

Le mois prochain, Pékin accueillera le Forum de la Ceinture et de la Route pour la coopération internationale, consacré à la recherche de solutions aux problèmes que rencontrent les économies mondiales et régionales. L'Initiative Ceinture et Route renvoie à la Ceinture économique de la Route de la soie et de la Route de la soie maritime du XXIème siècle. Cette initiative, proposée par le président chinois Xi Jinping en 2013, vise à relancer les anciennes routes commerciales qui traversent l'Asie, l'Afrique et l'Europe. En date du 18 avril, 28 chefs d'Etat et de gouvernement avaient confirmé leur présence au forum.



Dans la zone industrielle portuaire de Lianyungang, dans la province du Jiangsu, des cuves en acier utilisées pour fabriquer un type spécial de pétrolier sont vérifiées par des ouvriers de l'entreprise Tianming Special Vehicle Manufacturing Co., qui exporte au Moyen-Orient, en Amérique du sud et en Afrique. SI WEI / FOR CHINA DAILY

UN RÉSEAU ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE DE LA PLANÈTE

L'objet du Forum de la Ceinture et de la Route de la soie le mois prochain sera de rendre les choses claires : l'Initiative du même nom porte sur une mise en valeur commune, pas seulement pour la Chine. Reportage de **Andrew Moody**.

Avec la venue, le 14 mai prochain à Pékin, de 28 chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que de 1200 délégués de pays du monde entier, le décor sera planté pour la tenue d'une réunion qui aura d'énormes retombées sur l'économie internationale pendant des années. De fait, un expert chinois affirme que l'Initiative Ceinture et Route, qui sera au centre des débats, pourrait s'avérer d'une importance égale à la création de l'Union européenne (la Communauté économique européenne à l'époque) en 1958. « Je pense que cela pourrait être d'une ampleur équivalente », dit Wang Yiwei, directeur de l'Institut des affaires internationales et du Centre des études européennes à l'Université Renmin de Chine, à Pékin. « On n'a jamais vu, auparavant, une telle ambition de réaliser une telle connectivité à l'échelle mondiale », dit-il à propos de l'Initiative, qui avait été proposée par le Président Xi Jinping lors d'un discours prononcé au Kazakhstan en septembre 2013. La manifestation de Pékin, à savoir le Forum de la Ceinture et de la Route pour la coopération internationale qui se tiendra les 14 et 15 mai, « sera un événement majeur pour l'Initiative, qui entrera dans sa phase 2.0 », précise M. Wang. « On assistera à la création des mécanismes qui introduiront une mondialisation d'un type nouveau ». Depuis que M. Xi a dévoilé l'Initiative – qui est constituée de la Ceinture économique de la Route de la soie et de la Route de la soie maritime du 21ème siècle –, plus de 40 pays et d'organisations internationales ont signé des accords de coopération avec la Chine, et le pays a investi quelque 50 milliards de dollars (47 milliards d'euros) dans des projets d'infrastructure essentiellement.



Sun Yongfu, ancien directeur général du département européen au sein du ministère du Commerce chinois

L'un des buts du forum, au demeurant, sera de faire du concept même, non plus une initiative dirigée par la Chine et donnant lieu à des accords bilatéraux, mais une action multilatérale qui favorisera une plus grande connectivité à l'échelle planétaire. M. Xi n'a pas caché les ambitions qu'il nourrit pour l'Initiative Ceinture et Route au Forum économique mondial de Davos en janvier dernier, où il s'est fait le défenseur de la mondialisation et où il a demandé aux pays d'œuvrer ensemble à la gestion des nombreuses incertitudes auxquelles le monde est confronté. « Nous devrions nous prendre par la main et relever le défi », a-t-il dit. « Ce sont les braves qui font l'Histoire. Stimulons la confiance, agissons et marchons brasse-dessus, bras-dessous vers un avenir radieux ». Les principaux éléments tangibles de l'Initiative à ce stade sont le Fonds de la Route de la soie, pour lequel en 2014 le gouvernement chinois a promis 40 milliards de dollars d'investissements dans les pays situés en bordure des routes, et la Banque asiatique d'investissement pour les infras-



Wang Huiyao, président et fondateur du Center for China & Globalization

tructures, dont de nombreux pays occidentaux figurent parmi les membres fondateurs, notamment la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne ainsi que des pays asiatiques de premier plan tels que l'Inde, le Pakistan et le Vietnam. Hugh White, professeur d'études stratégiques à l'Université nationale australienne et jadis conseiller de l'ancien Premier ministre Bob Hawke, est persuadé que le forum consistera à établir clairement que l'Initiative est pour tout le monde et pas seulement la Chine. « Pour que cela marche, il faut que ce soit quelque chose dont la prise en charge et l'acceptation soient largement partagées plutôt que d'être une simple initiative de Pékin », explique-t-il. « Le potentiel existe pour en faire quelque chose d'une très grande portée. Les pays participants seront partie prenante dans la création d'une vision et d'un cadre qui orienteront la mondialisation au cours des prochaines décennies. C'est donc d'une immense importance ». Tom Miller, analyste principal chez Gavekal Research et auteur du nouveau livre

China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road (Le rêve asiatique de la Chine : l'édification d'un empire le long de la Route de la soie) convient que l'objectif est d'expliquer clairement que l'Initiative est réellement une affaire de mise en valeur commune. « L'erreur que l'on peut faire sur l'Initiative Ceinture et Route est de penser qu'il s'agit d'un projet purement chinois », dit-il. « Ce ne peut justement pas être le cas car quelle que soit son action (celle de la Chine), elle est conduite avec des entreprises dans d'autres pays. Ce ne peut donc être qu'une question de développement en commun ». Edward Tse, fondateur et président de Gao Feng Advisory, un cabinet de conseil en gestion d'entreprise, pense que l'Initiative Ceinture et Route est encore en gestation

CONTACTEZ-NOUS

China Daily
15, rue HuiXin Dongjie, district de Chaoyang, Pékin, Chine 100029
+86 (0) 10 64918366
chinawatch@chinadaily.com.cn
Publicité : +86 (0) 10 64918631; ads@chinadaily.com.cn
Site internet : www.chinadaily.com.cn
Suivez-nous sur : Facebook.com/chinadaily twitter.com/ChinaDailyUSA

China Daily USA
1500, Broadway, Suite 2800, New York, NY 10036
+1 212 537 8888
editor@chinadailyusa.com

et que le forum consistera précisément à examiner les progrès accomplis ainsi qu'à fournir une vision pour l'avenir. « Il est crucial pour l'ensemble de l'Initiative. C'est pour discuter de la prochaine étape que tous ces dirigeants se rassemblent ». M. Tse rappelle que « l'Initiative Ceinture et Route était au départ un concept mais le concept s'est vite transformé pour donner lieu à plusieurs idées tangibles telles que la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures et le Fonds de la Route de la soie, ainsi qu'à quelques projets d'infrastructures très réels. Nous n'avons pas une vision claire à 100% de l'état de l'Initiative ou de ce que donnera son évolution, mais d'un autre côté, les participants ont beaucoup d'intérêts en commun et voudront être de la partie ». Certaines personnes critiques de l'Initiative y voient de la part de la Chine une tentative de l'utiliser comme un moyen d'exercer une plus grande influence géopolitique. Shen Dingli, professeur de relations internationales et doyen de l'Institut des études internationales à l'Université Fudan de Shanghai, s'inscrit en faux contre cette interprétation. « Nous n'avons aucune visée géopolitique. Ce n'est pas une stratégie. Au début », fait-il valoir, l'Initiative « était bilatérale mais elle peut aussi concerner la collaboration de la Chine avec deux pays ou plus et elle peut par ailleurs comporter des projets auxquels la Chine ne participe pas du tout. S'il le souhaite, le Japon peut également en faire partie. C'est une initiative portant sur l'inter-connectivité à l'échelle mondiale. La Chine n'est en rien tenue de participer mais c'est le pays qui a lancé l'Initiative. Voilà tout ». Shi Yinong, directeur du Centre des études américaines à l'Université Renmin de Chine et l'un des principaux experts chinois en matière de politique étrangère, affirme que l'Initiative ne marcherait tout simplement pas si elle était perçue comme un instrument géopolitique chinois. « Si elle ne concernait que les intérêts géopolitiques de la Chine, alors les autres membres seraient méfiants et auraient leurs propres intérêts à faire valoir », assure-t-il. « Ce n'est certainement pas le message que la Chine veut transmettre. La Chine a bien sûr un grand nombre d'intérêts géopolitiques mais elle les considère comme étant totalement distincts de l'Initiative ». Compte tenu du programme protectionniste de la nouvelle administration américaine, l'Initiative Ceinture et Route réaffirmerait l'engagement de la Chine en faveur d'une nouvelle forme de mondialisation basée sur la connectivité internationale. Wang Huiyao, président et fondateur du Center for China & Globalization, le plus grand centre de réflexion indépendant en Chine, estime que le forum offre l'occasion de réaffirmer d'une certaine façon l'importance de la mondialisation. Pour lui, l'Initiative « pourrait s'avérer être le nouveau moteur de la mondialisation et fournir l'élan nécessaire pour stimuler l'économie mondiale aussi bien que la croissance économique pour l'avenir. Cela fait trois ans qu'elle a été proposée pour la première fois et le temps est venu de s'attaquer aux choses sérieuses ».

China Daily Asia Pacific
China Daily Hong Kong
Room 1818, Hing Wai Centre, 7 Tin Wan Praya Road Aberdeen, Hong Kong
+852 2518 5111
editor@chinadailyhk.com

China Daily UK
90 Cannon Street, London EC4N6HA
+44 (0) 20 7398 8270
editor@chinadailyuk.com

China Daily Africa
P.O. Box 2728100100, Nairobi, Kenya
+254 (0) 20 522 3498
editor@chinadailyafrica.com

© 2017 China Daily
Tous droits réservés

Port reconstruit : borne du succès sur la Route de la soie

Voies ferrées, autoroutes, oléoducs-gazoducs et câbles : tels sont quelques-uns des produits faisant appel aux matières premières qui donnent forme à un couloir économique visant notamment à améliorer les liens entre la Chine et le Pakistan. Reportage de **Chen Yingqun**.

Il y a environ quatre ans, le port en eau profonde de Gwadar, dans le sud-ouest du Pakistan, était en ruine : équipements délabrés et inutilisables, cuves de pétrole rouillées, déchets abandonnés un peu partout. Des entreprises chinoises ont eu beaucoup de travail pour remettre le port à niveau, en le dotant d'installations flamant neuves en matière de conteneurs de marchandises, de matériel divers et de nouveaux bâtiments. Ce contraste entre l'ancien et le neuf ressort dans un récent rapport fondé sur des recherches sur le terrain concernant le port. Les énormes changements que la Chine a effectués au port de Gwadar font partie du Couloir économique Chine-Pakistan, indique le rapport. Le concept du couloir a été lancé par le Premier ministre Li Keqiang en mai 2013 lors d'un voyage au Pakistan. Il s'agit de renforcer la connectivité et la collaboration dans des domaines tels que le transport, l'énergie et les affaires maritimes entre les deux pays. C'est un projet phare de l'Initiative Ceinture et Route. Lorsque le Président Xi Jinping s'est rendu au Pakistan en 2015, les deux pays sont convenus de former une structure de coopération de type « 1-4 », le port de Gwadar, les infrastructures de transport, l'énergie et la collaboration industrielle étant les quatre domaines clés autour du centre constitué par le couloir. On estime que le coût total des projets concernés s'élèvera à des milliards de dollars et que leur réalisation sera achevée avant 2030.



Acheminement de marchandises au port de Gwadar au Pakistan. Le port est un élément clé du Couloir économique Chine-Pakistan.
HUANG ZONGZHI / XINHUA

“
La réalisation des infrastructures contribuera au développement économique du Pakistan.”

Liu Ying
CHARGÉ DE RECHERCHE À L'INSTITUT CHONGYANG

La liaison routière entre Kashgar et Gwadar,

mise en service en novembre dernier, a vu 60 camions partis de Kashgar parcourir 3 115 kilomètres en 15 jours pour atteindre le port de Gwadar le 12 novembre. Le lendemain, les marchandises acheminées étaient expédiées par bateau vers différents marchés, notamment au Moyen-Orient et en Afrique. Cette connectivité illustre la façon dont le Couloir économique Chine-Pakistan est devenu une réalité, indique l'ambassade de Chine au Pakistan. Liu Ying, chargé de recherche à l'Institut Chongyang et rédacteur principal du rapport, explique que le couloir fait le lien entre la Ceinture économique de la Route de la soie

et la Route de la soie maritime du XXIème siècle, ce qui profitera non seulement à la Chine et au Pakistan, mais à tous les pays traversés par la route. Dans le cadre du couloir, des investissements ont été réalisés dans plus de 30 projets, notamment des voies ferroviaires, des liaisons routières, des réseaux d'oléoducs et des canaux de fibres optiques. « La réalisation des infrastructures contribuera au développement économique du Pakistan », souligne M. Liu. En outre, le port de Gwadar est appelé à devenir la principale porte maritime vers l'Asie centrale. Il deviendra par ailleurs plus facile d'expédier des

produits depuis Xinjiang et des pays d'Asie centrale vers d'autres régions. « Le couloir permettra de réduire de 60 à 70% la durée du transport des marchandises depuis le port de Gwadar vers la Chine occidentale et les régions d'Asie centrale », précise M. Liu. Pour Muhammad Shehbaz Sharif, ministre principal de la province du Punjab au Pakistan, on constate avec l'Initiative Ceinture et Route que la Chine prend des mesures concrètes pour mettre en place un modèle de développement qui ne fait pas que l'avantager mais permet aussi de bâtir des partenariats profitables visant à répartir les fruits de la prospérité. Le ministre fait savoir que des projets évalués à 30 milliards de dollars (28 milliards d'euros) sont en cours. Huit zones industrielles prévues dans tout le Pakistan attireront des investissements et créeront des emplois. On estime qu'à la faveur d'une tranche majeure de l'investissement dans le cadre du Couloir économique Chine-Pakistan, soit 34 milliards de dollars affectés à des réalisations dans le secteur de l'énergie, le Pakistan verra son produit intérieur brut croître de 2 points de pourcentage à leur achèvement. Le projet de couloir fait par ailleurs partie de la Vision 2025 du Pakistan, qui vise à débloquer l'immense potentiel contenu dans le pays. Les responsables pakistanais président qu'il créera plus de 2,3 millions d'emplois d'ici à 2030 et fera progresser la croissance économique annuelle du pays de 2 à 2,5 points de pourcentage. Pour le Premier ministre du Pakistan, Nawaz Sharif, il est de nature à changer la donne pour la région tout entière. Le développement du port de Gwadar est aussi, sur le plan local, un facteur essentiel qui apportera plus de stabilité et de sécurité à la région, améliorant parallèlement la vie des gens, indique M. Liu. Des entreprises chinoises sont par ailleurs chargées de l'expansion de la Zone économique spéciale de Gwadar, qui est bâtie sur un site de 923 hectares contigu au Pakistan », souligne M. Liu. A l'intérieur, la construction d'une zone pilote de 25 hectares proche du port doit être achevée avant la fin 2020. Le rapport indique que le projet est déjà réalisé à environ 70%.

Des « perles » sur une route au croisement de l'ancien et du moderne

Par **Ren Qi**

Les villes modernes de l'Ouzbékistan, un pays imprégné d'histoire, brillent sous le soleil telles des perles jonchant la Route de la soie il y a des milliers d'années. Bravant l'éclat du soleil et les tempêtes de sable, les marchands venus de Chine ont commencé à arriver dans la ville de Boukhara sous la dynastie des Han (206 avant J.-C. – 220 de notre ère). Certains y sont restés tandis que d'autres ont poursuivi leur chemin sur la Route de la soie en quête d'autres marchés. Connue comme la « perle scintillante de la Route de la soie », la cinquième plus grande ville de l'Ouzbékistan est vieille de plus de 2 500 ans. A l'époque où l'ancien axe commercial était très fréquenté, de longues caravanes venues du monde entier se dirigeaient vers Boukhara, attirées par la légende d'un oasis magique caché entre deux déserts. Selon certains documents, les premières caravanes sont apparues sur la Route de la soie en 138 avant J.-C., lorsque la Chine ancienne a ouvert ses frontières au commerce. Le premier Chinois à avoir franchi les terres ouzbèkes du nord au sud est Zhang Qian, un émissaire de l'Empereur Wu des Han (156–87 avant J.-C.). Avec ses compagnons, il a évoqué dans ses écrits des royaumes prospères : ceux de Boukhara, Fergana et Samarkand, tous nouveaux territoires de l'Ouzbékistan. Deux mille ans plus tard, les liens avec la Chine perdurent. En juin 2016, le Président Xi Jinping et son épouse, Peng Liyuan, ont effectué une visite de la ville, site du patrimoine mon-

dial de l'UNESCO, en compagnie de Shavkat Mirziyoyev, alors Premier ministre et aujourd'hui président du pays. Boukhara était la première étape de la visite d'Etat de M. Xi en Ouzbékistan. Au cours de son séjour, il a visité la forteresse Ark, qui, jadis, servit de résidence aux anciens chefs du pays et est désormais un musée culturel abritant de nombreuses antiquités, notamment un manuscrit du Coran, des objets artisanaux, des pièces de monnaie anciennes et des armes. M. Xi a déclaré que sa visite aiderait la Chine et l'Ouzbékistan à perpétuer l'esprit de l'ancienne Route de la soie, favoriserait l'amitié entre les peuples des deux nations et promouvoir l'Initiative Ceinture et Route des temps modernes. Nonobstant la modernité de la ville, les commerçants de Boukhara accueillent toujours leurs clients exactement aux mêmes endroits où le faisaient leurs ancêtres – sous les anciennes coupoles marchandes dans les rues environnantes. Mubashira Bahshilova, un guide touristique local, explique : « On peut encore ressentir l'atmosphère de Boukhara et ses couleurs comme à l'époque où cette ville ancienne était un gros centre de négoce sur la Route de la soie. Aujourd'hui encore, sous ses coupoles marchandes, on vend ce qui y était apporté il y a des siècles, ainsi que les objets artisanaux typiques fabriqués localement ». Boukhara est depuis longtemps non seulement un centre de négoce mais aussi un foyer d'érudition, de culture et de religion. Au cours

de l'âge d'or de l'empire samanide (819–999), c'était une base majeure du monde musulman, devancée seulement par Bagdad. Le mausolée d'Ismaïl Samani, un puissant émir des Samanides, constitue un monument phare du centre historique qui regorge de mosquées et de madrasas. La structure est l'une des réalisations les plus reconnues de l'architecture d'Asie centrale, exceptionnelle par son style qui conjugue des motifs zoroastriens et islamiques. M. Xi, qui s'est rendu au mausolée pendant sa visite d'Etat, a dit que le circuit qu'il a effectué dans Boukhara lui a donné une meilleure compréhension du rapport profondément enraciné dans l'histoire entre la Chine et l'Ouzbékistan. Les liens modernes de ces pays sont parfaitement illustrés par un projet d'unité de fabrication et de traitement en profondeur de verre à vitres dans la ville ouzbèke de Jizzakh, à 380 kilomètres à l'est de Boukhara. La construction de l'usine, qui bénéficie d'un investissement de la Mingyuanshu Corp of China, a été lancée l'an dernier dans le parc industriel de Jizzakh et la première tranche devrait être achevée en mai prochain, la production manufacturière devant commencer peu après. Li Xiangchen, le patron de l'entreprise, indique que l'ensemble du projet, qui comporte cinq types différents de chaînes de fabrication de verre, est prévu pour être terminé en septembre 2019, qui verra sa société devenir le premier producteur de verre à vitres en Asie centrale.



Photo du haut : un artiste ouzbek en plein travail dans son atelier installé dans une galerie marchande à Boukhara, en Ouzbékistan. Photo du bas : après une année d'études à l'Institut Confucius de Tachkent, capitale de l'Ouzbékistan, Dostonbek Uktamov, âgé de 15 ans, peut écrire son nom en mandarin. PHOTOS BY REN QI / CHINA DAILY