



Ceinture et route: La route de la soie en Chine peut-elle survivre au coronavirus?

Par [F. William Engdahl](#)

Mondialisation.ca, 04 juin 2020

Région : [Asie](#)

Thème: [Économie](#)

Analyses: [COVID-19](#)

Le projet d'infrastructure prioritaire de la Chine, l'initiative « Ceinture et route » (L'Initiative Ceinture et Route (ICR)), est confronté à d'énormes problèmes, sept ans seulement après sa proclamation en 2013. Les graves problèmes et accusations de la Chine, qui attire les nations pauvres dans ce qu'un éminent analyste indien a appelé une « diplomatie du piège de la dette », ont commencé à apparaître dès 2018 lorsque la Malaisie et le Pakistan, sous de nouveaux gouvernements, ont exigé une renégociation des termes avec Pékin. Aujourd'hui, l'impact économique mondial du coronavirus SRAS-CoV-2, avec l'effondrement simultané des économies de la Chine aux États-Unis, à l'UE et dans le monde en développement, crée de nouveaux défis ahurissants pour le projet chinois.

Lorsque Xi Jinping a annoncé pour la première fois l'ambitieuse initiative de la ceinture et de la route de Chine (ICR), connue alors sous le nom de route de la soie économique en 2013, elle a été saluée comme un coup de pouce indispensable au développement des infrastructures mondiales, qui promettait de sortir des centaines de millions de personnes de la pauvreté en Eurasie et au-delà. Beaucoup y ont vu l'effort de reproduire le modèle économique qui a donné à la Chine la croissance industrielle la plus extraordinaire de toute l'histoire moderne.

Bien que les informations détaillées soient pour l'instant anecdotiques, il est clair que le verrouillage mondial massif autour de la Covid-19 a un impact majeur pour de nombreux pays membres de l'ICR. Un problème majeur est que les grandes voies de la Chine ICR pour les infrastructures ferroviaires et maritimes impliquent des accords avec certaines des économies les plus pauvres du monde et certains des risques de crédit les plus importants.

Au départ, l'essentiel du financement a été assuré par les banques d'État chinoises, afin de donner rapidement un coup de fouet au concept ICR. Bien que les chiffres exacts ne soient pas disponibles auprès des agences chinoises, les meilleures estimations de la Banque mondiale indiquent que jusqu'en 2018, Pékin a pris des engagements d'un montant total de 575 milliards de dollars pour des investissements étrangers dans des [projets ICR](#). Officiellement, Pékin a annoncé son intention d'investir jusqu'à 1 000 milliards de dollars sur plusieurs décennies et espère attirer d'autres bailleurs de fonds pour un total de 8 000 milliards de dollars.

Selon diverses études, la plupart du soutien financier de la Chine aux projets d'infrastructure des États membres de l'ICR prend la forme de prêts à des conditions commerciales, de financement de projets où les recettes ferroviaires ou portuaires qui en résultent servent à rembourser les prêts. Comme de nombreux bénéficiaires, comme le Sri

Lanka, sont déjà dans une situation économique précaire, le risque de défaillance était élevé avant même la crise de la Covid-19. Aujourd'hui, la situation est bien pire.

Parmi les 50 premiers pays ayant une dette importante envers la Chine figurent le Pakistan, le Venezuela, l'Angola, l'Éthiopie, la Malaisie, le Kenya, le Sri Lanka, l'Afrique du Sud, l'Indonésie, le Cambodge, le Bangladesh, la Zambie, le Kazakhstan, l'Ukraine, la Côte d'Ivoire, le Nigeria, le Soudan, le Cameroun, la Tanzanie, la Bolivie, le Zimbabwe, l'Algérie et l'Iran. Ce ne sont certainement pas des pays ayant une notation de crédit AAA. Avant le verrouillage de la Covid-19, ils étaient en difficulté. Aujourd'hui, plusieurs des pays débiteurs de l'ICR demandent à Pékin un allègement de leur dette.

Un allègement de la dette ?

Jusqu'à présent, la Chine a réagi de manière pragmatique aux demandes de la Malaisie et du Pakistan pour un allègement de la dette, en modifiant les termes des accords de dette antérieurs. Cependant, maintenant que la croissance économique de la Chine est officiellement la plus faible depuis 30 ans, et qu'elle est toujours bien en deçà de sa pleine capacité après les fermetures de janvier-mars pour cause de coronavirus, les banques chinoises sont confrontées à une toute nouvelle crise internationale de la dette, semblable d'une certaine manière à celle de l'Amérique latine et des pays africains à la fin des années 70. La Chine est mal préparée pour intervenir à cette époque, avec un problème bancaire intérieur majeur et des dettes bancaires stupéfiantes.

Tous ces pays ICR dépendent des recettes d'exportation vers les économies industrielles pour assurer le service de leur dette ICR envers la Chine. C'est précisément ce qui est dévasté pendant le verrouillage mondial. Les pays producteurs de pétrole tels que l'Angola ou le Nigeria voient leurs revenus pétroliers chuter de manière drastique alors que le transport aérien, terrestre et maritime mondial a plongé depuis février. En outre, comme les économies de l'UE et de l'Amérique du Nord verrouillent une grande partie de leur industrie, elles n'importent pas les matières premières des pays partenaires de la Chine dans le cadre de l'ICR. Le retour à la normale n'est même pas en vue. Les sociétés minières africaines qui produisent du lithium, du cobalt, du cuivre et du minerai de fer voient la [demande](#) de la Chine diminuer.

Danger au Pakistan et en Indonésie

De tous les États partenaires de l'ICR, le Pakistan est l'un des plus stratégiques pour la Chine. Le corridor économique Chine-Pakistan de l'ICR, dont les projets initiaux s'élevaient à 61 milliards de dollars, a été réduit à un montant plus gérable de 50 milliards de dollars en 2018 lorsque Imran Khan est devenu Premier ministre. Puis le fond est tombé de l'économie pakistanaise en 2019. Maintenant en 2020, avec la propagation des cas de la Covid-19 signalés dans tout le Pakistan, le gouvernement a fait état d'une chute catastrophique de 54 % des exportations en avril. Un rapport publié le 31 mars par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a estimé que le Pakistan sera l'un des États les plus durement touchés par les retombées économiques de la Covid-19, avec les partenaires de l'ICR en Afrique subsaharienne. Il est confronté à une « combinaison effrayante » de crises, notamment une dette croissante, une spirale déflationniste potentielle ainsi qu'un impact désastreux sur le secteur de la santé.

Il est clair que depuis les développements de janvier autour du coronavirus en Chine et au Pakistan, la croissance économique a été encore plus dévastée. Le gouvernement Khan est

en train de dresser une liste de nouveaux projets de l'ICR dans l'espoir que Pékin les approuvera lors de la visite de Xi Jinping dans le courant de l'année. À ce stade, il est très douteux que la Chine soit disposée à prêter encore [plus](#) au Pakistan.

L'Indonésie est un autre partenaire clé de l'ICR en Asie, où les projets chinois ont été mis en veilleuse à cause de la Covid-19. Une ligne ferroviaire à grande vitesse Jakarta-Bandung, longue de 150 km et d'un coût de 6 milliards de dollars, est en sommeil car le personnel clé chinois a été empêché de voyager par les barrages en Chine et en Indonésie. Le projet ferroviaire est détenu à 40 % par China Railway International et a été financé principalement par un prêt de 4,5 milliards de dollars de la Banque de développement de Chine. En 2019, le président indonésien Joko Widodo a proposé à la Chine une liste de projets totalisant quelque 91 milliards de dollars. Leur avenir est aujourd'hui remis en question par l'effondrement des revenus du pétrole et du gaz indonésiens.

L'Afrique durement touchée

Un récent rapport de l'agence de notation Fitch estime que l'épidémie de coronavirus aura de graves répercussions sur la croissance de l'Afrique subsaharienne, en particulier au Ghana, en Angola, au Congo, en Guinée équatoriale, en Zambie, en Afrique du Sud, au Gabon et au Nigeria - tous des pays qui exportent de grandes quantités de [produits de base](#) vers la Chine. Les banques d'État chinoises ont prêté 19 milliards de dollars à des projets d'énergie et d'infrastructure en Afrique subsaharienne depuis 2014, la plupart en 2017. Au total, les États africains doivent quelque 145 milliards de dollars à la Chine, dont 8 milliards cette année.

Depuis plus d'une décennie, la Chine est impliquée en Afrique, même avant l'ICR. Le Nigeria, pays riche en pétrole, a été l'un des principaux bénéficiaires des investissements de l'ICR avec Huawei Technologies ayant investi à ce jour 16 milliards de dollars dans les infrastructures informatiques. L'entreprise de construction chinoise, propriété de l'État, a signé des contrats pour la construction de quatre terminaux d'aéroports internationaux. En outre, elle a passé des contrats pour la construction des chemins de fer Lagos-Kano, Lagos-Calabar et Port Harcourt-Maiduguri, dont les coûts s'élèvent respectivement à 9 milliards, 11 milliards et 15 milliards de dollars. La China National Offshore Oil Corp. a investi quelque 16 milliards de dollars dans des projets de l'industrie pétrolière et gazière nigérienne. La plupart de ces projets sont des financements de projets où les revenus des chemins de fer, des aéroports ou du raffinage du pétrole devraient rembourser les investisseurs chinois. Avec l'effondrement spectaculaire du commerce et de l'économie mondiale, une grande partie de ces revenus est sérieusement remise en question pour l'avenir prévisible.

Au Kenya, on estime que la Chine détient 72 % de la dette bilatérale de ce pays. Le pays a une dette extérieure totale de 50 milliards de dollars. La Chine a financé le chemin de fer Mombasa-Nairobi de 4 milliards de dollars jusqu'au port de Mombasa, également connu sous le nom de chemin de fer à écartement standard (SGR), le plus grand projet d'infrastructure du pays. Les coûts du projet financé par la Chine devaient être payés à partir des revenus du port. Cependant, même avant les chocs économiques liés au coronavirus, les revenus étaient bien inférieurs aux prévisions et, en juillet 2019, une période de grâce de cinq ans a pris fin, obligeant le Kenya à rembourser près d'un milliard de dollars par an. Le Kenya doit 2,3 milliards de dollars pour le projet à la China Ex-Im Bank. Ses réserves de change à la fin de 2018 n'étaient [que de 9 milliards de dollars](#).

L'Éthiopie, avec une population de plus de 100 millions d'habitants, est un autre membre

important de la ICR de Chine pour l'Afrique. La Chine est le principal créancier de l'Éthiopie et déjà en mars 2019, le pays a été contraint de demander à la Chine de restructurer le remboursement de sa dette, bien avant que la crise mondiale actuelle ne frappe. À ce moment-là, les importations dépassaient les exportations de quelque 400 % et la dette publique représentait 59 % de son produit intérieur brut. La dette extérieure s'élevait à 26 milliards de dollars. Le projet le plus important, le chemin de fer Éthiopie-Djibouti, d'une valeur de 4 milliards de dollars, a été soutenu par un prêt de 3,3 milliards de dollars de la Banque d'import-export de Chine. Jusqu'à présent, les recettes du chemin de fer ont été paralysées par les faibles charges, les pénuries d'électricité et les perturbations dues aux protestations dans la région de l'Afar, ce qui rend le remboursement du prêt douteux même avant. Pour faire face aux pénuries d'électricité, le groupe China Gezhouba travaille à l'achèvement du barrage Grand Renaissance déjà existant afin de [soutenir](#) le chemin de fer électrifié.

Des trains et des bâtiments aux routes et aux autoroutes, la Chine est devenue un acteur majeur du développement des infrastructures et de l'économie éthiopiennes. L'Éthiopie doit plus de 12 milliards de dollars de prêts à la Chine, non seulement pour la construction de ses villes, mais aussi pour ses besoins en matière d'importation et d'exportation. L'Exim Bank of China prête de l'argent à des organisations comme Ethiopian Airlines pour des choses comme l'achat d'avions. En 2019, selon la CNUCED, 60 % de tous les financements de projets éthiopiens provenaient de la Chine. L'impact de l'effondrement de l'économie et du commerce mondial sur le remboursement de la dette chinoise n'est pas clair.

En 2018, la Chine s'est engagée à mettre en place un fonds d'investissement spécial de quelque 60 milliards de dollars pour investir dans d'autres projets de l'ICR en Afrique. À ce stade, cela semble très douteux, tant en ce qui concerne le financement chinois dans le contexte de la crise mondiale que la capacité de paiement des pays africains.

Le pic de l'initiative *Ceinture et Route* (ICR) ?

Si l'on ajoute aux maux de tête croissants des banques d'État et des entreprises chinoises dans les 138 pays désormais affiliés dans une certaine mesure à la ceinture chinoise, à l'initiative routière, aux problèmes économiques du Venezuela, de l'Iran et d'innombrables autres économies en développement, il devient évident qu'une refonte stratégique majeure de l'ICR est inévitable. En 2018, le Comité permanent du Politburo du PCC a créé son propre groupe de réflexion sur l'ICR - le Center of One Belt and One Road Security Studies à Shanghai - afin d'obtenir pour la première fois un aperçu complet des vastes engagements mondiaux sous la bannière de l'ICR.

Dans son rapport officiel de 2019, « The Belt and Road Initiative : Progress, Contributions and Prospects », ils reconnaissent que « l'initiative « Une ceinture et une route » a un besoin urgent de financement » à partir de nouveaux modèles d'investissement et de financement internationaux en raison de son ampleur massive. Aujourd'hui, dans le contexte du pire effondrement économique mondial depuis les années 1930, avec une guerre commerciale avec son plus grand partenaire commercial, les États-Unis, les perspectives de nouveaux capitaux importants de la Banque mondiale, du FMI et d'autres sources internationales sont faibles. Les espoirs de milliards de cofinancement de l'ICR par les fonds souverains d'Arabie Saoudite et des autres monarchies pétrolières du Golfe se sont évaporés avec l'effondrement des prix du pétrole. Le gouvernement chinois vient de déclarer que l'impact de la Covid-19 sur l'ICR sera « temporaire et limité ». Si tel est le cas, cela nécessitera une réflexion approfondie.

Article original en anglais :



[Belt and Road: Can China's Silk Road Survive Coronavirus?](#)

Traduit par Maya pour [Mondialisation](#)

Note aux lecteurs : veuillez cliquer sur les boutons de partage ci-dessus ou ci-dessous. Faites suivre cet article à vos listes de diffusion. Publiez cet article sur votre site de blog, vos forums Internet, etc.

L'image en vedette provient de NEO

F. William Engdahl est consultant en risques stratégiques et conférencier, il est titulaire d'un diplôme en politique de l'université de Princeton et est un auteur à succès sur le pétrole et la géopolitique, exclusivement pour le magazine en ligne « [New Eastern Outlook](#) » où [cet article](#) a été publié à l'origine. Il est associé de recherche au Centre de recherche sur la mondialisation.

La source originale de cet article est [Mondialisation.ca](#)
Copyright © [F. William Engdahl](#), [Mondialisation.ca](#), 2020

Articles Par : [F. William Engdahl](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca