveau régional

Il existe de profonds ressentiments, antagonismes et rivalités vis-à-vis de la Chine qui sont largement répandus à tous les niveaux de la société dans les États d'Asie centrale. Ces ressentiments économiques sont très prononcés dans des pays voisins de la Chine, comme le Kazakhstan et le Kirghizistan, qui voient la Chine comme une menace économique plutôt qu'un partenaire. Ces ressentiments sont souvent utilisés par les leaders politiques pour mobiliser la population contre les compagnies chinoises.

De plus, les pratiques commerciales de la Chine sont remises en cause dans certains États d'Asie centrale. Ces derniers reprochent aux entreprises chinoises d'engager des travailleurs chinois plutôt que des ouvriers locaux. Les affaires de corruption, les craintes concernant la vente ou la location importante de terres aux investisseurs chinois accentuent la méfiance des communautés locales et renforcent l'idée que les projets chinois ne bénéficient pas à toute la population.

Plusieurs hypothèses ont été avancées quant aux motivations et aux objectifs réels de la Chine dans la réalisation de la BRI. Certains pensent qu'elle cherche à étendre ses routes commerciales à travers l'océan Indien ; d'autres pensent que la Chine cherche à atteindre l'hégémonie au niveau régional et au niveau mondial pour surpasser les États-Unis ; d'autres encore estiment qu'elle se sert de la BRI pour étouffer les disputes territoriales et maritimes avec ses voisins ou encore qu'il s'agit d'un moyen pour la Chine de regagner sa puissance traditionnelle sur les autres régions d'Asie.

3.3 Les inquiétudes occidentales

L'une des critiques adressées est notamment que les principaux États impliqués dans le projet ne sont pas encore assez engagés. En effet, le manque d'engagement de certains États a été noté lors du premier sommet majeur sur la BRI, organisé par la Chine les 14 et 15 mai 2017, où seulement 29 dirigeants et chefs de gouvernements étaient présents sur les 65 États alors impliqués dans le projet.

Un autre problème avancé par les États européens est le fait que la BRI traverse de nombreux PED qui ont un Indice de Développement Humain (IDH) très bas, qui souffrent de sous-investissements et qui possèdent des infrastructures en mauvais état. Même si la Chine fait l'hypothèse que le développement économique puisse réduire ces problèmes, certains observateurs soulignent que la BRI pourrait détériorer la situation, car l'hypothèse d'une amélioration ne serait valable que si les bénéfices sont équitablement partagés, que les communautés locales sont consultées et que les institutions et systèmes de gouvernance parviennent à gérer les afflux d'investissements, conditions difficiles à mettre en place dans les PED. Or, la BRI n'inclut aucune mesure pour certains de ces défis – comme pour la corruption et l'amélioration de la gouvernance – ce qui augmente les inquiétudes face à l'efficacité et la viabilité du projet.

En outre, les pays européens émettent d'importantes inquiétudes environnementales et sociales, car les projets d'infrastructures prévus par la BRI à travers l'Europe semblent ne pas être conformes aux normes sociales et environnementales européennes et internationales.

Enfin, pour les observateurs occidentaux, ce projet, lorsqu'initié en 2013, semblait être la meilleure option pour la Chine afin de contrer la stratégie américaine de rééquilibrage en Asie-Pacifique. Considérant la compétition marquée entre les deux puissances dans certains domaines, ce projet pourrait transformer cette compétition en confrontation généralisée. Les États-Unis craignent le développement de l'AIIB et du NSRF comme des institutions qui viendraient concurrencer le FMI et la Banque Mondiale. L'administration Obama s'est engagée dans une campagne vigoureuse pour dissuader ses alliés les plus proches d'y participer. Par la suite, l'administration Trump a exprimé sa volonté d'offrir un projet de développement d'infrastructures alternatif à celui de la BRI en partenariat avec le Japon, l'Inde et l'Australie.

Document n°2 : Extrait du résumé d'un rapport de la Banque Mondiale, 29 mars 2018

1. Dans les pays traversés par les nouvelles routes de la soie, l'essor des échanges commerciaux et des investissements directs étrangers (IDE) pâtit du manque d'infrastructures et de politiques publiques adaptées. La construction de nouvelles infrastructures peut contribuer à combler ces lacunes, mais elle est coûteuse, et ce d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte de hausse de la dette publique.

- À l'heure actuelle, on estime que le niveau des échanges commerciaux et des IDE dans les économies concernées est inférieur de 30 % et 70 % respectivement par rapport à leur potentiel.

2. Parce qu'ils permettront de faire baisser le coût du commerce, les projets de transport entrepris dans le cadre des nouvelles routes de la soie peuvent conduire au développement des échanges commerciaux, à la hausse des investissements et à la réduction de la pauvreté. Mais, pour certains pays, le coût des nouvelles infrastructures risque de l'emporter sur les gains potentiels.

- En supposant que ces projets de transport soient intégralement réalisés, ils pourraient se traduire par une augmentation des échanges commerciaux dans le monde comprise entre 1,7 et 6,2 %, ce qui entraînerait une hausse du revenu réel mondial comprise entre 0,7 et 2,9 %.

3. En les accompagnant de réformes complémentaires, il est possible de maximiser les effets positifs des projets de transport des nouvelles routes de la soie et de faire en sorte que les gains qui en découlent profitent au plus grand nombre.

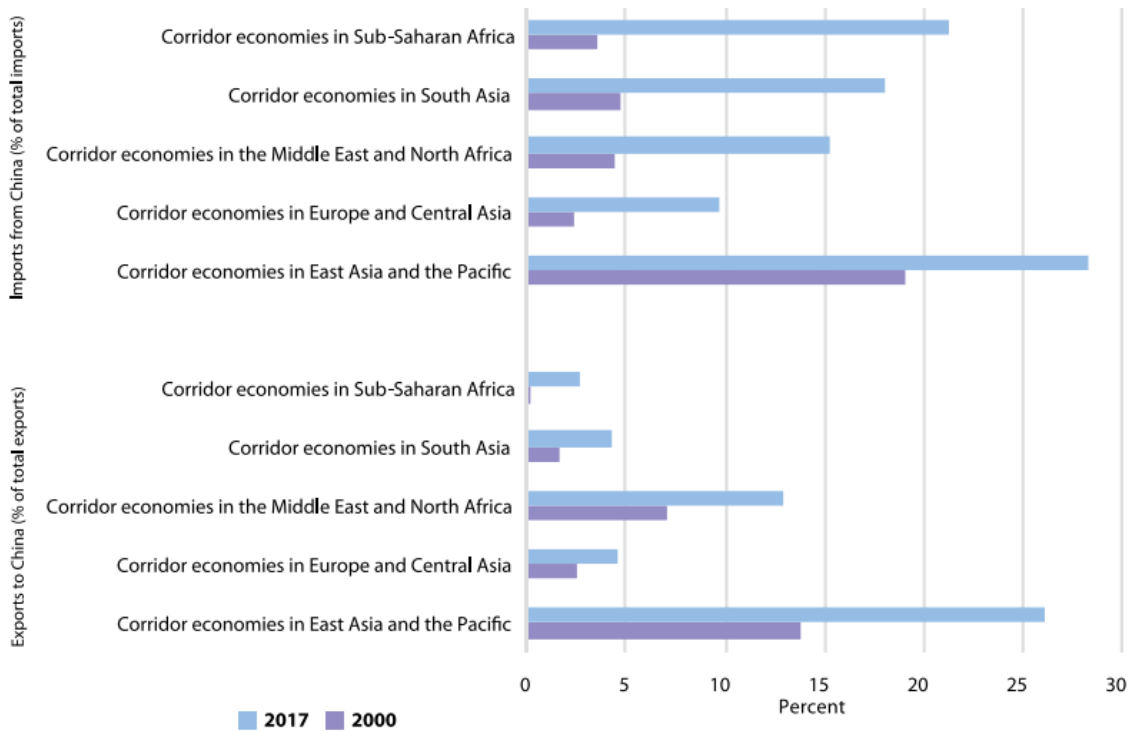
- L'étude estime que le revenu réel des pays participants pourrait être de deux à quatre fois plus élevé s'ils mettent en œuvre des réformes qui réduisent les temps d'attente aux frontières et assouplissent les restrictions commerciales.

4. L'initiative des nouvelles routes de la soie comporte des risques propres à tout grand projet d'infrastructure.

- Risques liés à la soutenabilité de la dette : Sur les 43 pays à revenu faible ou intermédiaire pour lesquels des données détaillées sont disponibles, douze risquent d'être confrontés à moyen terme à une détérioration de la viabilité de leur dette.
- Risques liés à la gouvernance : En se rapprochant des bonnes pratiques mondiales en matière de transparence et d'ouverture dans la passation des marchés publics, les pays seraient davantage en mesure de garantir que les projets liés aux nouvelles routes de la soie soient attribués aux entreprises les mieux placées pour les mettre en œuvre.

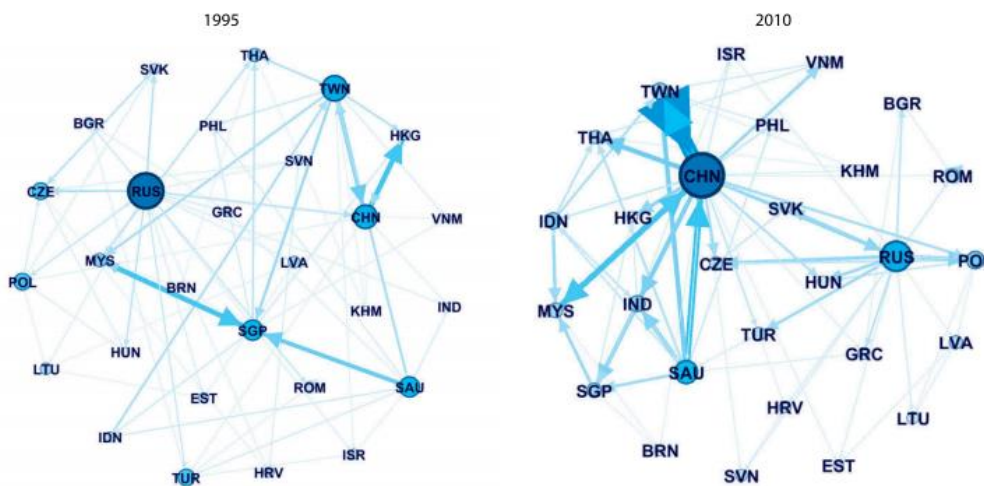
Document n°3 : Graphiques extraits du rapport précédent

Graphique 1 – Part de la Chine dans les importations et les exportations des pays de la BRI, par région



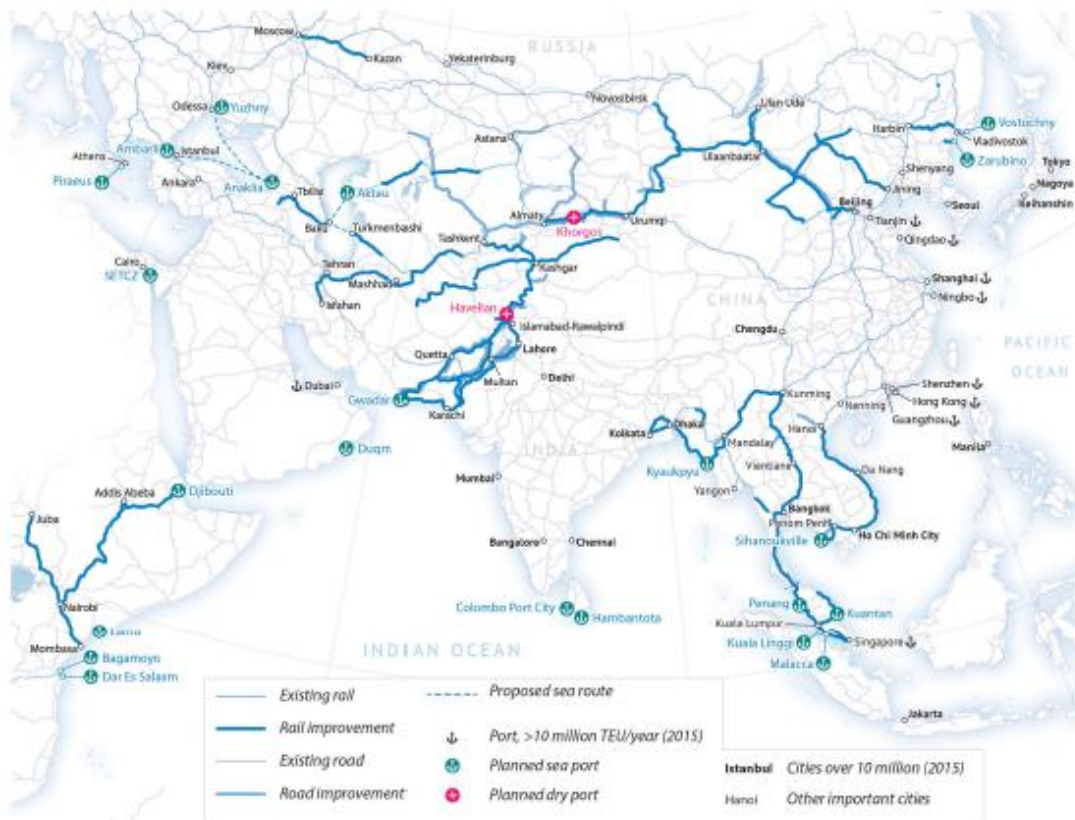
Note : Sub-Saharan Africa = Afrique subsaharienne ; South Asia = Asie du Sud ; North Africa = Afrique du Nord ; East Asia and the Pacific = Asie de l'Est et Pacifique

Graphique 2 – La centralité de la Chine comme source de valeur ajoutée étrangère dans les exportations brutes des pays de la BRI



Note : La taille d'un nœud (par exemple, RUS, la Russie) est proportionnelle au nombre de fois où ce pays apparaît dans les trois premières sources de valeur ajoutée pour chacun de ses partenaires. L'épaisseur des flèches (par exemple celle reliant CHN, la Chine, à RUS, la Russie) représente l'importance du lien en termes de valeur ajoutée.

Graphique 3 – Les projets de transports de la BRI



Note : Existing rail = ligne de chemin de fer existante, Rail improvement = amélioration d'une ligne de chemin de fer, Existing road = route existante, Road improvement = amélioration d'une route, Proposed sea route = voie maritime en projet, Planned sea port = port maritime en projet, planned dry port = port non maritime en projet.