

Les obstacles surgissent sur la nouvelle route de la soie

🕒 21 nov 2018 - 07:00

👤 Daryl Liew, REYL

2 minutes de lecture

L'initiative est a priori avantageuse pour toutes les parties. Mais les critiques s'intensifient suite à plusieurs controverses.



Manifestation au Sri-Lanka contre le port de Hambantota. ©Keystone

Il y a cinq ans, le président chinois Xi Jinping a présenté pour la première fois l'initiative pour une nouvelle route de la soie (Belt & Road Initiative) vers la Chine. Comparé au plan Marshall mis en place par les Etats-Unis après la Seconde Guerre mondiale, cette nouvelle route de la soie vise à combler le manque d'infrastructures dans les pays en développement en Asie, en Europe et en Afrique afin d'améliorer la liaison entre les pays. Faire d'une pierre trois coups: la Chine accroît ainsi son influence dans ces régions, elle crée aussi des emplois pour les travailleurs chinois et génère du business pour les entreprises chinoises. Bien que cette nouvelle route de la soie semble être avantageuse pour toutes les parties, les critiques s'intensifient après que plusieurs projets liés à cette initiative fassent l'objet de controverses.

Le projet notoire du port sri-lankais de Hambantota est présenté comme une mise en garde contre les répercussions potentielles de la «politique de surendettement» de la Chine. L'ancien président sri-lankais Mahinda Rajapaksa a mené à bien le projet portuaire malgré de multiples études de faisabilité montrant qu'il s'agissait d'un échec sur le plan commercial. Il s'avère que les prêteurs habituels ont accordé le projet à Pékin, le seul disposé à le financer, mais à des taux d'intérêt relativement élevés. Le port n'a pas réussi à susciter l'intérêt des armateurs et le poids croissant de la dette du Sri Lanka a finalement forcé le gouvernement à céder le contrôle du port et des 15'000 acres de terre qui l'entourent à une entreprise d'État chinoise, en vertu d'un bail de 99 ans et d'un échange de 1,12 milliard de dollars US de créances contre des actions. Bien que l'attrait commercial du port semble limité, il est stratégiquement bien situé et l'on craint que la Chine ait l'intention de le convertir en base navale, bien que le contrat de location interdise toute activité militaire.

Les problèmes liés au port de Hambantota au Sri Lanka font des vagues au Myanmar.

Il semblerait que l'exemple du port de Hambantota ait poussé le Myanmar à réduire la taille d'un port en eau profonde de 9 milliards de dollars prévu dans le golfe du Bengale, craignant que celui-ci ne tombe sous le contrôle de la Chine, si le Myanmar ne parvenait pas à rembourser sa dette. De plus, ce port stratégiquement bien situé permet à la Chine d'expédier des ressources de l'océan Indien vers le sud de la Chine par voie terrestre, en contournant le détroit de Malacca, une voie navigable clé qui peut facilement être bloquée.

Le Pakistan a également bénéficié largement du financement chinois. Les projets du corridor économique Chine-Pakistan (CPEC), dont on a beaucoup parlé, ont une valeur totale de 62 milliards de dollars, dont un tiers a déjà été investi dans 22 projets, et neuf ont été achevés. Ces projets liés au CPEC ont contribué à stimuler la croissance du PIB du Pakistan, le portant à son plus haut niveau en 13 ans, soit 5,8 % pour l'exercice 2018. Cela s'est toutefois fait au prix d'un double déficit budgétaire et de balance courante, ce qui a ramené les réserves de change du Pakistan à leur plus bas niveau en quatre ans. Pour éviter une éventuelle crise de balance des paiements, le nouveau gouvernement pakistanais a obtenu de l'Arabie saoudite un soutien financier de 6 milliards de dollars sous forme d'un crédit relais et de conditions de paiement favorables pour le pétrole. Le Pakistan envisage également de revoir les contrats de la nouvelle route de la soie en vue de réduire le poids de sa dette.

Face aux coûts de financements élevés, la Chine va tenter d'optimiser et de diversifier son financement.

On pourrait penser que les problèmes qui se sont posés sont typiques de l'exécution de projets à long terme dans des pays en développement, surtout lorsqu'il y a un changement de régime politique en cours de route. Un dénominateur commun lié à la nouvelle route de la soie est apparu au Sri Lanka, au Pakistan, aux Maldives et en Malaisie: il y a eu un changement politique dans chacun de ces pays, et les nouveaux dirigeants ont cherché à revoir et renégocier les contrats convenus sous le régime précédent.

Pour être honnête, la Chine a écouté les remarques. En ce qui concerne les coûts de financements élevés, la Chine va tenter d'optimiser et de diversifier son financement par des obligations sur la nouvelle route de la soie pour inclure davantage d'investissements directs étrangers, de partenariats public-privé et d'investissements en capitaux, plutôt que de compter uniquement sur les prêts commerciaux, généralement plus coûteux. Outre le fait qu'elle pourrait éventuellement inclure l'Arabie saoudite dans certains projets au Pakistan, la Chine serait en pourparlers avec le Japon pour participer à d'autres projets sur la route de la soie - peut-être en Thaïlande. Le Japon jouit d'une solide réputation en Asie, ayant une longue expérience dans le financement de projets de développement. Si le Japon soutient la Chine, cela pourrait apaiser les inquiétudes de certains pays au sujet de l'agenda occulte de la Chine. Ces recalibrages sont nécessaires à la poursuite et au succès de la nouvelle route de la soie.



Daryl Liew

Responsable des investissements à Singapour

Après avoir démarré sa carrière chez Providend Ltd à Singapour en 2001 où il a siégé au comité de Placement et géré les portefeuilles de la société. Daryl Liew a rejoint REYL SINGAPORE PTE. LTD. en 2010 en tant que responsable des investissements et de la gestion de portefeuilles. Daryl Liew est connu dans le monde de l'investissement et intervient régulièrement dans les médias en tant qu'expert du marché Asiatique.



Fondé en 1973 à Genève par Dominique Reyl, le Groupe REYL est un groupe bancaire diversifié et indépendant employant 215 personnes et avec plus de 15 milliards de francs sous gestion. Au-delà de son métier historique de Wealth Management, le Groupe REYL a fortement diversifié ses activités depuis une quinzaine d'années et compte cinq lignes de métier complémentaires: Asset Management, Corporate & Family Governance, Corporate Advisory & Structuring et Asset Services. [Plus d'info \(http://www.reyl.com\)](http://www.reyl.com).