

# Revue de Presse

Série du quotidien *Le Monde*

**« Les Nouvelles routes de la soie »**

République populaire de Chine

Le 11/08/2017

## Sommaire

« Nouvelles routes de la soie » : les ambitions planétaires de Xi Jinping (Le Monde).....	2
En Chine, Chongqing, « ville portuaire du chemin de fer Europe-Asie » (Le Monde).....	5
Le Laos, nouvelle frontière chinoise (Le Monde) .....	6
Le Pakistan subjugué par la manne chinoise (Le Monde) .....	8
Entre Pékin et Islamabad, les Ouïgours sous surveillance (Le Monde) .....	11
Le Sri Lanka, perle du « collier » chinois (Le Monde) .....	13
La « route de la liberté», contre-projet de l'Inde face à la « route de la soie » (Le Monde) .....	14
Entre la Chine et la Russie, des discours de velours mais peu de réalisations (Le Monde).....	15
L'Ethiopie, nouvelle usine du monde (Le Monde).....	17

---

### *« Nouvelles routes de la soie » : les ambitions planétaires de Xi Jinping (Le Monde)*

2017-08-04

« Nouvelles routes de la soie » (1/8). La Chine s'est lancée dans un vaste programme sur terre et sur mer, visant à conforter son rôle de deuxième puissance économique mondiale. Récit à travers une série de huit reportages.

Tel un empereur, Xi Jinping a accueilli à Pékin avec faste, à la mi-mai et pendant deux jours, une trentaine de chefs d'Etat pour le premier sommet des « Routes de la soie ». Un exercice de diplomatie publique spectaculaire au service de son projet phare depuis son arrivée au pouvoir en 2012. Sous M. Xi, secrétaire général du Parti communiste chinois (PCC) et président de la République populaire, la Chine mène désormais une politique d'expansion planétaire au nom de l'OBOR (« One Belt, One Road »), acronyme anglais de « Yidai yilu » (« une ceinture, une route ») : d'un côté, une « ceinture économique » composée des voies terrestres traversant la Russie, l'Asie centrale et le Pakistan jusqu'à l'Europe orientale ; de l'autre, une « route de la soie maritime » reliant par les océans les pays émergents d'Asie du Sud-Est et du Sud, jusqu'à l'Afrique et l'Amérique du Sud. Lors de son discours d'ouverture, il a largement invoqué l'histoire chinoise millénaire et « l'esprit de la Route de la soie », inspiré par la « paix » et la « coopération ».

Pour l'historien chinois Zhao Suisheng, de l'université de Denver, cette vision du numéro un chinois s'appuie sur le mythe d'une Chine impériale garante de l'harmonie et de la stabilité régionale par opposition à l'usage de la force par les puissances européennes pour établir des colonies. Une « reconstruction historique » qui sert des visées politiques, souligne-t-il dans un texte publié en juin. Car « la guerre fut une constante de l'histoire impériale chinoise », et « celle-ci, comme les autres puissances, ne fut ni uniquement bienveillante ni uniquement violente ».

Ces « nouvelles routes de la soie » s'appuient tout d'abord sur la puissance économique de la Chine, la deuxième du monde derrière les Etats-Unis : au moins 65 pays, sur tous les continents, sont prêts à y participer, et la liste n'est pas exhaustive. Elles ont le potentiel de changer de vastes régions du monde, comme a pu le faire l'entreprise coloniale européenne ou la globalisation après la seconde guerre mondiale. Pour convaincre, Pékin peut compter sur son rôle de premier partenaire commercial auprès d'une majorité de pays, mais aussi d'importateur que l'on ne saurait fâcher.

La superpuissance asiatique dispose aussi de réserves financières, d'une main-d'œuvre considérable, et de la force de frappe de ses géants publics dans le secteur des infrastructures. « La Chine déploie avec ses



banques un rouleau compresseur financier en Asie, on voit partout s'accumuler de petits trésors de guerre qui attendent des occasions. Les taux sont agressifs, ils sont très peu regardants sur les garanties », constate un cadre dirigeant dans une banque australienne. Les prêts institutionnels chinois sont accordés sans aucune condition politique, contrairement à ceux des pays occidentaux.

### « Parvenir à une parité stratégique avec les Etats-Unis »

Mais ces logiques économiques servent aussi des ambitions géopolitiques et idéologiques évidentes. En Asie, la Chine est obsédée par le réseau d'alliances américaines qui l'encerclent et par une suprématie militaire des Etats-Unis qu'elle ne peut encore espérer égaler. « On peut lire dans les routes de la soie la volonté de parvenir à une parité stratégique avec les Etats-Unis », explique le géographe Sébastien Colin, chercheur à Hongkong au Centre d'études français sur la Chine contemporaine, le CEFC.

Dans son volet maritime, OBOR permet à la Chine de poursuivre sa stratégie d'acquisition de terminaux portuaires dans le monde et de développement de sa marine marchande. D'Isla Margarita (Panama) au Pirée (Grèce), en passant par Gwadar (Pakistan) ou encore la Tanzanie, les terminaux portuaires sous contrôle chinois en activité ou en construction se comptent par dizaines à travers le monde. Selon une enquête du Financial Times parue en janvier, les cinq premières compagnies maritimes chinoises contrôlent 18 % de tout le trafic de conteneurs transporté par les vingt premières compagnies mondiales. Et près des deux tiers des 50 plus grands ports mondiaux comptaient des participations chinoises à des degrés divers en 2015.

Cette conquête commerciale est indissociable de la montée en puissance militaire et surtout navale chinoise : la Chine, qui vient de lancer un second porte-avions et ouvre sa première base navale à Djibouti, a pour ambition de devenir une grande puissance maritime. « Ce sont autant de points d'appuis potentiels, que certains analystes voient désormais comme une véritable incarnation du "collier de perles", c'est-à-dire de prétendus ports sous contrôle chinois et convertibles en bases militaires, dénoncés par les Indiens il y a une dizaine d'années », analyse Sébastien Colin. « Une remise au goût du jour » des idées d'Alfred Mahan, un stratège naval américain de la fin du XIXe siècle (1840-1914), qui avait théorisé le contrôle des mers par le commerce et la force navale.

Mais cela ne s'arrête pas là. La Chine a lu un autre « classique » : « Le volet terrestre des routes de la soie, avec son souci de renforcer la connectivité euroasiatique, laisse supposer le retour au heartland théorisé par [le géographe britannique] John Mackinder (1861-1947), un des pères de la géopolitique moderne, sous la forme d'un nouveau bloc eurasiatique face à une périphérie américaine », poursuit le chercheur.

En Afrique, l'année 2017 aura vu coup sur coup l'entrée en exploitation de deux lignes de trains rapides construites par les Chinois et éminemment symboliques : Mombasa-Nairobi (Kenya) et Djibouti-Addis-Abeba (Ethiopie). Toutes les deux ont remplacé des chemins de fer datant de la colonisation anglaise et française. « Les Européens ont fait la même chose en Afrique, ils avaient des comptoirs, puis ont fait des routes de pénétration », relève le sinologue Jean-Pierre Cabestan, de l'Université baptiste de Hongkong, qui a signé avec Jean-Raphaël Chaponnière, d'Asia Centre, un ouvrage (non disponible en français) sur l'évolution des relations entre la Chine et son ex-élève socialiste africain, la Tanzanie.

Au-delà des infrastructures, l'emprise grandissante de la Chine se convertit volontiers en levier politique. Le chantage au boycottage, aux investissements et aux touristes, dont on régule le flot, a plusieurs fois été déployé contre des pays d'Asie (le Japon sevré de terres rares, la Corée du Sud punie pour l'adoption du bouclier antimissiles américain) ou même d'Europe (la Norvège privée d'exportation de saumon après l'attribution du prix Nobel à Liu Xiaobo en 2010).

La petite Mongolie, en quasi-faillite, s'est vu imposer des tarifs douaniers pour avoir reçu le dalaï-lama en novembre 2016. Et la Grèce a choisi en juin de bloquer une déclaration européenne au Conseil des droits de l'homme des Nations unies condamnant la Chine. Ces actions ont fait resurgir l'image d'une Chine arrogante et peuvent susciter rancœur et défiance. Dans ce contexte, les routes de la soie sont « un projet de diplomatie publique, qui a pour objectif d'adoucir l'image de la Chine et rendre sa montée en puissance acceptable », explique John Seaman, de l'Institut français des relations internationales (IFRI).

En revanche, la Chine obtient un succès certain avec son modèle autoritaire en Asie du Sud-Est. C'est un « terrain de prédilection » pour Pékin, relèvent les chercheurs Sophie Boisseau du Rocher et Emmanuel Dubois de Prisque dans une étude pour l'Institut Thomas More, publiée en juin. « L'attrait et la capacité



d'entraînement [du modèle chinois] sont indéniables sur les pays d'Asie du Sud-Est qui écoutent avec une impatience de plus en plus manifeste les leçons de démocratie qu'osent encore leur faire ONG et partenaires occidentaux. Avec le projet des "nouvelles routes de la soie", la Chine propose à ses voisins de se rallier au système vainqueur : celui d'un dirigisme économique et politique prometteur mais d'une glaciation sociétale », écrivent-ils.

### **Nationalisme et croissance économique robuste**

La Chine a su, à travers ses réseaux constitués par les diplomates, les milieux d'affaires de la diaspora ou ses sociétés d'Etat, remporter l'adhésion d'élites ouvertes au « mieux payant », particulièrement auprès de trois grands alliés traditionnels des Etats-Unis, la Thaïlande, la Malaisie et les Philippines. « Avec la Thaïlande, cela a commencé, de manière anodine, par le domaine économique, qui a renforcé les canaux d'influence chinois. Puis on est arrivé à des convergences qui changent la donne : l'on voit désormais la junte militaire acheter des sous-marins à la Chine et le premier ministre s'attribuer les pleins pouvoirs pour mieux faire passer le projet de train à grande vitesse proposé par Pékin », explique Sophie Boisseau du Rocher.

Ce désir de promotion du « modèle chinois » sert aussi une exigence supérieure de la Chine de Xi Jinping, celle de défendre coûte que coûte le « système socialiste aux caractéristiques chinoises », c'est-à-dire le maintien du parti unique au pouvoir. Deux piliers assurent la légitimité du Parti communiste chinois : le nationalisme, avec une Chine intraitable sur sa souveraineté, et une croissance économique robuste. L'expansion tous azimuts de la Chine en dehors de ses frontières est en fin de compte le meilleur moyen de les renforcer.

En Chine, cependant, le discours officiel fait tout pour déconnecter l'initiative des autres aspects de sa montée en puissance : ce n'est pas un « plan Marshall » car il n'y a pas de « discrimination idéologique », s'évertuent à écrire les experts chinois mandatés par le pouvoir, en référence au plan d'aide américain à l'Europe occidentale de l'après-guerre, au début de la guerre froide. Ce n'est pas du néocolonialisme, renchérit-on, car Pékin ne s'ingère pas dans les affaires intérieures et respecterait l'intégrité territoriale des Etats. « Son objectif est le développement commun des pays le long de la route [de la soie], quelles que soient leur ethnicité, leur religion et leur culture, et qu'ils soient capitalistes ou socialistes », a expliqué en mai le *Global Times*, journal officiel qui dénonce les « vues mensongères de la presse occidentale ». Ce discours vise à « projeter l'image d'une gouvernance bienveillante », juge la chercheuse Linda Li, de la City University de Hongkong, qui travaille sur les implications d'OBOR pour Hongkong.

### **« Mettre les intérêts chinois en premier »**

Pour les Chinois, le projet se veut tout simplement complémentaire des zones de libre-échange existantes. Il s'inscrit dans une logique propre à la Chine, celle des grandes stratégies étatiques qui ont profondément bouleversé sa structure économique, d'abord la politique d'ouverture aux investissements étrangers et aux échanges lancée au début des années 1980, puis la politique d'expansion à l'étranger de ses groupes publics dans les années 1990, enfin le rééquilibrage vers l'intérieur du pays à l'aide d'investissements colossaux en infrastructures lors de la décennie suivante. Vu comme un prolongement, le modèle d'OBOR est bien de « mettre les intérêts chinois en premier », écrit l'économiste Françoise Nicolas dans un rapport collectif publié en février par l'IFRI. La Chine cherche à maintenir sa croissance et à écouler ses surcapacités en les exportant.

Mais l'initiative chinoise pose déjà toutes sortes de défis, apparus au grand jour lors du sommet de mai. Pour preuve, le sentiment de la délégation européenne de se faire « extorquer », selon les mots d'un diplomate européen, un cahier des charges bien en deçà des normes internationales en matière de réciprocité, d'aide liée, de viabilité des prêts accordés et d'ouverture des appels d'offres. La déclaration commune proposée par le ministère chinois du commerce à ses partenaires n'a finalement pas été signée.

Pour l'Union européenne, les efforts chinois de « reglobalisation » – le terme employé par les chercheurs chinois – doivent être vus à l'aune des manquements de la Chine en matière d'ouverture de ses propres marchés aux produits ou aux investissements étrangers. Les banques étrangères détiennent moins de 1 % du marché chinois, les compagnies d'assurance moins de 6 %, et toutes sortes de barrières limitent l'entrée des étrangers dans les entreprises chinoises, a rappelé l'ambassadeur allemand à Pékin, Michael Clauss, en mai. « J'appellerais OBOR une globalisation à caractéristiques chinoises, alors que nous la préférons adossée



à des règles », a-t-il poursuivi. M. Clauss y voit un « projet purement chinois, qui place la Chine en son centre » et qui est « sous-estimé par le monde occidental ».

Reste à Pékin à avoir les moyens politiques et économiques de ses ambitions, dans un monde où le terrorisme, les réseaux sociaux ou le surendettement peuvent faire basculer un pays d'un moment à l'autre.

---

## *En Chine, Chongqing, « ville portuaire du chemin de fer Europe-Asie » (Le Monde)*

2017-08-04

Les nouvelles routes de la soie (1/8). Empruntant l'ancien trajet de la Route de la soie, la ligne ferroviaire Yuxinou, longue de 11 000 km, permet d'acheminer le fret jusqu'à Duisbourg, en Allemagne.

A une quarantaine de kilomètres de Chongqing, dans le sud-ouest de la Chine, la zone logistique de Tuanjiecun noie d'une coulée de ciment et d'acier le fond de la vallée, laissant quelques maisons de paysans accrochées aux collines verdoyantes. Un panneau proclame : « Construisons la ville portuaire du chemin de fer Europe-Asie. » Un peu plus loin, un portique géant à travers lequel s'engouffrent des camions barre l'entrée de la gare de fret de la ligne Yuxinou (pour Chongqing-Xinjiang-Europe), d'où partent, en été, neuf trains de conteneurs par semaine à destination de Duisbourg, en Allemagne.

Soit un trajet de 11 000 kilomètres via le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie et la Pologne. Dédouanement compris, le délai d'acheminement va de douze à seize jours selon la saison. Yuxinou est la première, et à ce jour la plus utilisée, des lignes de train de conteneurs Chine-Europe : lancée en 2011 de manière expérimentale, elle est entrée en activité en 2014. Quelque 432 trains l'ont empruntée à l'aller et au retour en 2016. En 2017, le nombre d'allers et retours Chine-Europe, toutes destinations confondues, devrait atteindre 2 500.

Ce pont ferroviaire intercontinental est un symbole fort pour le projet « One Belt, One Road » (« une ceinture, une route ») du président Xi Jinping : il incarne à lui tout seul le mythe de la Route de la soie, dont il emprunte le trajet. Il est à ce titre largement soutenu. « La ville de Chongqing nous met en avant comme une marque », dit Leon Li, un cadre de Yuxinou Logistics. Municipalité géante (30 millions d'habitants, campagnes comprises) avec rang de province comme Pékin, Shanghai et Tianjin, Chongqing s'est hissée ces cinq dernières années au premier rang mondial pour la production de micro-ordinateurs et de voitures et est désormais au diapason des routes de la soie de M. Xi en se positionnant comme une plaque tournante aux ambitions planétaires.

### **Le train, moins cher que l'avion, plus rapide que le bateau**

Le réseau ferré entre la Chine et l'Europe ne date pas d'aujourd'hui. Mais ce qui a fait la différence, c'est l'apparition de transitaires, comme Yuxinou Logistics, une société mixte entre géants publics du transport et de la logistique. La nouvelle gare de fret s'inscrit dans un gigantesque système modulaire de production et de logistique : à quelques kilomètres se trouve un parc d'entreprises sous douane, qui accueille notamment les usines du géant taïwanais de la sous-traitance Foxconn, où sont fabriquées des imprimantes et de la connectique. La zone franche permet d'importer des composants de Malaisie, de Taïwan et de Corée, de les assembler et de les réexporter, sans taxes. « Environ 60 % des exportations de Foxconn et de HP utilisent le train. Pour les fabricants de micro-informatique Acer et Asus, cela va de 20 % à 30 % », explique Wang Xu, le logisticien en chef de Yuxinou.

Cette route de la soie ferroviaire n'en est qu'à ses débuts : à ce stade, un seul navire marchand, avec ses 20 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) transporte en une seule fois l'équivalent de 250 trains, soit une année entière du Yuxinou en direction de l'Europe, reconnaît Wang Xu. Mais le train reste commercialement pertinent, car moins cher que l'avion et plus rapide que le bateau (le trajet dure quarante jours par la mer). C'est aussi, pour la puissance commerciale qu'est la Chine, l'assurance d'un passage de ses marchandises vers son premier client, l'Union européenne, en cas de problème dans les mers de Chine du Sud ou dans le golfe Persique.

Quelque 45 km de voie ferrée relie la gare de fret de la ligne Yuxinou à l'immense terminal portuaire de Guoyan, sur le Yangzi Jiang (fleuve Bleu), en aval de la ville. Un service en continu sera bientôt lancé.



« Pour l'instant, peu de nos marchandises sont destinées à Yuxinou. Mais le principe est de connecter Shanghai à l'Allemagne. Pour donner une plus grande projection territoriale au train »,

dit Fang Jiang, chef des opérations commerciales du terminal. Le port n'utilise encore que le cinquième de sa capacité.

### « Les salaires sont trop bas »

Toute la logique économique du projet des routes de la soie est là : accroître le volume d'échanges par un colossal investissement en capacité de stockage et de transport. Quitte à subventionner tous azimuts : avec ses 10,7 % de croissance en 2016, Chongqing offre des taxes plus faibles qu'ailleurs et accueille aussi l'une des onze grandes « zones de libre-échange » du pays.

Zheng Zhi, le président de la toute nouvelle Bourse du café de Chongqing, créée en 2016, a ainsi comme objectif d'en faire la plus grande d'Asie en 2018. Du café est importé du Vietnam et du Laos par la mer. Il le sera en partie par le train, une fois terminée la nouvelle voie ferrée reliant le Yunnan à la Thaïlande. Les variétés les plus chères sont réexportées par la ligne Yuxinou, le reste l'étant par bateau. Les capacités de stockage offertes à Chongqing, l'absence de taxe pour les marchandises en transit et la création d'une usine de fabrication de café instantané feront ensuite la différence. « Le marché mondial du café est dominé par les multinationales comme Starbucks et Nescafé. Avec le marché chinois qui se développe, nous pouvons nous positionner comme un acteur incontournable », dit-il. Sa société est largement soutenue par la municipalité. Le loyer est, par exemple, gratuit les trois premières années.

L'autre atout de Chongqing, c'est un modèle chinois encore inchangé dans ses grandes variables : un crédit abondant, des terrains vendus à bas prix pour les aménagements en infrastructures et une main-d'œuvre non éduquée. Celle-ci est encore meilleur marché à Chongqing que dans les provinces côtières. Ils sont 20 000 ouvriers à faire les trois-huit dans l'usine Foxconn de la zone franche, venus pour la plupart des campagnes alentour. Zhang, 25 ans, travaille chez Foxconn depuis un peu moins d'un an. Il déambule avec trois copains dans la rue devant son dortoir. A peine lancé sur la question des salaires, le voici qui ronchonne : « Les salaires sont trop bas. On est censé avoir un jour par semaine de congé, mais on ne l'a pas. Le salaire de base, chez Foxconn Chongqing, est de 1 780 yuans (224 euros), précise-t-il à la décimale près. Contre 2 260 à Pékin. »

---

## *Le Laos, nouvelle frontière chinoise (Le Monde)*

2017-08-07

« Nouvelles routes de la soie » (2/8). Le chantier du chemin de fer renforce la dépendance du régime à Pékin.

A quelques kilomètres au nord de Luang Prabang, majestueuse capitale du Laos au temps où l'ancien protectorat français s'appelait encore « le royaume au million d'éléphants », un tunnel en construction surplombant la route qui mène vers la Chine confirme l'avancement des travaux de l'un des projets ferroviaires les plus spectaculaires de notre époque : dans quatre ans, si tout se passe comme prévu, un train à grande vitesse s'engouffrera ici, dans ce tunnel situé entre les eaux café au lait du Mékong qui coule un peu plus bas, et la jungle dense recouvrant les collines avoisinantes. Le train reliera Kunming, chef-lieu de la province chinoise du Yunnan, à 560 kilomètres au nord, et filera vers le sud, jusqu'à Vientiane, la capitale du Laos, distante, à vol d'oiseau, d'un peu plus de 200 kilomètres.

Le train poursuivra ensuite son chemin à travers la Thaïlande voisine, où le projet d'un autre chemin de fer vient d'être approuvé par Bangkok, en juillet. Les deux lignes de trains du Laos et de Thaïlande sont construites par des entreprises chinoises et formeront la « branche » sud-est asiatique des « nouvelles routes de la soie » imaginées par le numéro un chinois, le président Xi Jinping. En 2021, on devrait ainsi pouvoir rallier Kunming à Singapour en train, une première dans la région.



## Voie directe vers Singapour

Pour la Chine, le but de la manœuvre est de se frayer une voie d'accès commerciale directe et rapide vers les marchés de la péninsule malaisienne et Singapour, sans contourner l'est du continent asiatique par la mer de Chine du sud, région par ailleurs stratégiquement instable.

« C'est super ce train, on pourra aller vite fait à Vientiane sans prendre le bus », se réjouissent, à Luang Prabang, trois jeunes Laotiennes qui trient des piments devant une station-service située juste au-dessous du tunnel en construction.

A côté du tunnel, au-dessus du dortoir des ouvriers du chantier, une banderole bleue écrite en caractères chinois et en laotien a été déroulée, proclamant que « les peuples du Laos et de la Chine sont fiers de construire le chemin de fer dans l'amitié, le bonheur, la sécurité et l'harmonie ». Phraséologie typique de la langue de bois chinoise qui dissimule le fait que, en réalité, la Chine s'occupe de tout et a décidé de tout : ce projet d'environ 6 milliards de dollars (5,1 milliards d'euros) est financé par la China Railway Engineering Corporation, principale maître d'œuvre, à hauteur de 70 % dans le cadre d'une collaboration sino-laotienne. Les 30 % restants seront certes payés par le Laos, mais l'essentiel de la somme a été emprunté à une banque chinoise à un taux de 2,3 %.

Le Laos, dont tout le nord du pays a été « sinisé » économiquement ces dernières années, sera ainsi plus que jamais dépendant de la Chine. C'est celle-ci qui recueillera le maximum des bénéfices de l'opération.

Le projet est tellement spectaculaire qu'il paraît parfois frôler la démente : il s'agit, au Laos, de construire un train à grande vitesse sur une distance de 414 km, à travers un paysage aussi sublime que tourmenté où montagnes et reliefs escarpés en pains de sucre encadrent de profondes et parfois inaccessibles vallées. Le train passera sous 75 tunnels et sur 167 ponts, s'arrêtera dans dix gares, le tout à une vitesse maximale de 160 km/h. L'essentiel du trafic devrait cependant concerner les marchandises, le fret étant acheminé à seulement 120 km/h de moyenne.

La construction du chemin de fer au Laos, seul pays d'Asie avec le Népal, le Bhoutan et l'émirat de Brunei à ne pas en être doté, aura pour conséquence le désenclavement de l'un des pays les plus pauvres de la région. Le gouvernement communiste de Vientiane, au pouvoir depuis la fin de la guerre du Vietnam en 1975, affirme que le train contribuera au « développement socio-économique » de la République démocratique populaire lao (le nom officiel du pays) tout en permettant de réduire les coûts de ses exportations.

Telle est la version officielle dans ce pays politiquement répressif où la société est sous contrôle. Car la construction de cette ligne de chemin de fer qui va trancher dans le vif des portions presque encore vierges de jungles de la « Haute Région », comme l'on appelait le nord-Laos au temps des Français, pose précisément un certain nombre de problèmes socio-économiques qui ne vont pas forcément dans le sens du développement : alors que les travaux se poursuivent depuis le début de l'année, un système équitable et précis de compensation aux paysans qui seront ou ont été expropriés, n'a toujours pas été établi.

### « Terrible raffut »

« Il faut que les autorités nous disent ce qui va nous arriver », confie Lao Ki, un villageois appartenant à l'ethnie minoritaire Hmong. Son hameau de Koksak, composé d'une vingtaine de misérables maisons de bois et de bambou, est situé à une dizaine de kilomètres de la frontière chinoise, juste en contrebas d'un tunnel en construction.

Dans un pays où l'on ne se plaint pas – les seuls qui osent sont en prison –, le paysan parle en souriant sur un ton calme, mais il est clair que la frustration des villageois est réelle. Il désigne les ouvriers chinois casqués de blanc et vêtus de combinaisons orange qui s'affairent au dessus : « Ils font exploser de la dynamite, ça fait un terrible raffut qui effraie nos enfants. » Une femme enceinte portant un bébé sur le dos dans un panier opine du chef. « Nous ne savons pas du tout quand il faudra partir, combien on va recevoir en échange, et où on va aller », conclut Lao Ki.

Même version de l'histoire à Nateuy, petite ville située à une vingtaine de kilomètres plus au sud. Dans le marché provisoire, celui-ci ayant été déjà déplacé pour laisser place au chantier de la nouvelle gare



ferroviaire, une jeune vendeuse de nouilles explique que « cinquante familles ont été déjà expropriées mais aucune compensation ne leur a été versée ». Elle ose confier dans un souffle, en surveillant les alentours :

« Il faut espérer que les Chinois nous donnent de l'argent directement, sinon, s'ils le filent aux autorités locales, on n'en verra pas la moitié... »

Le gouvernement laotien est cependant conscient des problèmes soulevés par le chemin de fer. Un article du quotidien anglophone officiel Vientiane Times, en juillet, a laissé perplexe plus d'un observateur : il citait un membre de l'Assemblée nationale exigeant de savoir pourquoi les gens « attendent encore les compensations » promises. Ce à quoi le vice-ministre des transports et des travaux publics, Lattanamany Khounivong, répliquait que c'était aux responsables provinciaux de « soumettre leur plan de propositions des compensations ».

Ce débat public, inédit dans un pays sans liberté de la presse, peut faire penser que le train suscite des tensions entre le gouvernement central et les provinces. A moins qu'il faille y voir un message envoyé aux Chinois : le Laos, qui tient à maintenir une diplomatie de l'équilibre entre la Chine et le Vietnam – ce dernier étant l'allié historique du Laos tout en étant le grand rival de la Chine – a parfois rué dans les brancards. En 2011, le projet du train battit de l'aile quand les Chinois exigèrent que leur soient accordés, de part et d'autre de la voie ferrée, plusieurs centaines de mètres, voire des kilomètres carrés de terrain. Le gouvernement laotien refusa, provoquant un délai de plusieurs années avant que ne commencent enfin les travaux début 2017.

Plus rien ne filtre sur cette question. « Le gouvernement laotien pourrait décider de rembourser les banques chinoises en cédant des terrains aux Chinois », avance un économiste laotien cité anonymement dans un article du Nikkei Asian Review.

Les autorités savent aussi faire preuve d'une certaine mansuétude : en face de Luang Prabang, sur la rive droite du Mékong, près du futur pont ferroviaire en construction, un vieux paysan raconte que son village de Kok Samoy, dont les habitants auraient dû être expropriés, a été épargné : « Les autorités ont décidé de faire dévier la voie ferrée », explique-t-il en ajoutant avec un haussement d'épaules : « A part ça, le train, moi je m'en fous ! »

« Les Chinois nous font peur, ils envahissent, ils ne respectent rien », maugrée un fonctionnaire, à Vientiane. « Pour le gouvernement du Laos, la construction de ce chemin de fer, c'est une question de prestige », analyse un expert étranger en poste dans la capitale. Le chemin de fer fait aussi des heureux : au Namkat Yorla Pa Resort, superbe complexe hôtelier de luxe qu'il a fait construire dans la campagne près de la ville d'Oudomxay, où le train s'arrêtera, l'homme d'affaires Somphet Maophaseuth se frotte les mains : « Sans le projet de train, je n'aurais jamais fait construire cet hôtel, explique-t-il. Maintenant, les clients pourront venir de Chine rapidement. »

Les Chinois exportent leur modèle de développement et leurs ouvriers. A Boten, ville frontière, où l'on paie en yuans et où l'heure officielle est celle de Pékin, on peut y ajouter leur mauvais goût. Ici se construit la « Belle zone économique spéciale » qu'a allouée, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, le Laos à la Chine. Ce sera une ville folle, fastueuse et laide, avec des gratte-ciel aux toits en forme de pointes de pagodes, des banques, des centres commerciaux, de grands hôtels, et même un champ de courses.

Pour l'heure, ce qui fut une ville de casinos chinois devenue plus tard ville fantôme, reste une cité en devenir. Avec sa rue principale, genre western, où s'alignent restaurants, salons de thé et les inévitables massages-bordels de la Chine éternelle. La Chine, cet empire du hideux, poursuit son chemin sur les « nouvelles routes de la soie ».

---

## *Le Pakistan subjugué par la manne chinoise (Le Monde)*

2017-08-08

Les « nouvelles routes de la soie » (3/8). Pour Islamabad, le projet de corridor reliant la Chine au port de Gwadar est une opportunité.



Habillé d'une longue tunique blanche, Hina Deebbar prend sa respiration. Seul sur l'estrade d'un auditorium de l'université de Karachi, la capitale économique du Pakistan, il tient un petit papier griffonné où se chevauchent des idéogrammes et leur traduction en ourdou. Les yeux mi-clos et la main sur le cœur, il entonne, d'une voix haut perchée, un poème en mandarin sur fond de mélodie jouée au synthétiseur. Hina fait partie de la vingtaine d'étudiants pakistanais à participer, ce jour-là, à un concours de poésie chinoise. Mais il n'y a pas que l'amour des rimes qui les motive. « Le mandarin est en ce moment la langue la plus lucrative, s'exclame Hina Deebbar, et puis la Chine, c'est aussi l'ordre et la discipline. Ce dont le Pakistan a bien besoin. »

Le jeune trentenaire espère doubler son salaire de comptable s'il parvient à décrocher un emploi dans une entreprise chinoise. A quelques centaines de mètres de l'université de Karachi, la « madrasa des cent langues » a aussi été emportée par la vague chinoise. « Tout le monde ne s'intéresse qu'au mandarin », maugrée Jawad Madani. Dans son bureau où sont alignés les exemplaires du Coran, le directeur de la madrasa doit bien se rendre à l'évidence : il est des langues qui rapprochent de Dieu et d'autres des affaires. La madrasa offre donc des cours par téléphone ou dans les salles de classe, et même en accéléré pour ceux qui partent en voyage d'affaires en Chine. « On enseigne juste la langue, surtout pas la culture », prend soin de préciser M. Madani.

### **Promesse d'un avenir radieux**

En quelques années, le Pakistan est tombé dans les bras de la Chine. Cette amitié porte un nom : le CPEC, ou corridor économique sino-pakistanaï. Et une promesse : celle d'un avenir radieux qui se chiffre en milliards de dollars et en centaines de milliers de créations d'emplois. En avril 2015, le président chinois, Xi Jinping, en visite à Islamabad, a signé 51 protocoles d'accord pour bâtir un corridor reliant le port de Gwadar, à l'extrémité sud-ouest du Pakistan, à Kachgar, la grande ville de l'ouest du Xinjiang chinois, non loin de la frontière pakistanaï.

Ce corridor prévoit la construction de liaisons routières et ferroviaires, d'oléoducs, de réseaux de communications et l'aménagement de zones économiques spéciales. Le coût total du projet, évalué à 61 milliards de dollars (51,6 milliards d'euros), sera financé par des prêts et des investissements chinois. De quoi réchauffer les cœurs pakistanaï. « Notre amitié est plus haute que les montagnes, plus profonde que les océans et plus douce que le miel », déclarait en avril 2015 le premier ministre pakistanaï, Nawaz Sharif, devant son homologue chinois.

Le Pakistan offre un peu plus que de l'amitié à la Chine. Son emplacement est stratégique. Le corridor économique permettra à son voisin chinois d'accéder directement à la mer d'Oman et au Moyen-Orient, sans passer par le détroit de Malacca, où transitent 80 % de ses marchandises et de son pétrole. Il renforce également l'ancrage de la Chine en Asie du Sud et l'enclavement de son voisin et rival indien. Le corridor n'est pas seulement économique, mais aussi stratégique. Il va arrimer le Pakistan à la puissance chinoise en l'extirpant d'un voisinage compliqué. Le pays est bordé au nord par un Afghanistan en guerre, à l'ouest par une puissance chiite iranienne avec qui les relations sont parfois houleuses et à l'est par une Inde avec qui le conflit dure depuis 1947.

Reste la Chine, deuxième puissance économique mondiale, avec qui le Pakistan partage une frontière de 560 kilomètres dans les montagnes de l'Hindou Kouch. Pour le Pakistan, la voie du salut diplomatique et économique passe par cette petite route montagneuse qui vient d'être élargie de 5 à 8 mètres. Le pays voit grand, et espère que 4 % du commerce mondial passera par ce corridor d'ici à 2020.

### **La mer d'Arabie à portée de Pékin**

« Un nouveau Pakistan est en train de se faire », s'est enthousiasmé M. Sharif en décembre 2016. De fait, les promoteurs du corridor alignent les centrales et les routes comme dans un jeu de Lego. « Rendez-vous compte : le Pakistan dispose des septièmes réserves mondiales de charbon et n'a construit aucune centrale à charbon, alors qu'il y a six heures de coupures d'électricité chaque jour dans la capitale ! », s'étonne Zhao Lijian, un diplomate chinois en poste à Islamabad. Grâce à la Chine, le Pakistan va donc construire des centrales à charbon, des parcs solaires et des éoliennes. Plusieurs autoroutes ont été ouvertes ou élargies, le chargement et le déchargement des camions au port de Gwadar ont été pensés pour qu'ils soient le plus rapides possible. Les concepteurs du corridor préfèrent calculer les temps de trajet plutôt que compter les



kilomètres d'autoroutes construits. La Chine ne sera bientôt séparée de la mer d'Arabie que par une poignée d'heures.

L'essentiel du programme, ses modalités de financement et ses objectifs à long terme restent entourés du plus grand secret. Khurram Husain, journaliste au quotidien pakistanais Dawn, a accumulé pendant deux ans des piles de documents pour déchiffrer les modalités de financement, jusqu'à finalement mettre la main sur le document original du projet rédigé en 2015. « Contrairement à l'image que l'on a du corridor, concentrée sur les infrastructures de transport et d'énergie, le principal objectif est l'agriculture », souligne Khurram Husain.

Selon le rapport rédigé par la Banque de développement de Chine et soumis au gouvernement pakistanais en 2015, les entreprises chinoises prévoient de gérer des exploitations agricoles, de vendre des engrais ou des pesticides et d'investir dans l'agroalimentaire. S'agissant du développement industriel, le Pakistan est divisé en trois zones. Dans les parties ouest et nord-ouest du pays, riches en chrome, diamant et marbre, la priorité sera donnée à l'extraction minière. Au centre, les industries du ciment, du textile et des biens d'équipement seront développées. Quant au sud du pays, le plan recommande au Pakistan, avec l'appui de la Chine, de développer l'industrie pétrochimique, sidérurgique et automobile.

### « Etendre la culture chinoise »

« Cette ouverture aux capitaux étrangers est sans précédent dans l'histoire du Pakistan », remarque Khurram Husain. Mais le plan ne s'arrête pas là. La Chine prévoit également d'aménager un réseau terrestre de fibre optique pour désengorger ses câbles sous-marins, car, « sinon, les services de télécommunications de la Chine vers l'Afrique devront être déplacés en Europe, ce qui comporte un danger pour la sécurité », peut-on lire dans le rapport. Pékin propose également de mettre en place une nouvelle gouvernance urbaine, fondée sur un modèle de « ville sûre », dans un pays qui est souvent la cible d'attentats, avec des réseaux de vidéosurveillance quadrillant les mégapoles pakistanaises et en les équipant de scanners et de détecteurs d'explosifs. Elle souhaite également développer son réseau de diffusion audiovisuelle pour « étendre la culture chinoise au Pakistan ».

Le rapprochement économique entre les deux pays a déjà commencé. Shanghai Electric Power a déboursé 1,8 milliard de dollars en février 2017 pour acquérir l'un des plus grands producteurs pakistanais d'énergie, K-Electric. Lorsque, en décembre 2016, un consortium d'investisseurs chinois s'est emparé d'une partie du capital de la Bourse de Karachi, l'ambassadeur de Chine au Pakistan, Sun Weidong, a salué « l'intégration financière en cours entre les deux pays ».

Cette « intégration » ne risque-t-elle pas d'assujettir le Pakistan à la Chine ? Le 1er avril, le quotidien pakistanais The Express Tribune publiait, en guise de poisson d'avril, un article affirmant que l'aéroport d'Islamabad Benazir-Bhutto, baptisé en l'honneur de l'ancienne dirigeante pakistanaise, allait porter le nom du président chinois, Xi Jinping. Stupeur sur les réseaux sociaux. L'ancien ministre de l'intérieur Rehman Malik est même tombé dans le piège, en mettant en garde le gouvernement : « Rebaptiser une organisation ou une infrastructure qui porte déjà le nom d'un héros national est sans précédent. » Comme si l'éventualité de remplacer une première ministre pakistanaise par un président chinois ne semblait plus tout à fait invraisemblable.

### Dépendance économique

Au Pakistan, certains agitent le spectre de la Compagnie britannique des Indes orientales, qui fut le fer de lance de la colonisation menée par le Royaume-Uni. « Une autre compagnie des Indes orientales se profile, les intérêts nationaux ne sont pas protégés. Nous sommes fiers de l'amitié entre le Pakistan et la Chine, mais les intérêts de la Chine ne doivent pas venir en premier », s'est inquiété le sénateur Tahir Mashhadi en octobre 2016.

Il existe une question que personne ne se pose encore : le Pakistan a-t-il vraiment besoin de toutes ces infrastructures ? « Nous avons déjà des centrales, mais elles fonctionnent en sous-capacité car nous n'avons pas l'argent pour acheter le pétrole ou le gaz nécessaires. L'électricité se perd à cause du réseau de transmission vétuste », avance Sakib Sherani, ancien conseiller économique auprès du gouvernement pakistanais. Le Pakistan est déjà doté de magnifiques autoroutes et d'aéroports nouvellement construits, sans qu'ils soient utilisés à leur pleine capacité. « Ce sont au contraire les investissements dans l'éducation



et la santé, nécessaires au développement économique, qui manquent cruellement », estime M. Sherani. Seule la moitié de la population âgée d'entre 5 ans et 16 ans est scolarisée.

En outre, le Pakistan risque de payer cher la générosité de la Chine. Islamabad a déjà contracté de nombreux emprunts pour financer le corridor, dont le coût de construction atteint les 61 milliards de dollars. Pour l'instant, Islamabad ne fait que dépenser et le déficit de la balance courante du pays s'est dangereusement creusé de 160 % entre juillet 2016 et mars 2017, atteignant 6,1 milliards de dollars. Mais Nadeem Javaid, le conseiller chargé du projet auprès de l'ancien premier ministre M. Sharif, estime que les recettes liées aux taxes de transport prélevées sur les marchandises en transit sur le sol pakistanais seront comprises entre 6 et 8 milliards de dollars par an. Suffisamment pour rembourser les emprunts qui ne devraient pas dépasser, selon lui, 5 milliards de dollars annuellement.

### **Inquiétudes environnementales**

Tous ne partagent pas cet optimisme. A commencer par le Fonds monétaire international, qui a mis en garde le Pakistan contre le niveau élevé des dettes publiques, qui atteignent 65 % du PIB. Or, la route est longue avant que le corridor économique ne devienne le miracle tant attendu. Les obstacles ne sont pas que financiers, ils sont aussi politiques, environnementaux et sécuritaires. Plusieurs provinces se sont plaintes d'avoir été délaissées. « Mais que les provinces fassent leur part du travail ! Celles qui se plaignent de ne pas recevoir suffisamment d'investissements ne nous laissent pas acquérir des terrains », s'emporte Zhao Lijian. Plusieurs projets de centrale électrique ont été annulés, soit parce que le coût du kilowatt était trop élevé, soit parce qu'ils menaçaient de détruire l'environnement. « Nous nous préoccupons surtout de la situation sécuritaire », admet le diplomate chinois.

Le Pakistan a mis sur pied une force de sécurité pour la protection des travailleurs chinois employés sur les chantiers. Le corridor traverse la chaîne montagneuse du Karakoram, dans le nord du Pakistan, et la région instable du Gilgit-Baltistan, en partie revendiquée par l'Inde et qui a abrité dans le passé des talibans pakistanais. Il conduit au port de Gwadar, dans la turbulente province du Baloutchistan, secouée par des violences islamistes et par une insurrection séparatiste. L'organisation Etat islamique a revendiqué, début juin, les assassinats de deux otages chinois enlevés près de Quetta, la capitale de cette province. Dans la région de Gwadar, les habitants se plaignent du tarissement des nappes phréatiques provoqué par la construction du port, qui devrait accueillir des usines et plus de 2 millions d'habitants contre 700 000 aujourd'hui.

Enfin, l'Inde voit d'un mauvais œil ce corridor, qui risque de l'isoler en renforçant la relation entre la Chine et le Pakistan et traverse une partie du Cachemire dont elle revendique la souveraineté. En juin 2015, quelques semaines seulement après la signature des premiers accords pour la construction du corridor, le premier ministre indien, Narendra Modi, avait qualifié le projet d'« inacceptable ».

---

### *Entre Pékin et Islamabad, les Ouïgours sous surveillance (Le Monde)*

2017-08-08

Les « nouvelles routes de la soie » (3/8). Le développement de la région du Xinjiang, dans l'ouest de la Chine, fait craindre une plus grande marginalisation des autochtones.

Grande comme l'Iran, la région autonome ouïgoure du Xinjiang, dans l'ouest de la Chine, est présentée par Pékin comme une pièce centrale de son initiative des « routes de la soie ». Kachgar, ville mythique des confins de l'Asie centrale, doit être ainsi reliée à Gwadar, le port du sud-ouest du Pakistan, par une route améliorée et de nouveaux tronçons ferroviaires. Le Xinjiang est frontalier de huit pays, et la plupart des nouveaux trains de marchandises à destination de l'Europe, par exemple, le traversent avant de passer au Kazakhstan.

« Carrefour eurasiatique » selon l'historien James Millward, le Xinjiang fut pendant des siècles le nœud d'interconnexion des routes de la soie alors aux mains de négociants locaux, persanophones, puis turcophones. Les populations autochtones se retrouvent alors régulièrement sous domination chinoise – la dynastie des Qing y implante un temps des garnisons –, mais s'avèrent le plus souvent farouchement déterminées à s'y soustraire en s'appuyant sur d'autres influences. Aujourd'hui, les 10 millions d'Ouïgours,



turcophones et musulmans, forment 45 % de la population du Xinjiang (22 millions d'habitants). Les Chinois han, l'ethnie majoritaire en Chine, y sont 9 millions.

Après les années de fermeture maoïste, « les dirigeants chinois se sont mis simultanément à ouvrir la région comme un conduit vers le reste de l'Eurasie et à l'intégrer plus étroitement au reste de la Chine », écrit M. Millward. Sitôt qu'elle émerge, la nouvelle élite commerçante locale devient suspecte aux yeux de Pékin, comme le symboliseront l'ascension puis la chute de Rebiya Kadeer, à un moment donné la femme d'affaires la plus riche de Chine. Cette figure politique, cooptée par le régime, s'aventurera à défendre les droits des Ouïgours et sera vilipendée, puis emprisonnée jusqu'à son exil aux Etats-Unis, en 2005. Elle est aujourd'hui la chef de file de l'opposition démocratique ouïgoure en exil.

### « Expansion de la menace »

Parallèlement, cette région à l'autonomie de façade va glisser dans la violence, sous l'inspiration de mouvements islamo-nationalistes qui muteront en groupes djihadistes, aguerris par les combats sur les théâtres afghano-pakistanaï et syrien. « Les années 2013-2014 représentent un tournant dans la perception de la menace terroriste par les autorités chinoises. L'attentat de la place Tiananmen puis celui de la gare de Kunming ont démontré une expansion de la menace et l'évolution des modes opératoires », explique Marc Julienne, chercheur associé à la Fondation pour la recherche stratégique, spécialiste des politiques antiterroristes chinoises. L'ambassadeur de Syrie en Chine a cité, en mai, le chiffre de 5 000 combattants ouïgours en Syrie, pour la plupart sous la bannière du Parti islamiste du Turkestan, la franchise djihadiste ouïgoure affiliée à Al-Qaïda.

Il règne aujourd'hui au Xinjiang un état d'urgence de facto, qui s'est intensifié depuis l'arrivée, à l'été 2016, d'un nouveau secrétaire du Parti à la poigne de fer, Chen Quanguo, un Chinois han. Le double mouvement d'ouverture et d'intégration forcée y est plus que jamais à l'œuvre. Et à l'heure des « nouvelles routes de la soie », les Ouïgours sont relégués à un rôle de figurants : dans un rapport de mars 2017, l'ONG américaine Uyghur Human Rights Project (UHRP) dénonce le projet de Xi Jinping, le président chinois, comme le prolongement de politiques économiques qui marginalisent les Ouïgours, car elles favorisent les projets d'infrastructure aux mains de grandes sociétés d'Etat et l'afflux de travailleurs et de cadres han.

Si la Chine espère, avec ses nouvelles routes de la soie, remporter l'adhésion en élevant le niveau de vie, ses politiques sécuritaires à l'égard des Ouïgours contribuent en même temps à accentuer les inégalités et la discrimination. Car l'arsenal de mesures de contrôle social, déployé au Xinjiang, pousse l'Etat policier bien plus loin que dans le reste de la Chine et fait des Ouïgours une communauté sous surveillance.

Récemment, des témoignages recueillis par le service en ouïgour de Radio Free Asia ont fait état de la vérification systématique du contenu des appareils électroniques des habitants du Xinjiang et de la tenue d'« évaluations individuelles de risque » des Ouïgours par les services de sécurité. Vingt-six pays sont également listés comme « sensibles » pour les Ouïgours désirant s'y rendre. L'une des dernières campagnes menées par les autorités régionales vise à rapatrier les étudiants ouïgours de l'étranger afin d'« évaluer leur positionnement idéologique » et de les « éduquer aux lois chinoises ». La police égyptienne a ainsi interpellé, à la demande de Pékin, courant juillet, plusieurs dizaines d'étudiants ouïgours en études islamiques à l'université Al-Azhar du Caire, afin de les expulser vers la Chine.

### Hantise

En Asie centrale, la Chine s'est déjà acquis, par le biais de son emprise économique, la coopération des différents gouvernements sur le dossier ouïgour. L'élargissement de ces dispositifs à d'autres pays est une hantise pour les Ouïgours qui ont choisi l'exil. « En Chine, je vivais dans la peur parce que je me disais que la persécution qui touchait mes pairs m'atteindrait aussi un jour. En Turquie, j'ai vite réalisé combien la suspicion était grande dans la communauté ouïgoure, car la Chine fait énormément d'efforts pour espionner les activités antichinoises qui s'y déroulent », explique un Ouïgour d'une trentaine d'années qui vient de recevoir l'asile politique dans un pays de l'Union européenne et espère s'installer au Canada.

Les routes de la soie représentent pour la Chine à la fois une opportunité et un défi sécuritaire. « Il apparaît plus facile pour les djihadistes ouïgours de frapper les intérêts chinois à l'étranger plutôt que sur le territoire national, ce qui rend la Chine plus vulnérable à l'extérieur, analyse Marc Julienne. C'est pourquoi la Chine prend très au sérieux la situation sécuritaire à sa périphérie, et entend coopérer davantage dans ce



domaine. On voit déjà des patrouilles conjointes entre les forces de sécurité chinoises et leurs homologues, par exemple en Afghanistan. »

---

## *Le Sri Lanka, perle du « collier » chinois (Le Monde)*

2017-08-09

« Nouvelles routes de la soie » (4/8). L'influence de Pékin dans l'île de l'océan Indien soulève des inquiétudes.

Au milieu de sa plantation de mangues, Samanda Hewage Gunadasa est déterminé : il ne partira pas, « plutôt mourir ». Planter ces arbres lui a coûté l'équivalent de 35 000 euros. « Je n'ai rien contre les Chinois mais qu'ils ne viennent pas me prendre ce qui m'appartient, ce sont de bons sols », dit-il, torse nu, en sarong bleu et gris.

Le terrain de cet homme de 62 ans se situe au milieu d'une zone qui intéresse de près la Chine. Au loin, on voit les grues de chargement du port d'Hambantota, construit par les Chinois sur la côte sud de l'île. Le terminal est situé à un point stratégique : si près de l'Inde concurrente, c'est une des perles du « collier » chinois de ports sur la route maritime qui mène de l'Asie orientale à l'Europe.

Le port demeure en sous-activité depuis son inauguration en 2010, sous le président précédent, Mahinda Rajapakse . Sous ses auspices, le Sri Lanka s'est jeté dans les bras de la Chine, d'autant qu'il fut mis au ban des nations par les Occidentaux du fait du lourd bilan civil de l'offensive pour écraser la rébellion des Tigres de libération de l'Eelam tamoul.

Dans cette région du sud qui était son fief, les Chinois construisirent le grand stade de cricket Rajapakse, l'aéroport international Rajapakse qui n'accueille qu'un seul vol (une low cost pour Dubaï), le gigantesque Centre international de conventions Rajapakse qui reste vide, et des échangeurs et autoroutes tout aussi peu fréquentés. « C'est la manière de faire des affaires des Chinois et, en chemin, ils bâtissent des liens politiques », constate Dushni Weerakoon, sous-directrice de l'Institute of Policy Studies of Sri Lanka, un think tank indépendant.

### **En étai**

Son successeur, Maithripala Sirisena, s'est fait élire en janvier 2015 sur la promesse de renégocier les accords jugés usuriers. Mais lorsque Colombo a tenté de discuter, les crédits provenant de l'empire du Milieu se sont taris, et le pays s'est retrouvé au bord d'une crise de la dette. « Nous avons été rattrapés par la réalité, estime Anushka Wijesinha, chef économiste de la Chambre de commerce de Ceylan. Notre positionnement géographique est un levier mais il ne suffit pas en lui-même. Il faut savoir capitaliser dessus, prendre les bonnes décisions. »

Le Sri Lanka doit rembourser 50 millions d'euros à la Chine pour le seul port d'Hambantota chaque année, or le terminal a fini l'année 2016 déficitaire de 257 millions d'euros. Pour réduire la dette, un accord a été signé samedi 29 juillet : le Sri Lanka perd le contrôle du port, qui sera détenu à 70 % par deux entreprises publiques chinoises pour 99 ans. En plus, le gouvernement cède à la Chine 60 km<sup>2</sup> de terrains pour construire une zone industrielle.

Avec usines et entrepôts, le port trouvera une utilité, assure Pékin. Cet espace engloberait les arbres de la plantation de Samanda Hewage Gunadasa et ceux de tous ses voisins. En échange, les entreprises chinoises payent 1,12 milliard de dollars, ce qui allégera le fardeau de huit milliards de dollars dus par le Sri Lanka à la Chine.

En février, l'ambassadeur de la République populaire, Yi Xianliang, a prévenu : « Si nous avons le port mais pas de zone industrielle, à quoi sert le port ? Donc il faut avoir le port et la zone industrielle. » Mais ces arrangements font émerger un sentiment antichinois inédit. Historiquement, de par leur situation géographique, c'est de l'Inde, partenaire incontournable mais pesant, dont se méfient les Sri-Lankais.

C'est l'heure des offrandes au monastère bouddhiste situé sur la colline du village de Beragama, à quelques kilomètres du port, mais le Vénérable Vimalabudhi Thero prend le temps d'évoquer ce sujet crucial pour la



communauté. « Les Chinois veulent faire des profits et c'est bien naturel, mais il faut partager, que l'environnement n'en souffre pas et qu'ils utilisent un minimum de terrain. Là, si le port et la zone industrielle viennent à marcher et que la Chine en détient 80 %, ce n'est pas juste », juge le religieux.

Les projets chinois sont visibles à chaque coin de rue de Colombo. A 350 mètres dans le ciel, encore en travaux, la tour de télévision en forme de fleur de lotus est la deuxième plus haute structure d'Asie du Sud. En fin de journée, on voit les ouvriers chinois avec leurs casques jaunes sortir de chantiers portant le logo de sociétés telles que la Compagnie chinoise de construction et d'ingénierie. C'est également la Chine qui a fait construire une autoroute flambant neuve, qui relie la capitale au sud du pays.

La percée de Pékin sur l'île ne pourrait être plus visible que depuis Galle Face Green, l'esplanade emblématique de Colombo où les vagues de l'océan Indien viennent se briser. On y voit à quelques encablures les navires draguer le sable et le projeter plus loin. En poldérisant ainsi, les Chinois comptent faire émerger, pour 1,4 milliard de dollars, un immense quartier sur près de 270 hectares. Le président Xi Jinping en personne est venu lancer le chantier en 2014.

### **L'opposition est vive**

L'administration de M. Sirisena a tenté de faire marche arrière lorsqu'elle s'est installée au pouvoir. Les bateaux se sont arrêtés au printemps 2015 pour reprendre leur travail un an plus tard. L'opposition est vive. Mais quelle alternative avait l'administration pour éviter une glaciation avec Pékin ? Les promoteurs promettent la création de 83 000 emplois sur vingt ans. Le très officiel China Daily évoque la « perle scintillante de l'océan Indien ».

« Le projet est absolument inutile pour notre pays. L'aide chinoise n'est pas de l'aide, on la repaie en sable et en roche. Le chantier n'apporte pas d'emplois puisqu'ils envoient des Chinois. La vie des pêcheurs des alentours est détruite, mais le gouvernement s'en fiche », dénonce Sarath Iddamalgoda, un prêtre qui se trouve en première ligne du mouvement de protestation. « Le développement est nécessaire mais pas avec ces mégas projets sur une île exposée aux tsunamis, à l'érosion et aux inondations », fustige le géographe Jinadasa Katupotha, professeur à l'université Sri Jayewardenepura.

Le chantier jouxte le principal terminal à conteneurs du port de Colombo, lui aussi tenu par les Chinois. Il a une vocation commerciale, ne cesse de répéter Pékin lorsque les observateurs étrangers se demandent si son collier de perles ne vise pas aussi à encercler l'Inde. En 2014, un sous-marin et un navire d'appui de l'armée chinoise ont pourtant fait une escale remarquée à Colombo, en pleine visite du premier ministre japonais, Shinzo Abe. Le voisin indien a protesté. De sorte qu'en mai, alors que le premier ministre indien Narendra Modi s'apprêtait à visiter le Sri Lanka, Colombo a poliment refusé lorsque la Chine a présenté une nouvelle demande d'escale d'un de ses submersibles.

---

### *La « route de la liberté », contre-projet de l'Inde face à la « route de la soie » (Le Monde)*

2017-08-09

« Nouvelles routes de la soie » (4/8). Le premier ministre indien a lancé un projet de route commerciale : le « corridor de la croissance Asie Afrique ». Objectif : contrer l'influence chinoise.

La « route de la liberté » contre la « route de la soie ». Seulement quelques jours après l'organisation du premier « sommet des routes de la soie » à Pékin, le premier ministre indien Narendra Modi a dévoilé, en mai, à l'occasion d'une réunion de la Banque africaine de développement (BAD) qui se tenait pour la première fois à Ahmedabad, en Inde, un autre projet de route commerciale : le « corridor de la croissance Asie Afrique » (AAGC, Asia Africa Growth Corridor), surnommé la « route de la liberté ».

L'AAGC propose de créer une région Indo-Pacifique « libre et ouverte » en redynamisant d'anciennes routes maritimes reliant l'Afrique au Pacifique, en passant par l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est. Le projet porté par le Japon et l'Inde est aux antipodes des « routes de la soie ». Il met l'accent sur le « développement durable » plutôt que sur le commerce, et s'appuie exclusivement sur les voies maritimes à « bas coût » avec une « faible empreinte carbone ».



Selon le document préparatoire rendu public en mai, la « route de la liberté » reposera sur quatre piliers : le renforcement des compétences, la construction d'infrastructures durables, les projets de coopération dans les domaines de la santé, de l'agriculture, du secteur manufacturier et de la gestion des catastrophes naturelles et, enfin, le partenariat de « personne à personne ». Ces nouveaux corridors maritimes pourraient connecter le port de Jamnagar, au Gujarat, à Djibouti, ou encore Calcutta à Sittwe, au Myanmar. Le Japon offrira son expertise en matière de construction d'infrastructures et l'Inde mettra à profit sa présence sur le continent africain.

### **Faire barrage**

Cette initiative, lancée en novembre 2016 par M. Modi et son homologue japonais, Shinzo Abe, a été pensée comme une alternative à la « route de la soie », pour contrer l'influence chinoise. L'Inde et le Japon sont, avec les Etats-Unis, les seules grandes puissances à ne pas vouloir être associées au projet chinois. Tokyo s'inquiète des ambitions de Pékin en mer de Chine, notamment sur une chaîne d'îlots dont elle revendique la souveraineté. Et l'Inde craint d'être marginalisée sur son continent et sur les mers d'Asie par l'aménagement d'une route terrestre qui passe par le Cachemire pakistanais, revendiqué par New Delhi, et des voies maritimes l'encerclant dans son arrière-cour de l'océan Indien.

Cette expansion chinoise en Asie ravive de vieilles peurs héritées de la guerre sino-indienne de 1962. Tokyo et New Delhi espèrent enfin faire barrage aux ambitions commerciales chinoises en Afrique. « Le partenariat de l'Inde avec l'Afrique est fondé sur la coopération et répond aux besoins des pays africains. Il est sans condition et n'est motivé que par la demande », a insisté M. Modi.

---

## *Entre la Chine et la Russie, des discours de velours mais peu de réalisations (Le Monde)*

2017-08-10

« Nouvelles routes de la soie » (5/8). Au-delà des déclarations d'amitié entre Xi Jinping et Vladimir Poutine, les projets communs ont du mal à décoller.

La relation est au beau fixe et les dirigeants russe et chinois ne manquent pas une occasion de le démontrer. Recevant Xi Jinping à Moscou le 4 juillet, juste avant la réunion du G20 à Hambourg, Vladimir Poutine lui a remis l'ordre impérial de Saint-André l'apôtre, la plus haute distinction russe qui lui assure, au passage, une petite retraite de 34 412 roubles par mois (550 euros). Jusqu'ici seuls deux autres chefs d'Etat amis, le Kazakh Noursoultan Nazarbaïev et feu l'Azerbaïdjanais Heydar Aliyev, en avaient été gratifiés.

Pékin n'a pas été en reste et, quelques jours plus tard, toute critique à l'égard de Vladimir Poutine sur Sina Weibo, le Twitter chinois, est devenue interdite, ce qui a fait du chef du Kremlin le premier dirigeant étranger à bénéficier d'une telle protection. « C'est probablement la meilleure période de l'histoire du partenariat et de la coopération stratégique sino-russe », s'est enthousiasmé Xi Jinping à Moscou, ajoutant : « Nos pays travaillent dans un esprit d'égalité, de confiance et de soutien mutuel (...) à la jonction des routes de la soie et de l'Union eurasiatique. »

Le gigantesque projet chinois, cher à son dirigeant, de recréer de nouvelles routes commerciales entre l'Asie et l'Europe sur le modèle des anciennes pistes du commerce de la soie, englobe des dizaines de pays et suscite bien des appétits, avec 1 000 milliards de dollars (plus de 850 milliards d'euros) d'investissement déjà promis.

### **« Route de la soie de glace »**

Aussi, lorsque le sommet consacré à l'OBOR (« One belt, one road ») s'est ouvert le 14 mai à Pékin, Vladimir Poutine s'est propulsé au premier rang des 28 dirigeants conviés, en saluant l'initiative censée « changer le paysage politique et économique du continent eurasiatique ». « De nombreux modèles et indicateurs de développement économique sont pratiquement épuisés, a lancé à la tribune le président russe. Dans de nombreux pays, le concept de l'Etat social, inventé au XXe siècle, est en crise. Aujourd'hui, il est incapable d'assurer une croissance régulière (...). Le protectionnisme devient la norme. »



Dès 2014, confronté aux sanctions européennes et américaines adoptées en réaction à l'annexion de la Crimée et au conflit armé dans l'est de l'Ukraine, Vladimir Poutine s'est tourné vers son voisin chinois, non seulement pour sortir de son isolement, mais aussi dans l'espoir de trouver une alternative aux marchés occidentaux. De son côté, à peine arrivé au pouvoir fin 2012, Xi Jinping, lui-même en butte aux critiques américaines, a réservé sa première visite officielle à la Russie. Depuis, les deux hommes se sont vus à vingt-deux reprises lors de rencontres bilatérales.

« Les démonstrations publiques sont importantes pour la politique étrangère chinoise et russe où la symbolique joue un très grand rôle, mais dans la pratique, les pourparlers sur des projets concrets peuvent durer longtemps et ne pas produire toujours de résultats positifs », observe Alexandre Gabouïev, expert de l'Asie au centre de réflexion Carnegie à Moscou. Côté russe, le projet du siècle de l'ami chinois éveille en effet autant d'intérêt que d'inquiétude. Sur le papier, les nouvelles routes de la soie de Pékin privilégient d'abord les pays d'Asie centrale. La principale route terrestre relierait trois régions chinoises à l'Europe en passant par le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, puis l'Iran et la Turquie.

Une autre voie fait la part belle au Kazakhstan, en passant par la mer Caspienne. Une troisième associerait la Russie mais sur une portion limitée. Envisagée depuis longtemps, la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Moscou et Pékin – les deux capitales sont distantes de 7 000 km – reste, pour l'heure, à l'état de chimère. Le premier tronçon Moscou-Kazan (800 km), au sujet duquel les expertises sont toujours en cours, ne devrait pas voir le jour avant décembre 2021...

Reste la route maritime du Nord, qui implique un passage par l'Arctique, territoire de plus en plus investi par la Russie. Elle permettrait de réduire de près de 3 000 km la trajectoire et donc le délai de transport des marchandises entre Shanghai et Rotterdam à travers le canal de Suez. Cette « route de la soie de glace », ainsi que la nomment les autorités chinoises, suscite un vif intérêt à Pékin. « Nous sommes pour le développement en commun de corridors maritimes, en particulier la route du Nord, dans le but de développer la route de la soie de glace », a déclaré Xi Jinping dans *Rossiskaïa Gazeta*, le 3 juillet.

### **Discours fleuris**

Sur le plan des investissements réalisés au titre du projet OBOR, les projets peinent aussi à décoller. Les objectifs ambitieux en matière de commerce bilatéral, fixés à 100 milliards de dollars d'ici 2015, n'ont pas été atteints (66 milliards en 2016) et la coopération économique entre les deux pays reste, pour une large part, limitée aux ressources énergétiques. Il a fallu près de dix ans d'âpres négociations sur le prix du gaz pour que le pharaonique projet du gazoduc « Force de Sibérie » (4 000 km de tuyaux) aboutisse à un accord. Les premières livraisons de gaz russe vers la Chine, qui s'approvisionne jusqu'ici principalement au Turkménistan, devraient commencer en décembre 2019, a promis le patron de Gazprom, Alexei Miller.

« Les freins [à l'investissement], explique l'expert Alexandre Gabouïev, reposent sur la mauvaise réputation de la Russie auprès des investisseurs privés chinois, sur le manque d'information, l'absence de réformes structurelles et de protection des biens mais aussi l'évolution permanente des règles du jeu, la baisse des prix du pétrole et le contexte des sanctions. » Les tarifs douaniers, assouplis entre la Chine et le Kazakhstan, demeurent aussi un obstacle. A terme, estime toutefois M. Gabouïev, « un accord de libre-échange est peut-être possible, mais ce processus prendra plusieurs années ». Malgré les discours fleuris, la relation Chine-Russie continue à pâtir d'une méfiance stratégique héritée des multiples revirements du passé.

Les grands projets n'excluent d'ailleurs pas les risques de tensions. Le projet des routes de la soie dessiné par la Chine accroîtrait sensiblement son influence dans une zone que la Russie considère comme son arrière-cour stratégique. Elaborée depuis 2010, lancée en grande pompe en mai 2014 par le chef du Kremlin, l'Union économique eurasiennne, qui associe la Russie, le Kazakhstan et la Biélorussie, auxquels se sont ajoutés l'Arménie et le Kirghizistan, a été conçue comme un vaste espace économique, commercial et politique. Un espace largement emprunté par les routes de la soie.

« Le renforcement de l'influence chinoise est un processus inévitable que la Russie ne peut empêcher, affirme Alexei Gabouïev, mais aucun conflit territorial ne les oppose. La résolution de la question de la frontière en 2004 [dans les régions mitoyennes de l'Amour et de Heilongjiang] est l'un des réels succès de politique étrangère de Poutine depuis dix-sept ans. »



## *L'Éthiopie, nouvelle usine du monde (Le Monde)*

2017-08-11

La Chine est la locomotive du processus d'industrialisation accélérée du grand pays de la Corne de l'Afrique, le deuxième le plus peuplé du continent avec près de 100 millions d'habitants.

Peter Wan a le sourire jusqu'aux oreilles. Le quinquagénaire avance gaiement dans de grands hangars, où des dizaines d'ouvriers éthiopiens s'affairent près de machines à filer et à colorer du fil. « Nous en sommes au stade des essais de production », précise le consultant, en faisant visiter l'usine chinoise JP Textile, à l'entrée du parc industriel d'Hawassa, à 270 km au sud de la capitale éthiopienne, Addis-Abeba.

Bientôt, la main-d'œuvre transformera le fil « importé de Chine » en tissu, explique M. Wan. Puis le tissu prendra la forme de chemises made in Ethiopia, qui porteront les marques Calvin Klein ou Tommy Hilfiger, pour être exportées vers l'Europe et les Etats-Unis à l'attention d'une clientèle aisée. Mais s'il est officiellement opérationnel, ce parc, construit par les Chinois en neuf mois seulement, n'a pas encore commencé à exporter.

Ce projet de 220 millions d'euros est une nouvelle preuve de l'industrialisation accélérée de l'Éthiopie. La Chine, son premier partenaire commercial, est la locomotive de ce processus : construction, transports, télécommunications, Pékin investit tous azimuts dans ce grand pays de la Corne de l'Afrique, le deuxième le plus peuplé du continent, avec près de 100 millions d'habitants. La Chine a construit la nouvelle voie ferrée entre Addis-Abeba et Djibouti, qui entrera en service en octobre.

### **Influence chinoise**

Privée d'accès à la mer depuis l'indépendance de son voisin érythréen, en 1993, l'Éthiopie a besoin de Djibouti, petit Etat où transitent 95 % de ses exportations. Pékin mise aussi sur ce débouché maritime incontournable, au carrefour entre l'Afrique de l'Est, l'Asie, l'Europe et la péninsule Arabique, dans le cadre de son projet des « nouvelles routes de la soie ».

De Djibouti, l'Europe n'est qu'à une poignée de jours de transport en passant par le canal de Suez. Tout comme l'Asie centrale en traversant l'océan Indien. Ce plan ambitieux requiert des infrastructures de transports pour faciliter les échanges de marchandises. La Chine a un temps d'avance en Éthiopie, où elle a déjà construit des routes, une autoroute, et où son influence est flagrante.

Au total, les 279 entreprises chinoises opérant en Éthiopie ont enregistré un capital financier de près de 491 millions d'euros au cours des cinq dernières années. En vingt ans, les investissements chinois ont totalisé plus de 3,4 milliards d'euros et auraient créé 111 000 emplois.

Pays majoritairement agricole, l'Éthiopie a décidé de devenir le « hub » industriel de l'Afrique. Pour devenir un pays à revenu intermédiaire d'ici à 2025, Addis-Abeba applique à la lettre la deuxième phase de son plan de croissance et de développement (GTPII), avec le soutien indéfectible de Pékin.

### **« Mieux que le Bangladesh »**

Pour l'instant, le secteur manufacturier ne représente que 5 % du PIB. Il faut donc aller vite. Le 8 juillet, la crème des autorités éthiopiennes et des investisseurs étrangers inauguraient en grande pompe le parc industriel de Kombolcha, à près de 380 km au nord de la capitale. Le lendemain, c'était au tour de celui de Mekele, à plus de 760 km au nord d'Addis-Abeba.

Les Chinois veulent tirer profit des industries éthiopiennes du textile et de l'habillement, qui devraient d'ici peu transformer le pays en un nouveau Bangladesh. « Mieux que le Bangladesh », même, assure Yang Nan.

Le président de JP Textile sait de quoi il parle : le groupe Wuxi Jinmao Foreign Trade Company, dont il préside aussi le conseil d'administration, produit du tissu au Bangladesh depuis douze ans. Cinq mois seulement après son premier voyage en Éthiopie, il décidait d'y installer des filiales : JP Textile se trouve désormais à Hawassa et C & H Garment à Bole Lemi, un autre parc industriel aux portes d'Addis-Abeba.



« L’Ethiopie a deux avantages », détaille-t-il. D’une part, une énergie abondante et à bas coût, issue des projets hydroélectriques du pays. D’autre part, la possibilité de jouir d’exemptions fiscales, notamment grâce à l’African Growth and Opportunity Act.

### « Cheval de Troie »

Non sans ironie, cette loi américaine permet à certains pays africains, dont l’Ethiopie, d’être dispensés de droits de douane sur un ensemble de marchandises exportées outre-Atlantique afin de favoriser leur développement économique. « Tout le monde sait que les Etats-Unis sont le plus gros importateur de textile à travers le monde », se réjouit M. Wang.

« L’Ethiopie peut, à certains égards, représenter un “cheval de Troie” pour les entreprises chinoises qui entendent se servir de ce pays comme d’une plate-forme de réexportation vers des marchés plus prometteurs », analyse Xavier Aurégan, chercheur indépendant affilié au Centre de recherches et d’analyses géopolitiques de l’Institut français de géopolitique.

Autre atout de taille : une main-d’œuvre jeune, abondante et très bon marché. « Le coût du travail est le plus bas au monde », s’enthousiasme M. Wang. Comme la Chine d’il y a trente ans. Mais aujourd’hui, chez le géant asiatique, le salaire moyen est désormais de plus de 700 euros, trop pour demeurer l’usine du monde. L’avenir de la Chine passe donc par l’Ethiopie, où n’existe pas de salaire minimum.

Chez JP Textile, par exemple, la plupart des ouvriers sont rémunérés moins de 30 euros par mois. Est-ce de l’exploitation ? « Les salariés ne vont pas à l’usine avec un pistolet sur la tempe », relativise Arkebe Oqubay, conseiller spécial du premier ministre éthiopien et auteur de l’ouvrage *Made in Africa : Industrial Policy in Ethiopia* (2015, non traduit).

### Dur labeur et ponctualité

Pas de pistolet, mais une appréhension certaine. En délocalisant ses usines, la Chine exporte aussi ses méthodes de travail et sa discipline. Chez JP Textile, les ouvriers en retard doivent faire des pompes ou nettoyer le hangar, raconte Selam Negusie, jeune femme coquette et sûre d’elle de 23 ans.

Formée à Wuxi, sur la côte orientale de la Chine, cette contremaître éthiopienne parle un mandarin sans accroc. Auprès des Chinois, elle a appris « le dur labeur et la ponctualité », des valeurs inscrites un peu partout dans l’usine sur des bannières traduites en amharique, en anglais et en mandarin.

« Quand les Chinois te crient dessus, ils le font de manière positive ! », jure-t-elle. « Pour développer une industrie, nous avons besoin de gens qui travaillent dur », renchérit M. Nan, qui déplore un manque de productivité en Ethiopie.

L’idée est donc de former des superviseurs locaux qui prendront le relais de leurs homologues chinois. Avec les mêmes méthodes ? « Je n’ai encore puni personne mais s’il le faut, je le ferai », assure la jeune Selam. Selon la rumeur publique, dans certaines usines chinoises, comme celle d’Huajian, l’un des plus grands fabricants de chaussures au monde, également installé en Ethiopie, certains contremaîtres chinois n’auraient pas hésité à réprimander les ouvriers à coups de soulier lors de leur formation.

### Partenariat « gagnant-gagnant »

La Chine est « le partenaire le plus fiable » de l’Ethiopie, estimait le ministre chinois des affaires étrangères, Wang Yi, en visite à Addis-Abeba en juin. « Jusqu’à présent, c’est la Chine qui a été la plus généreuse avec nous », renchérit Arkebe Oqubay. Il balaie les accusations de néocolonialisme : « Qui met en cause la Chine ? Les anciennes puissances coloniales. L’Ethiopie n’a de préférence pour aucun pays. Nous nous occupons simplement de nos propres intérêts. »

C’est un partenariat « gagnant-gagnant », confirme Sisay Gemechu, le PDG de la Société de développement des parcs industriels en Ethiopie. L’Ethiopie a besoin de la Chine, car il lui faut des investissements et des infrastructures pour désenclaver son territoire.



Pour autant, « l’Ethiopie ne représente que 2 % du commerce entre la Chine et l’Afrique », rappelle M. Aurégan, qui évoque la structure déséquilibrée des échanges commerciaux entre la Chine et l’Ethiopie, qui importe, pour l’instant, à 90 % des produits finis de Chine. Enfin, malgré des atouts alléchants, l’environnement des affaires est complexe en Ethiopie et les coûts de transport élevés.

« L’Ethiopie n’est pas la seule à rêver des possibilités offertes par la Chine : Djibouti, le Kenya et la Tanzanie ne vont-ils pas se trouver en concurrence avec elle pour attirer les capitaux et projets chinois ? », s’interroge le chercheur. Il n’empêche, la relation entre les deux pays a de beaux jours devant elle. Le parc industriel sino-éthiopien de Dongguan est en construction dans la banlieue d’Addis-Abeba. En 2020, il s’agira de la plus importante zone économique spéciale du pays.

---