DOCUMENT D'INFORMATION SUR L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' (ICR)

Les Amis de la Terre
Asie-Pacifique

Les Amis
de la Terre
Asie-Pacifique

Auteurs Eugene Simonov & Hemantha Withanage
Rédacteurs Aoife Fogarty & Sam Cossar-Gilbert
Designer Somerset Bean

DOCUMENT D'INFORMATION SUR L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' (ICR)

TABLE DES MATIÈRES

1 QU'EST-CE
QU'EST-CE QUE L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ? 4

2 QUI
D'OÙ VIENT L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ? 8

3 OU
QUI FINANCE, MET EN ŒUVRE ET FAIT CAMPAGNE POUR L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ? 11

4 COMMENT
COMMENT ABORDER L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ? 16

1
QU'EST-CE QU'EST-CE QUE L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ?

Le Secrétaire général du parti communiste chinois et Président de Chine, Xi Jimping, présenta en 2013 le projet de « Nouvelle ceinture économique de la route de la soie » et la « Route maritime de la soie pour le 21e siècle ». Au départ, il s'agissait de deux initiatives régionales distinctes mais, en 2015, elles furent élargies et fusionnées dans ce qui, dénommé d'abord « Une ceinture, une route »[1], fut plus tard appelé « L'initiative 'La Ceinture et la Route' » (Belt and Road Initiative, ou BRI selon l'acronyme anglais). La définition actuelle de la ICR fut publiée par la Commission nationale pour le développement et la réforme (NDRC) :

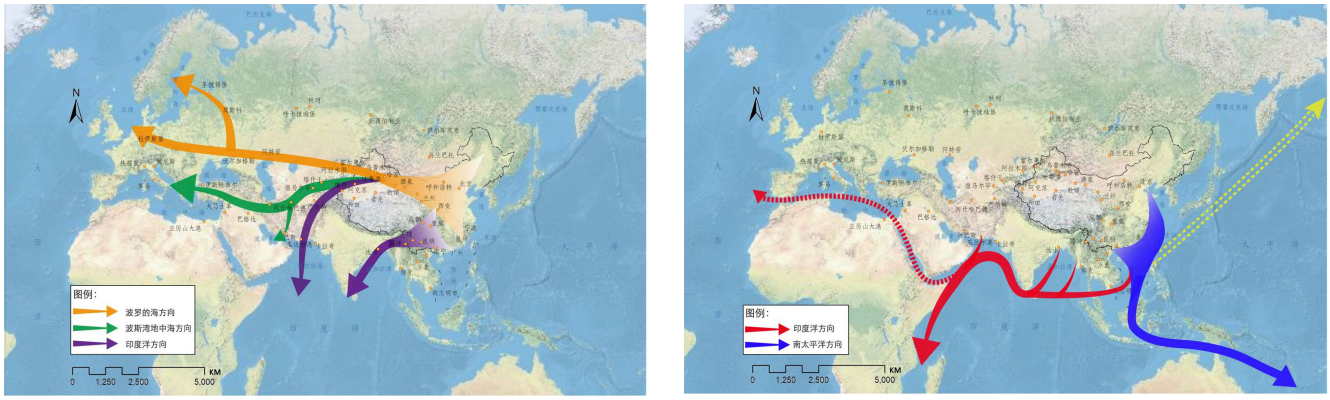
> « *L'initiative 'La Ceinture et la Route'* est un cadre de coopération économique et la plus large plateforme de coopération. La ICR est inclusive mais elle n'est pas exclusive. Au début, les pays participants étaient 64 et la ICR était centrée sur l'Asie, l'Europe et l'Afrique, mais tous les pays et régions sont les bienvenus. C'est une initiative de la Chine et tout pays pourra proposer une initiative avantageuse pour lui. Mais la Chine aspire à ce que tout le monde y gagne et que la prospérité soit partagée.[2] »

L'initiative envisage la construction de **six grands corridors de coopération économique** et de plusieurs pivots maritimes dans toute l'Eurasie, au moyen d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et énergétiques. Sur terre, il est prévu de construire un nouveau pont eurasien et de développer les corridors économiques Chine-Mongolie-Russie, Chine-Asie centrale-Asie occidentale, Chine-Indochine, Chine-Pakistan, et Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar. Sur mer, l'initiative se centrera sur la construction de grands ports maritimes en Asie, en Europe et en Afrique pour assurer l'efficacité du transport.[3] La ICR est aussi en train de s'élargir davantage pour inclure des projets latino-américains.

D'après le document officiel 'Vision', l'initiative vise à « améliorer le destin de l'humanité » en poursuivant les 'Cinq objectifs de la ICR' :

1. **Améliorer la coordination des politiques**
2. **Connecter l'infrastructure**
3. **Construire un commerce sans entrave**
4. **Explorer de nouvelles approches de l'intégration financière**
5. **Promouvoir les liens interpersonnels**

Selon le ministère du Commerce chinois, en 2018 il y avait 7 721 projets ICR. Les investissements ICR estimés depuis 2013 varient beaucoup, de 460 milliards USD[4] à 2 trillions, ce dernier chiffre provenant de la Commission chinoise de réglementation de la banque et des assurances.[5] Mais l'investissement dans la ICR ne représente qu'une partie des investissements directs non financiers faits par la Chine à l'étranger en 2018.[6] Cependant, il n'existe pas de grosses différences entre un projet ICR et un quelconque investissement direct de la Chine à l'étranger. Beaucoup de projets préalables ont été rebaptisés pour les intégrer dans la ICR, celle-ci étant la stratégie générale pour une bonne partie des investissements chinois à l'étranger.



La **figure 1** de la NDRC représente les vecteurs de développement initiaux de la 'Nouvelle ceinture économique de la route de la soie' (à gauche) et de la 'Route maritime de la soie pour le 21e siècle' (à droite).

LA ICR, NOUVEAU VÉHICULE DE LA MONDIALISATION

Selon les autorités chinoises, la ICR est en train de « construire une communauté de destin pour l'humanité » (mondialisation), mais fondée sur un « socialisme aux caractéristiques nettement chinoises ». Jusqu'ici, cela s'est traduit par le financement de l'infrastructure, par un type différent de financement conditionnel (sans conditions concernant la politique économique mais avec l'exigence d'utiliser les entreprises publiques chinoises), par moins de transparence et par l'absence de de procédures réglementées.[7] L'initiative 'La Ceinture et la Route' est un projet audacieux pour éperonner le développement mondial, mais ses propositions ne se distinguent presque pas des approches mises en œuvre lors des vagues de mondialisation précédentes.

La ICR est un reflet des intérêts nationaux et étrangers de la Chine au moment où le pays monte sur la scène internationale pour devenir un grand pouvoir politique et économique mondial. Elle vise à créer de nouveaux marchés extérieurs pour les entreprises publiques qui ont des problèmes de surcapacité, à sécuriser l'ouest de la Chine, à défendre ses intérêts géopolitiques et à créer l'opportunité d'influer profondément sur les 'normes internationales'. Elle est critiquée aussi bien par les forces néolibérales que par les forces progressistes, dont certaines la voient comme une nouvelle forme d'impérialisme, puisque « la fonction du capital financier de générer des bénéfices essaie de trouver des marchés et des possibilités d'investissement à l'extérieur lorsque l'économie nationale n'est plus capable de générer des bénéfices comparables ».[8] Cependant, il existe de nombreuses différences notables entre le mode d'expansion de la Chine et l'Aide publique au développement (APD) ou le mode 'pragmatique' d'expansion des sociétés transnationales.

L'INFRASTRUCTURE DE LA CONNECTIVITÉ

La ICR est le plus souvent décrite comme un « plan de développement de l'infrastructure » centré sur l'énergie et les transports : routes, ponts, gazoducs, réseaux de transmission d'électricité, ports, chemins de fer et centrales électriques. Le plan comporte un sous-ensemble considérable de projets d'infrastructure concernant soit l'importation de produits dont la Chine a besoin (par ex., des pipelines en Asie centrale, au Myanmar ou en Russie), soit le développement d'artères et de centres de transport qui facilitent les échanges de la Chine avec d'autres pays (par ex., des ports au Sri Lanka, au Pakistan et en Grèce). La vision de l'infrastructure de la ICR part du mythe de « le déficit de XXX trillions en infrastructure de l'Asie », créé et divulgué au départ par la BAD et d'autres banques de développement multilatérales sans trop se soucier des questions de durabilité.

Dans le cadre de la ICR, la Chine est en train de promouvoir l'Interconnexion énergétique mondiale (GEI d'après l'anglais)[9], un super-réseau électrique transfrontalier qui permettra d'utiliser de grandes sources d'énergie renouvelables. La GEI est surtout mise en œuvre et dominée par 2 ou 3 grandes compagnies chinoises. De 2013 à février 2018, ces compagnies ont annoncé la passation de contrats concernant le réseau électrique pour plus de 120 milliards USD.[10]

L'Organisation de coopération et développement pour l'interconnexion mondiale d'énergie (GEIDCO), contrôlée par la State Grid Co., a déjà des bureaux ou des instituts dans cinq continents et plus de 300 membres dans 80 pays, des associations dont des ONG, des compagnies et des agences de l'ONU.[11]

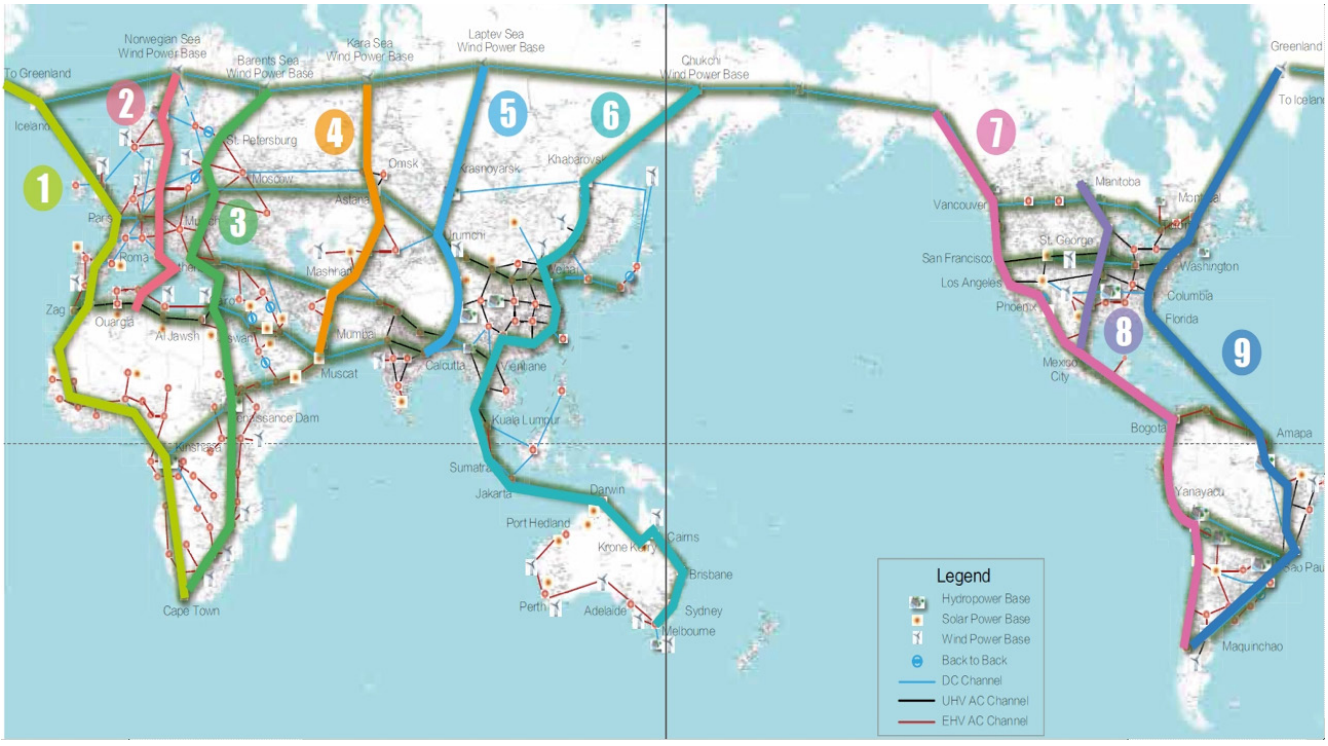


Figure 2 Carte des voies maritimes et terrestres de la GEI d'ici 2070. (Source: Global Energy Interconnection Backbone Grid Research, GEIDCO 2018)

À présent, la GEI est vendue comme l'une des 25 solutions clés pour atteindre les ODD. En octobre 2018, la GEIDCO a publié des études pilote sur le super-réseau électrique du nord-est de l'Asie et le super-réseau électrique du sud-est de l'Asie. Le potentiel de destruction y est élevé, et les résultats quant à la réduction des GES n'ont rien d'impressionnant. En plus, l'analyse de l'étude concernant le nord-est de l'Asie révèle que la State Grid Co. prévoyait de se servir du projet GEI pour exporter de l'énergie produite par des centrales au charbon, comme le géant mongol Shivee-Owoo de 5,5 GW.[12]

La GEI est un exemple important de a façon dont la Chine établit les normes mondiales (l'un des principaux objectifs de la ICR). Elle est un exemple clair de la stratégie mondiale chinoise pour la planification des 50 années à venir. Tandis que certains mettent en question la durabilité environnementale de la GEI en tant que solution globale, beaucoup d'OSC considèrent les réseaux électriques transfrontaliers comme une partie importante du système énergétique 100 % renouvelable et comme une alternative à des projets de nouvelle génération comme, en particulier, certaines centrales hydroélectriques ou au charbon.

LES LIENS INTERPERSONNELS

Le « cinquième pilier » de la ICR, souvent oublié, concerne les liens interpersonnels. La Chine s'est positionnée comme première destination des étudiants internationaux qui veulent compléter leur éducation. En 2017, 489 000 étudiants étrangers y poursuivaient leurs études, ce qui représente une augmentation considérable par rapport aux années précédentes.[13] Cela témoigne d'une sensibilisation et d'un intérêt accrus pour la langue, la culture et le peuple chinois. D'après l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), plus de 801 000 étudiants chinois firent des études supérieures à l'étranger en 2016.

LA PRÉDOMINANCE DES ENTREPRISES PUBLIQUES DANS DES SECTEURS CLÉS

La prédominance des entreprises d'État dans la plupart des opérations les plus en vue de la ICR, surtout dans les domaines de la construction et de l'énergie, font que l'initiative 'La Ceinture et la Route' soit quelque peu différente de la coopération pour le développement menée par les investissements des pays occidentaux et des sociétés transnationales de l'étranger où les « forces du marché » ne subissent pas de restriction. En revanche, les entreprises d'État visent d'habitude des projets d'envergure et y réfléchissent à plus long terme. Bien que les sociétés financières chinoises participent à des arrangements du type PPP, les entreprises publiques sont en général contrôlées et soutenues par l'État auquel elles appartiennent en partie. Ceci diffère d'un partenariat public-privé 'classique', qui vise à attirer des entreprises privées. De même, les entreprises publiques chinoises sont habituées à traiter avec des gouvernements uniquement, de sorte que lorsqu'elles investissent à l'étranger le processus de discussion avec les populations locales et les ONG est souvent inexistant.

LA ICR A TRÈS PEU DE MÉCANISMES POUR LA PRISE DE DÉCISION MULTILATÉRALE

Aucun mécanisme unifié et réglementé pour la prise de décisions, la consultation officielle et la mise en œuvre multilatérales n'est prévu dans le contexte de la ICR. Qu'il s'agisse d'approuver un OFDI ou des investissements ICR, le processus est le même.[14] Certaines politiques ou programmes ICR sont développés par le biais d'organisations internationales existantes (Organisation de coopération de Shanghai, programmes de l'ONU, etc.), mais aucune décision significative n'y est prise, tandis qu'on pourrait concevoir un cadre chinois ad-hoc pour d'autres besoins pressants, comme le Mécanisme de la coopération Lancang-Mékong (LMCM).[15] Des 'forums' régionaux et internationaux sont organisés comme des rencontres de consultation conçues pour démontrer l'importance de la ICR. La grande majorité des questions relatives à la ICR sont résolues bilatéralement, entre la Chine et le pays hôte, tandis que la planification est faite par des agences chinoises puis présentée aux officiels du pays.

La Chine a désigné des groupes de travail nationaux chargés de superviser, d'encourager ou d'orienter la mise en œuvre de la ICR dans les divers ministères et départements. Par exemple, la Commission nationale pour le développement et la réforme (NDRC) héberge un groupe de recherche spécial pour la ICR. De même, le ministère de la Protection écologique et environnementale (MEEP) a affecté du personnel et des ressources à l'étude des effets sur l'environnement.[16] Certaines agences ont mis en place des 'stratégies ICR' sectorielles et des déclarations de principe[17] (concernant la standardisation, l'agriculture, la finance), tandis que d'autres ne l'ont pas fait (par ex. en matière de gestion de l'eau).

Tandis que les banques multilatérales de développement et les agences d'aide au développement à l'étranger communiquent abondamment leurs intentions au public et entre elles, et harmonisent ou même fusionnent leurs projets d'aide au développement dans des pays déterminés, jusqu'ici les entités chinoises l'ont fait rarement. Toutes les BMD et la plupart des agences d'aide publique au développement publient leurs sauvegardes en matière de gestion environnementale et sociale, mais la plupart des fournisseurs chinois d'aide au développement ne le font pas. La consultation des parties locales potentiellement touchées n'a lieu que dans la plupart des grands projets soutenus par des agences d'aide et des banques 'occidentales', pour respecter les conditions fixées par ces institutions.

Les projets ICR suivent « les lois et les réglementations du pays » et, par conséquent, lorsque les évaluations d'impact environnemental ou les consultations y sont laissées de côté, l'investisseur ou le promoteur chinois du projet

n'est pas obligé de faire autrement. Cela varie d'une entreprise à l'autre, mais il n'est pas courant que les acteurs chinois adoptent une approche proactive concernant les Critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). En outre, l'obligation pour les compagnies chinoises de « respecter les lois locales » peut être interprétée de diverses façons, suivant que le gouvernement du pays hôte souhaite ou non faire respecter sa propre législation.

L'excuse habituelle de cette absence d'ESG est la « politique de non-ingérence » de la Chine, qui présente ses investissements comme non assortis de conditions, contrairement aux institutions occidentales « répressives » qui imposent à leurs bénéficiaires de nombreuses obligations d'ordre économique, environnemental et social. Cette différence fondamentale est bien reflétée dans les « Réglementations provisoires pour l'investissement à l'étranger » de 2017, où figurent six raisons de restreindre des projets d'investissement, dont la vente d'armes, le jeu, l'investissement irrationnel dans des articles de luxe, les technologies dépassées et non adaptées aux conditions du pays et les activités qui violent les normes environnementales du pays. Des organismes de contrôle spécifiques sont chargés du jugement et de l'action consécutive concernant les quatre premières raisons, mais la surveillance et la restriction des « technologies dépassées » et des « activités qui volent les normes environnementales du pays » ne sont assignées à aucune agence chinoise, ce qui porte à supposer que ces deux clauses ne seront pas appliquées. Les investissements qui ont des effets transfrontaliers sont eux aussi considérés comme « délicats ».[18]

2
QUI
D'OÙ VIENT L'INITIATIVE ROUTE ET CEINTURE ?

De nombreuses hypothèses ont été émises pour expliquer les origines, les motivations et les facteurs déterminants de la ICR :

1. l'intention déclarée de devenir une superpuissance internationale capable de redessiner l'ordre mondial et la direction de son développement futur (beaucoup de critiques l'ont qualifiée de « nouveau plan Marshall » ;

2. exporter la surcapacité productive industrielle de la Chine ;

3. un plan destiné à faciliter le commerce, pour améliorer le rôle de la Chine dans les principaux marchés et faire du yuan une devise internationale ;

4. une planification spatiale et des efforts de développement des infrastructures pour stimuler l'économie des régions pauvres de l'ouest et du nord-est de la Chine en accroissant leur participation à la coopération internationale afin de réduire ainsi les inégalités entre les provinces ;

5. une interprétation 'écologiste' : comme les pays occidentaux dans le passé, la société chinoise ne peut plus tolérer la destruction environnementale, ce qui implique de se débarrasser des 'technologies polluantes' et d'importer des ressources naturelles ;

6. un pas important pour accroître le pouvoir actuel de la Chine qui vise à consolider son contrôle autoritaire absolu au niveau national. La ICR ferait partie du « rêve chinois » et de sa nouvelle constitution. Le retour de la Route de la soie de la dynastie Tang ;

7. la réponse stratégique de la Chine au soi-disant « pivotement des États-Unis vers l'Asie » et au nouvel Accord de partenariat transpacifique, conçu pour fragmenter la sphère d'influence de la Chine dans certaines zones géographiques, dont des zones militarisées.

Tous ces facteurs et motivations ont probablement influé sur le développement de la ICR, mais l'initiative elle-même est un cadre dynamique qui évolue en fonction des besoins et perceptions des autorités chinoises et des défis intérieurs et extérieurs qui se présentent. Plus de 100 pays sont comptabilisés aujourd'hui comme « participants » à la ICR, et cela devrait être considéré comme l'interface de la politique extérieure chinoise avec le monde et dans les domaines de la « coopération » et du « développement ».

L'importance de la ICR est tout à fait claire : le leader actuel de la Chine en a fait la clé de voûte du « rêve chinois » de fortifier la nation, et il s'est hâté de l'inscrire dans tous les documents stratégiques imaginables, des plans quinquennaux aux règlements intérieurs des partis nationaux, et des traités bilatéraux aux accords internationaux avec les organismes de l'ONU. L'échec de la ICR représenterait probablement un grand échec du régime actuel.

LA SURCAPACITÉ INDUSTRIELLE ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE EN MATIÈRE DE CAPACITÉN

La coopération internationale en matière de capacité (国际产能合作 guoji channeng hezuo, ICC) fut ajoutée en 2014 à la politique de mondialisation chinoise. À cela a abouti la recherche d'une voie pour dépasser la 'nouvelle normalité' caractérisée par un faible taux de croissance industrielle, et c'est une manière novatrice de résoudre le problème de l'utilisation de la surcapacité de production dont la Chine souffre depuis 2008–2009, où les industries traditionnelles bénéficiaient des fortes incitations à l'achat. L'acier, le ciment, l'aluminium, le papier, le verre et tout le reste, de la production de porcs à celle de robots, sont encore embourbés dans une surcapacité cyclique.[19] La coopération internationale en matière de capacité est perçue comme un outil pour relocaliser des chaînes de faICRcation entières touchées par le problème de la surproduction chinoise.[20] L'objectif de la politique de la Chine est de relocaliser à l'étranger sa capacité industrielle, et de moderniser son système industriel. Il s'agit en fait d'une stratégie fondamentale de l'État, conçue pour permettre l'exportation de capitaux et l'importation de biens de consommation.

La formule officielle de la politique ICC aboutit à des efforts concertés pour exporter « une capacité de production de grande qualité dans 12 secteurs clés » où les compagnies chinoises ont des avantages comparatifs : « l'acier, les métaux non ferreux, les matériaux de construction, les chemins de fer, l'électricité, les produits chimiques, le textile, l'automobile, les technologies de l'information et

de la communication, les industries d'équipement et l'ingénierie navale ». Cette liste est celle qu'on utilise le plus souvent, mais elle n'est pas exhaustive. Ainsi, le 13e plan quinquennal prescrit également de se centrer sur l'exportation des « industries environnementales » (traitement des eaux usées, etc.).

Les gouvernements provinciaux sont les principaux acteurs étatiques de la politique de coopération internationale en matière de capacité. Par exemple, la province de Jiangu a été associée à la Banque chinoise de développement et jumelée avec l'Indonésie, tandis que la province de Gansu a reçu l'ordre de retirer de l'argent du Fonds de développement Chine-Afrique et de s'associer à l'Iran, au Zimbabwe, au Ghana et à la Thaïlande pour délocaliser des chaînes de production de ressources minérales, de textiles, de métaux non ferreux, d'énergie traditionnelle et d'énergie photovoltaïque.

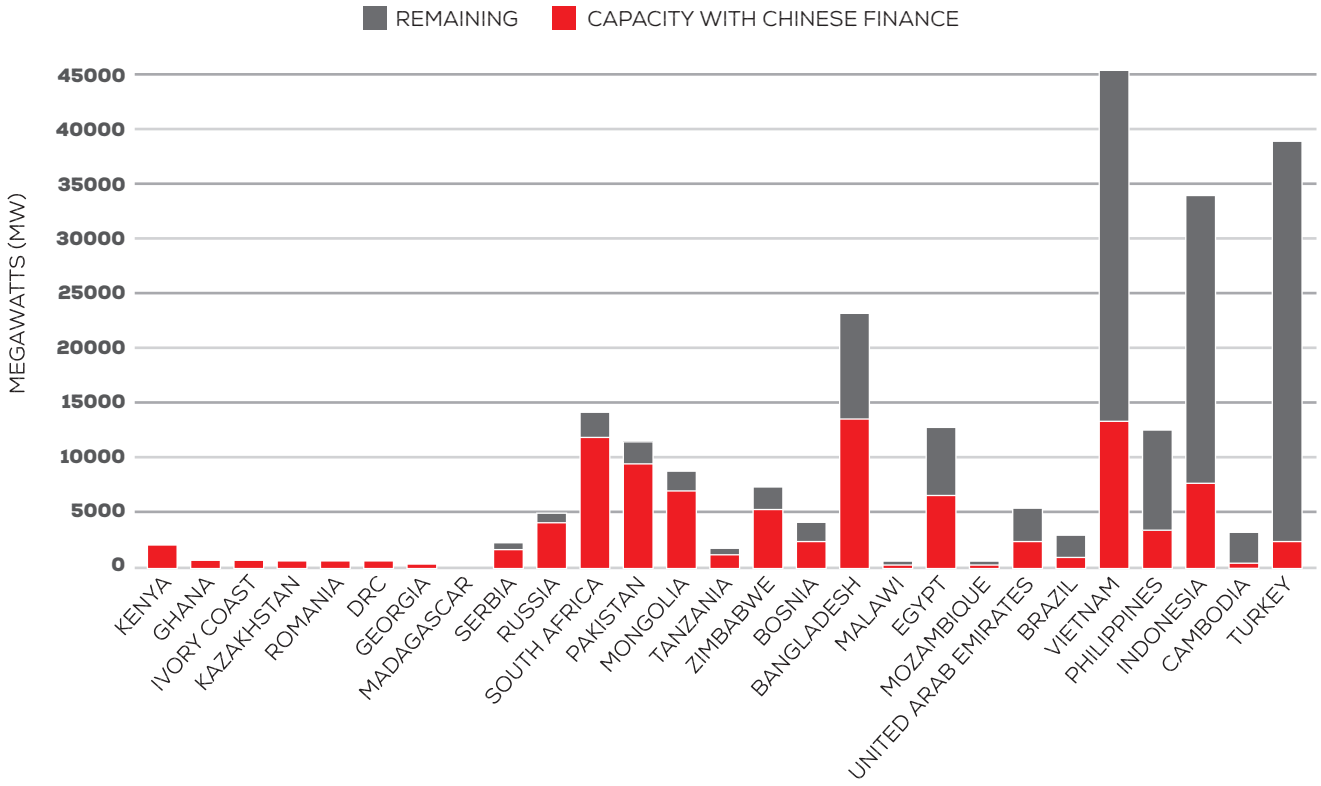


Figure 3 Fonds chinois proposés et affectés à des centrales électriques au charbon, par pays. Source : IEEFA 2019

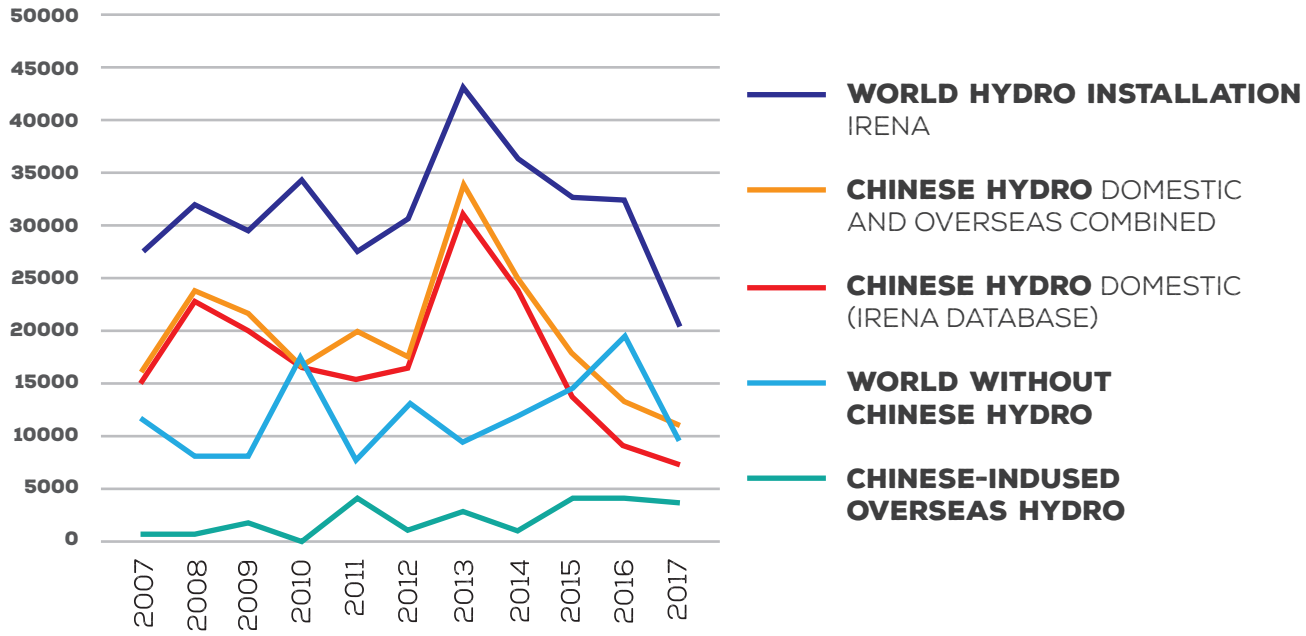


Figure 4 Installation annuelle d'hydroélectricité (en MW). Vous trouverez les chiffres les plus récents sur www.transrivers.org/2019/2597

L'exemple le plus connu de cette « exportation de la capacité de production excédentaire » est le nombre de centrales au charbon et hydroélectriques construites par la Chine, surtout en Asie. La Chine a affecté ou offert des fonds pour des centrales au charbon générant 102 gigawatts (soit un quart des 399 GW en construction dans le reste du monde) ; cela inclut d'investir dans des mines de charbon, dans des centrales au charbon, et dans les infrastructures ferroviaires et portuaires nécessaires. Le Bangladesh est le pays auquel la Chine a proposé le plus de financement dans ce domaine, totalisant plus de 7 milliards USD pour la génération de 14 GW ; viennent ensuite le Vietnam, l'Afrique du Sud, le Pakistan et l'Indonésie.[21] Au cours de la décennie passée il y a eu une forte corrélation entre l'augmentation des installations hydroélectriques chinoises à l'étranger et la diminution de ces mêmes installations en Chine. D'après d'autres ensembles de données de 2017, la Chine serait responsable de l'augmentation globale.[22] Les projets d'infrastructure offrent d'importantes possibilités à d'autres secteurs à capacité excédentaire. Par exemple, le ministère de l'Industrie et de la technologie de l'information a déterminé que 20 000 km de nouvelles voies ferrées seraient construites dans le cadre de la ICR, ce qui créerait une demande d'exportation de 85 millions de tonnes d'acier produit en Chine.

La Chine vient de sortir d'une période de développement intensif des infrastructures, qui a changé le visage du pays, et bien d'autres gouvernements nationaux aimeraient imiter ce succès apparent, malgré les critiques qui signalent son manque de durabilité économique, écologique et sociale.[23] La coopération en matière de capacité est l'un des plus importants sous-ensembles des projets ICR ; le site web MOFCOM lui consacre des statistiques spéciales,[24] qui mettent l'accent sur la part de « la coopération en matière de faICRcation d'équipements » dans l'ensemble des investissements directs à l'étranger.

3 OU QUI FINANCE, MET EN ŒUVRE ET FAIT CAMPAGNE POUR L'INITIATIVE ROUTE ET CEINTURE ?

Les investissements dans la ICR depuis 2013 iraient de 460 milliards[25] à 2 trillions USD, d'après la Commission chinoise de réglementation de la banque et des assurances.[26]

Le secteur bancaire chinois comprend les banques de prêts politiques, les banques commerciales d'État, les banques à capitaux mixtes, les banques commerciales urbaines, les coopératives rurales de crédit et les filiales des banques étrangères. Les trois banques de prêts politiques chinoises (la Banque de développement agricole, la Banque de développement de Chine et la Banque chinoise d'exportation et importation) sont responsables de l'exécution des politiques de l'État, dans le pays et à l'étranger.[27]

Plusieurs fonds ont été créés (ou sont en train de l'être) spécifiquement pour financer la ICR, comme le Fonds de la Route de la soie. Tout pays signataire d'un protocole d'accord ICR (ICR MOU d'après l'anglais) est censé recevoir des moyens financiers réservés à la ICR. Une liste d'instruments financiers pour la ICR dressée en 2015 en incluait 12 de création récente, d'un total de plus de 260 milliards USD, et 8 grands fonds et banques disposant de plus de 800 milliards USD. Néanmoins, la plupart des prêts proviennent de deux 'banques politiques' chinoises : la Banque de développement et la Banque d'exportation et d'importation. Les responsables chinois affirment que la Chine ne sera pas la seule à investir dans la ICR, et que bien d'autres parties devront y participer. C'est ce qui arrive déjà dans le cas de la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII) et du Fonds de la Route de la soie.

La BAII, créée en 2015, est devenue l'instrument financier le plus discuté dans le contexte de la mise en œuvre de la ICR. Quatre-vingt-treize pays sont membres de cette banque, mais presque un tiers du capital initial de 100 milliards USA avait été promis par la Chine. Le site web de la banque la présente comme le moteur principal de la construction d'infrastructures « durables » en Eurasie, avec une préférence explicite pour les projets transfrontaliers et les PPP. Parmi les fondateurs de la BAII figurent plus de douze pays européens (dont la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Italie) qui, comme le remarquent de nombreux observateurs naïfs, d'un point de vue politique ne peuvent pas se permettre de baisser la barre des exigences environnementales et sociales par rapport à celles des institutions financières internationales existantes. Sous la pression de ces membres et de la société civile, la BAII serait forcée d'adopter des critères élevés, comparables à ceux de la Banque mondiale et autres institutions de Bretton-Woods. Des dizaines de sociétés financières internationales (SFI) ont déjà signé des accords de cofinancement avec la BAII et la Nouvelle banque de développement (ICRCS-NDB).

Cela dit, il faut préciser que plus de 97 % des investissements étrangers chinois le long des corridors économiques de la ICR seront canalisés non pas par la BAII mais par d'autres institutions financières, comme les banques de prêts politiques et les fonds spécialisés. Ainsi, il est trompeur d'attirer l'attention sur la BAII en tant que 'centre' de la ICR, comme ont dit récemment Hameiri et Jones.[27]

LA BANQUE D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION DE CHINE

La China Exim Bank, seule banque de prêts politiques à offrir des prêts préférentiels à l'étranger, a financé l'exportation d'équipements mécaniques et électroniques, de produits de haute technologie, et d'investissements à l'étranger pour 391,2 milliards USD. Le bilan de fin 2015 des investissements étrangers et de la coopération internationale a été de 30,5 milliards USD et de 84,5 milliards USD respectivement. La China Exim Bank est aussi un partenaire important de plusieurs fonds nécessaires à la mise en œuvre de la ICR, comme le Fonds de coopération pour l'investissement Chine–ASEAN et le Fonds de coopération pour l'investissement Chine–Europe orientale et centrale, etc.

LA BANQUE DE DÉVELOPPEMENT DE CHINE (CDB)

En 2019, l'actif de la Banque de développement de Chine avait atteint près de 2,4 trillions USD. Le bilan des prêts en devises était passé de 16,2 milliards à 267 milliards USD entre 2005 et 2015. Depuis 2009, la CDB a maintenu le bilan de prêts en devises le plus élevé de toutes les banques chinoises. Elle finance surtout des projets à l'étranger dans les domaines de l'énergie, de l'exploitation minière, de l'infrastructure, de la faICRcation d'équipements et du traitement de produits agricoles. En outre, elle fournit à des projets à l'étranger la possibilité d'acheter des actions ordinaires et d'autres produits financiers par le biais de nombreuses plateformes, telles que sa filiale CDB Capital, le Fonds de développement Chine–Afrique, le Fonds de coopération pour le développement entre la Chine et les pays de langue portugaise, le Fonds d'investissement Chine–Russie et la Compagnie d'investissement Pakistan–Chine.

Les principales faiblesses de la CDB et de la Banque Exim, d'après une étude menée en 2017 par l'Institut environnemental mondial, seraient les suivantes :

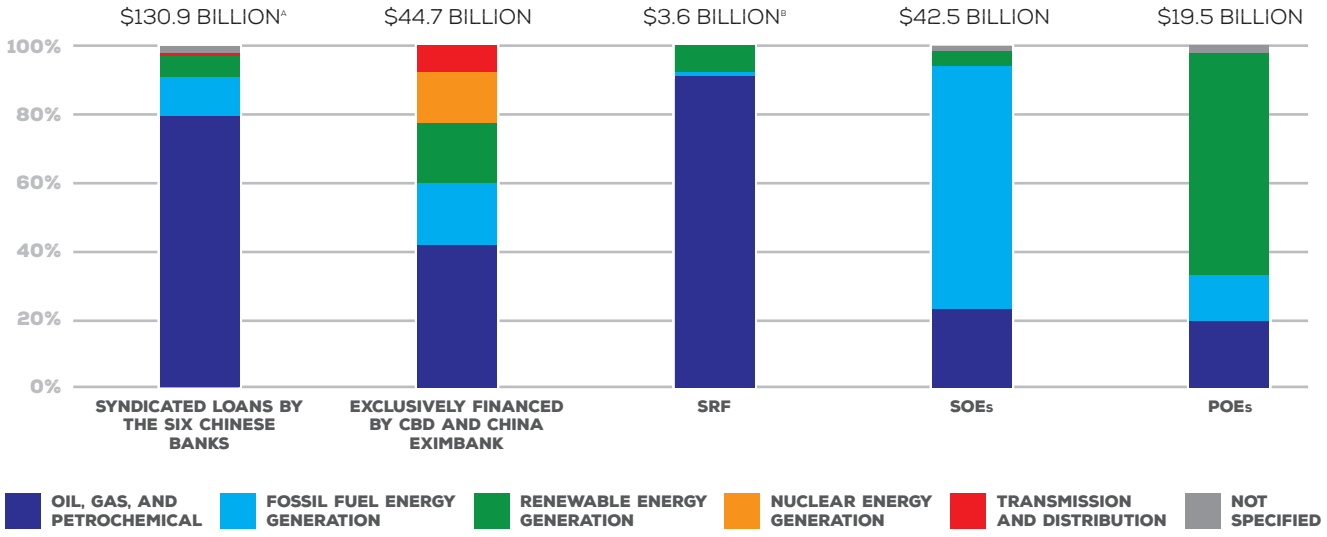
- elles ne comptent aucun département environnemental ou social ;
- les critères écologiques et sociaux ne sont pas assez stricts et leur mode d'application n'est pas transparent ;
- lors des visites sur le terrain, la transparence de la gestion et de la supervision des projets s'est avérée insuffisante.

LE GROUPE BANQUE MONDIALE, LA BAD ET D'AUTRES SFI DU SYSTÈME BRETTON-WOODS

La Banque mondiale soutient activement la ICR en tant que « moyen de rattraper le retard de l'Asie en matière d'investissement dans l'infrastructure ».[29] Par exemple, son Cadre de partenariat-pays pour la Mongolie (2019) dit : « Le Groupe Banque mondiale est prêt à fournir au gouvernement mongol des avis sur des investissements potentiels dans l'infrastructure, dans le contexte de l'initiative 'La Ceinture et la Route' et d'autres initiatives régionales, afin de maximiser l'impact de ces investissements sur le développement et d'en atténuer les risques financiers, sociaux et écologiques. »[30] En 2018, la Banque avait publié une série de rapports qui montraient que la ICR offrait de grands avantages au moment d'accroître la connectivité et de réduire les coûts de transport, grâce à des systèmes de modélisation très sophistiqués.[31]

DE LA FINANCE 'VERTE' OU 'SALE' ?

L'Université de Boston et l'Institut des ressources mondiales (World Resources Institute, WRI) ont récemment examiné le rôle des banques de prêts politiques et d'autres participants aux investissements de la ICR dans l'énergie entre 2014 et 2017.[32] L'étude conclut que 91 % des crédits syndiqués accordés au secteur de l'énergie par six grandes banques publiques chinoises étaient allés aux combustibles fossiles. En outre, ces combustibles avaient reçu 93 % des investissements dans le secteur énergétique du Fonds



Notes [A] Les crédits syndiqués accordés par les six banques chinoises sont le total des prêts à des projets auxquels ces six banques ont participé. Le montant de la participation individuelle de chaque banque n'était pas disponible dans bien des cas. Les six banques en question sont la Banque de développement de Chine, la Banque d'exportation et d'importation de Chine, la Banque de Chine, la Banque de construction de Chine, et la Banque industrielle et commerciale de Chine.
[B] Le total correspondant au FRS (Fonds de la Route de la soie) inclut quatre investissements dont le montant est publié.

de la Route de la soie, et 95 % des investissements dans l'énergie transfrontalière des entreprises d'État chinoises.

Les énergies renouvelables financées par les banques de prêts politiques étaient surtout représentées par de grands barrages hydroélectriques. En revanche, près de deux tiers des investissements transfrontaliers dans le secteur de l'énergie effectués par des entreprises privées correspondaient à des projets d'énergie renouvelable (surtout solaire et éolienne). La proportion du financement privé et étatique des projets ICR varie beaucoup d'un secteur à l'autre : l'État domine beaucoup plus dans les secteurs intensifs en capital, comme les transports ou l'énergie, que dans l'agriculture ou la vente au détail. Néanmoins, la plupart de l'argent pour la ICR provient d'institutions qui appartiennent au gouvernement chinois et qui suivent ses orientations.

Or, la Chine cherche à devenir le champion mondial de la finance 'verte'. En 2012, la Commission chinoise de réglementation des banques publia les Directives pour des crédits écologiques, suivant lesquelles les banques doivent déterminer et contrôler les risques environnementaux et sociaux des emprunteurs, améliorer les politiques de prêt et la gestion du workflow, veiller à ce que les prêts soient accordés à ceux qui respecteront les règlementations environnementales et autres réglementations importantes du pays hôte, et s'aligner sur les pratiques ou les normes internationales pertinentes.[33] En août 2016, la Banque populaire de Chine, accompagnée du ministère des Finances et de cinq autres ministères, publia les Directives pour l'établissement du système financier écologique, lesquelles suggéraient aux institutions financières et aux banques de mettre en place des crédits 'verts', de renforcer la gestion des risques environnementaux des projets dépendant de la ICR et d'autres cadres d'investissement, et d'encourager l'investissement étranger 'vert'.[34]

À présent, les banques chinoises commencent à émettre des « obligations vertes » dans le cadre de la ICR. En septembre 2017, la Banque industrielle et commerciale de Chine émit ses premières obligations vertes climatiques de l'initiative Une route, une ceinture. Émises en dollars et en euros, ces obligations ont produit 2,15 milliards USD qui sont réservés pour financer une série de projets écologiques – énergie renouvelable, transports à faible émission de carbone, efficacité énergétique, gestion durable de l'eau et bien d'autres encore.[35] Selon l'agence de notation financière Moody's, en 2017 la Chine fut à la tête de l'émission d'obligations vertes avec 17,2 milliards USD. Elle était suivie de près par la France, avec 17,1 milliards, et le États-Unis, avec 11,7 milliards.

Ma Jun, le plus ardent défenseur de la finance verte chinoise, a milité ces derniers temps pour une forte augmentation des prêts verts dans le système bancaire parce que, en 2017, la part des prêts verts non performants avait été de 0,4 % seulement, contre 1,7 % dans le cas du portefeuille moyen des 21 banques chinoises les plus grandes.[36]

La Chine reste pour beaucoup de pays asiatiques la plus large source de fonds pour le développement, et nombre de pièces essentielles des projets de systèmes d'infrastructure, industriels ou agricoles ne seraient pas créées à moins que les compagnies publiques chinoises ne les lancent au moyen de prêts des banques d'État.

QUI MET EN ŒUVRE LES PROJETS ICR ?

Les compagnies chinoises, et surtout les entreprises d'État, jouent un rôle majeur dans plus de 2 000 projets ICR. Les projets qui utilisent des crédits publics ne sont pas soumis à l'appel d'offres, et l'absence de concurrence est souvent à l'origine d'une augmentation excessive des coûts et à la diminution de la qualité des produits et services fournis par les entrepreneurs chinois. C'est à cause de ce problème que la Malaisie suspendit en 2018 la construction de l'East Coastal Rail Link, un projet de 20 milliards USD et l'un des plus gros de la ICR.[37]

Les financements qui passent par la CDB, la China Exim Bank et d'autres banques et fonds d'État comprennent en général des conditions : par exemple, il est obligatoire que les entreprises chinoises participent à la réalisation d'une part déterminée des travaux, qu'il s'agisse de trains à grande vitesse, de la construction de ponts, d'oléoducs ou de barrages hydroélectriques.[38]

Une particularité assez importante de la ICR est qu'elle est aussi une tentative de la Chine de soutenir ses propres sociétés multinationales. À la différence de la plupart des multinationales 'néolibérales' occidentales, celles-ci appartiennent pour la plupart au gouvernement de la RPC, et la plus grande est supervisée et évaluée par la Commission de supervision et d'administration des actifs publics (SASAC) qui dépend du Conseil des affaires de l'État.[39]

L'accès à des capitaux garantis par l'État donne aux entreprises publiques chinoises la possibilité d'établir des liens de longue durée avec d'autres pays, y compris pour des projets que d'autres estimeraient non rentables. Cela leur permet de moduler les perceptions et les incitations des décideurs locaux, qui comptent sur la fiabilité des entreprises d'État chinoises pour finir les projets publics importants dans les délais promis. Avec le temps, les entreprises d'État chinoises sont en train de dépendre moins des prêts des banques étatiques. À l'heure actuelle elles participent à des appels d'offres pour des projets annoncés par des institutions financières internationales et des gouvernements nationaux, et elles les remportent régulièrement, parce qu'elles ont plus de flexibilité et de soutien que bien des participants privés d'autres pays. Il est fréquent maintenant que les entreprises d'État essaient de monter sur la chaîne de valeur pour jouer le rôle de promoteur et d'investisseur direct, afin d'avoir davantage d'influence sur la conception et la mise en œuvre de projets à l'étranger.[40]

LA PROPRIÉTÉ NATIONALE

Bien que la ICR soit dirigée par la Chine, la mise en œuvre et le suivi dépendent pour beaucoup de la qualité des institutions nationales chargées de cette coopération. Dans le cas de la ICR, la Chine est en train de confier des fonds d'investissement à des projets qui, au bout du compte, sont sous le contrôle des gouvernements nationaux ; or, en plus de chercher à travailler en bons termes avec la Chine, ces derniers ont leurs propres priorités.

D'après l'agence de presse nationale Xinhua,[41] en janvier 2019 la Chine avait déjà signé 123 contrats de coopération concernant le développement de l'initiative 'La Ceinture et la Route', avec 105 pays d'Asie, d'Afrique, d'Europe, d'Amérique latine et du Pacifique Sud, et 26 autres avec des organisations internationales.[42] C'est à la Chine d'interpréter qu'un contrat de coopération économique signifie qu'un pays a « rejoint la ICR ». Vous trouverez ici davantage d'information sur les accords de coopération de tous les pays où les ATI ont des organisations membres : **Bangladesh**,[43] **Japon**,[44] **Indonésie**,[45] **Malaisie**,[46] **Népal**,[47] **Papouasie-Nouvelle-Guinée**,[48] **Philippines**,[49] **Russie**,[50] **Corée du Sud**,[51] **Sri Lanka**,[52] **Timor oriental**,[53] et **Victoria** (Australie).

En fonction des plans de la Chine pour chaque pays, du poids de ces pays, de leur choix en matière de coopération économique, de l'histoire de leurs relations avec la Chine et d'autres pays voisins et de leur capacité à négocier, les gouvernements peuvent participer à des degrés différents à la conception de leur programme de coopération avec la Chine. Le pouvoir de négociation des pays qui ont des élections démocratiques peut varier rapidement si l'on pense que le gouvernement précédent avait fait des concessions excessives à la Chine. En revanche, dans les pays soumis à des régimes plus autoritaires (comme le Kazakhstan) ou qui ont très peu de choix en matière de coopération (comme la Mongolie ou le Myanmar), le pouvoir de négociation diminue avec le temps, à mesure qu'une part plus grosse de l'économie nationale devient dépendante des seuls investissements ou marchés chinois.

LA RÉACTION DES MULTINATIONALES À LA ICR

Les premières réactions de nombreux groupes d'entreprises ont été très positives ; la ICR a été considérée comme une belle occasion de gagner de l'argent. Divers partenariats ont été établis entre des groupes financiers internationaux (HSBC, City of London, etc.) et des associations d'entreprises et institutions financières chinoises.[54] Du côté négatif, il y a eu des observations et des plaintes du fait que les multinationales occidentales recevaient une part bien plus petite du gâteau ICR qu'elles ne le méritaient, d'habitude en raison de l'absence d'appels d'offres des projets ICR et de la condition d'embaucher des entrepreneurs chinois.

LES ORGANISMES INTERGOUVERNEMENTAUX

Le système de l'ONU a largement accepté la ICR en tant que moyen de faire un grand pas vers la mise en œuvre des ODD. La Chine a investi beaucoup d'argent dans de nombreuses agences de l'ONU pour les aider à mettre en route des programmes et des projets promouvant certains aspects de la ICR (par exemple, le PNUE a un contrat pour établir une « Green ICR Union »[55]). De nombreuses entreprises chinoises, publiques ou privées, ont mis en place des « projets de coopération » ou organisent régulièrement des « activités conjointes » avec des agences de l'ONU afin de faire avancer leurs objectifs concernant la ICR.[56]

QUI SURVEILLE ET FAIT DÉJÀ CAMPAGNE SUR LA ICR ?

Des OSC de nombreuses régions examinent déjà les conséquences environnementales et sociales de l'initiative 'La Ceinture et la Route', et sont en train de préparer des stratégies pour répondre rapidement en cas de grands changements des modèles de développement dans le continent eurasien. Bien d'autres ONG des pays asiatiques s'occupent des projets relatifs à la ICR au niveau local, et forment parfois des coalitions.

Début 2015, **Amis de la Terre États-Unis** organisa à Bangkok une réunion très instructive sur les investissements chinois à l'étranger et sur les possibilités pour les OSC de s'en occuper. La liste électronique **China Global Infoshare** fut créée et elle est utilisée encore aujourd'hui par la communauté des ONG. AT États-Unis est aussi une organisation leader et une source d'information en matière de finances chinoises.

Amis de la Terre Sri Lanka a porté au tribunal le projet de port de Hambntota qui a eu des effets négatifs considérables sur la société et l'environnement, tels que la destruction de la lagune de Karagan Levava, l'augmentation de la dette et le déplacement forcé.

Amis de la Terre Bangladesh s'oppose aux centrales électriques au charbon dans tout le pays ; les investissements chinois sont mentionnés dans au moins 16 des 49 projets de ce genre, bien qu'il soit difficile de déterminer quels sont ceux qui correspondent à la ICR.

Le projet de train à grande vitesse Jakarta-Bandung a été décrit comme un jalon de la mise en œuvre de l'initiative 'La Ceinture et la Route'. **Amis de la Terre Indonésie** s'y oppose, du fait que le projet « causera à la population d'Indonésie des problèmes écologiques et sociaux, et portera les Indonésiens à remettre en question les relations 'gagnant-gagnant' que le gouvernement chinois cherche à cultiver avec les autres pays. »

Amis de la Terre Afrique du Sud – Groundwork fait campagne pour arrêter l'extraction de charbon. Cela comprend une campagne contre des projets financés par des investisseurs internationaux chinois et qui s'insèrent dans le cadre de la ICR. En juillet 2019, le président Xi promit que la Chine investirait 14,7 milliards USD dans l'économie sud-africaine. Cela inclut un fort investissement dans une centrale électrique au charbon et la création de zones économiques spéciales et d'un parc industriel.[57]

En juillet 2016, **NGO Forum on ADB** (Forum des ONG sur la BAD) organisa une rencontre sur l'énergie et l'infrastructure dans le cadre de l'OBOR (Une ceinture, une route). À ce jour, la plupart de ces rencontres d'ONG ont été centrées sur des stratégies pour obliger les investisseurs chinois à rendre des comptes.

Inclusive Development International (IDI), et surtout son Programme Asie du sud-est, connaît à fond la question des investissements de la Chine à l'étranger et ses politiques écologiques à ce sujet.

Greenovation Hub (Beijing) est probablement l'initiateur le plus constant de dialogues avec les diverses agences chinoises chargées du Développement vert de la ICR. L'organisation coordonne aussi une coalition autour du même thème, qui rassemble des ONG chinoises et internationales.

Le **Global Environmental Institute (Beijing)** aide depuis longtemps les organismes et les compagnies chinoises à détecter et à appliquer les meilleures pratiques dans les projets à l'étranger, et il est étroitement lié au gouvernement chinois.

La filiale Hong-Kong de **Business and Human Rights** est en contact permanent avec beaucoup de grandes compagnies chinoises au sujet de violations présumées des droits humains dans le contexte de la ICR.

Le **Programme Myanmar du WWF** a préparé plusieurs rapports novateurs sur les effets négatifs potentiels du corridor économique prévu par la ICR. WWF Amur (Russie) a fait un travail semblable.

Le **CEE Bankwatch Network** surveille les investissements chinois en Asie centrale et en Europe orientale.

La **Global Witness** a beaucoup participé à l'élaboration d'orientations sur les meilleures pratiques en matière de mines et de plantations d'hévéas à l'étranger, avec plusieurs associations industrielles chinoises.

La **Green Silk Road Initiative (GSRI)**
Début 2016, un groupe de leaders russophones d'OSC écologistes ont mis en place une plateforme commune dénommée Green Silk Road Initiative pour aider à 'verdir' les politiques et pratiques de développement dans les pays concernés par la Nouvelle Route de la soie. La GSRI déclare :

> « Notre but est de profiter de notre expertise et de notre large réseau d'alliés pour faire pression sur les représentants des gouvernements et les employés des banques, afin d'établir de fortes sauvegardes dans les institutions financières de la Route de la soie, comme l'ont fait les banques nationales occidentales, et de faire en sorte que le financement de projets d'énergie propre prime sur l'investissement dans les combustibles fossiles. »[58]

La GSRI est toujours en communication avec des ONG chinoises et elle a noué des liens avec des réseaux comme European Ecoforum, World Wide Fund for Nature (WWF), NGO Forum on ADB, Bank Information Center, Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) (sur le patrimoine mondial), Greenpeace International, Rivers Without Boundaries, CEE Bankwatch et Oxfam.

La société civile internationale
Les grandes ONG internationales (WWF, TNC, Greenpeace, Oxfam, etc.), et surtout celles qui ont des filiales en Chine continentale, encouragent fortement le 'verdissage de la ICR', et cherchent à mettre en place et en œuvre des réglementations et des mécanismes comparables aux « meilleures pratiques internationales ». Elles mettent l'accent sur le fait que la ICR a le potentiel de promouvoir des infrastructures vertes et le développement de la finance verte.[59] La plupart des grandes ONG se centrent sur l'élaboration de politiques sectorielles, tandis que les ONG nationales visent les investissements par projets de certaines compagnies ou de secteurs déterminés dans une région ou un pays donné.

Les effets négatifs des projets d'infrastructure et d'énergie de la ICR inquiètent profondément les scientifiques de l'environnement de toute l'Asie.[60] La biodiversité d'eau douce et les forêts tropicales sont les deux écosystèmes les plus menacés par les investissements ICR. Les scientifiques mentionnent des dizaines de projets ICR qui menacent ou détruisent directement des espèces en péril d'extinction dans des terres que les populations locales géraient auparavant (par ex. les nouveaux barrages prévus sur le Mékong en Cambodge et au Laos et les routes et les centrales électriques dans le nord de Sumatra, qui éliminent l'orang-outang de Tapanuli, le plus rare des grands singes, ou les corridors de transport en Russie orientale qui mettent en danger les tigres et les léopards, etc.).

L'empreinte carbonique de la ICR est aussi un problème que de nombreuses ONG internationales et mouvements écologistes ont largement rapporté.[61] La plupart des facettes de la ICR semblent favoriser un développement à forte intensité de carbone. Paradoxalement, ce débat coexiste avec les tentatives de présenter la Chine comme le « nouveau leader du climat » et avec de nombreux éloges à l'égard de son initiative GEI. Les questions concernant le climat sont aussi le thème central de la plupart des ONG chinoises qui s'occupent de la ICR.

Les gouvernements nationaux
Les gouvernements nationaux sont les principaux partenaires des projets ICR. La majorité absolue des gouvernements de la région voient la ICR comme une opportunité importante pour le commerce et l'investissement, et cherchent des moyens de négocier de meilleurs accords, surtout maintenant où la guerre commerciale avec les États-Unis rend la Chine plus vulnérable. Le seul pays d'Asie continentale qui a refusé la ICR est l'Inde, mais cela n'empêche pas la Chine de continuer à construire son « Corridor économique Chine-Myanmar-Bangladesh-Inde » avec les deux autres participants.

Pour les élites de nombreux pays, les investissements ICR sont devenus une importante plateforme pour de grands projets de construction, dont beaucoup sont anciens (de l'époque soviétique, par exemple), certains ne sont que d'ordre politique (comme le « Gazoduc Altai » qui allait détourner vers la Chine le gaz que la Russie devait exporter vers l'UE), et la plupart d'entre eux risquent de provoquer une énorme dégradation environnementale.

4
COMMENT
COMMENT ABORDER L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ?

LES OPPORTUNITÉS

Le gouvernement chinois souhaite vraiment construire une « ICR verte », mais sa vision du 'développement vert' est souvent différente de celle des populations concernées ou des Amis de la Terre International. Bien que la Chine s'efforce de devenir le leader mondial d'un développement vert innovant, elle n'y arrive pas toujours du fait que ce 'développement vert' n'a pas de demandeurs chez les élites dirigeantes de nombre de pays concernés et d'une vision technique du développement.

« En 2017, lors de son 19e Congrès, le Parti communiste chinois a déclaré qu'une « civilisation écologique » était l'un des objectifs de développement clés pour le pays. La « Pensée de Xi Ping », adoptée par le Congrès, est censée orienter l'ascension mondiale de la Chine dans la nouvelle ère et comprend 14 principes, dont celui de « assurer l'harmonie de l'humanité avec la nature ». Le chapitre sur l'environnement, intitulé « Accélérer la réforme du système pour mettre en place une civilisation écologique et construire une belle Chine », commence par une déclaration prometteuse : « L'homme et la nature constituent une communauté de vie ; nous, les êtres humains, devons respecter la nature, suivre son exemple et la protéger. C'est seulement en observant les lois de la nature que l'humanité peut éviter de commettre des erreurs catastrophiques au moment de l'exploiter. Toute atteinte à la nature finira par se retourner contre nous. Telle est la réalité à laquelle nous devons faire face. »[62]

- ✓ Une belle occasion potentielle d'influer sur la l'ensemble de la planification et sur les choix en matière de développement de toutes les parties impliquées au niveau régional, parce que la ICR est présentée comme un effort d'intégration de grande portée.
- ✓ L'accès potentiel à de nouvelles technologies vertes faciles à trouver, à des moyens de financement verts, aux méthodologies de planification spatiale basées sur les écosystèmes que la Chine est en train de développer ou de reproduire dans le cadre de la « construction d'une civilisation écologique ».
- ✓ L'aspiration des leaders chinois de doter la ICR de sauvegardes environnementales avancées et d'y consacrer tous les efforts de conservation nécessaires. En 2017, le Conseil d'État chinois présenta un cadre politique global destiné à améliorer les performances environnementales de tous les aspects de l'initiative 'La Ceinture et la Route' : les « Directives pour la promotion d'une ICR verte ».[63] À ce jour il s'agit de la liste la plus complète d'engagements pour introduire dans la ICR la durabilité et la gestion de l'environnement. Ce document reflète les obligations que le gouvernement chinois s'est imposées depuis que le ministère de l'Environnement publia un plan de coopération en matière d'environnement avec les pays concernés par la ICR.[64]

LES INCONVÉNIENTS

Telle qu'elle se présente aujourd'hui, la ICR a la possibilité de remplacer des modes de vie traditionnels relativement durables par le consumérisme et la migration massive vers des quartiers pauvres proches des centres urbains, en une tentative de reproduire la révolution industrielle qui vient d'avoir lieu en Chine et qui a coûté si cher à l'environnement et aux valeurs traditionnelles. Comme l'a dit Shamshad Akhtar, secrétaire exécutive de l'UNESCAP, lors d'une activité parallèle spéciale sur l'initiative 'La Ceinture et la Route' organisée pendant la 72e session de l'ESCAP à Bangkok :

« Les corridors et les villes (construites sur la Nouvelle route de la soie) ne doivent pas être empêtrés dans des modèles d'infrastructure et d'urbanisme non durables. Un développement axé sur l'extraction de ressources naturelles sans presque tenir compte des problèmes écologiques et sociaux est intrinsèquement non durable. »

DES MÉGAPROJETS À FORT IMPACT

Le flot d'investissements dans des projets à grande échelle, qu'il s'agisse d'infrastructure, de production d'énergie, d'extraction de ressources ou d'industries de transformation, aura inéluctablement de profonds effets négatifs sur les écosystèmes naturels, sur les routes de migration des animaux et sur le commerce des ressources.

L'INSUFFISANCE DE POLITIQUES SUR LES DROITS HUMAINS

chez de nombreux investisseurs et entrepreneurs, la faiblesse des sauvegardes environnementales dans les projets d'investissement à l'étranger et le peu de transparence dans la planification et l'analyse des alternatives rendent probable que l'on choisisse des projets non durables et obsolètes qui se soldent par la destruction des bases de ressources locales.

UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE INEXISTANTE

Les principaux 'corridors' terrestres ont été planifiés sans un cadre général qui assure la durabilité dans les domaines environnemental et social. À moins de planifier et de prévoir des sauvegardes claires dès le début, la destruction massive de la biodiversité devient plus probable.

DE FAIBLES SAUVEGARDES NATIONALES

Dans bien des pays asiatiques, les lois, les politiques, leur application et les institutions concernant l'environnement sont relativement faibles et ont été notablement affaiblies encore pendant la dernière décennie. Si un nouveau flot d'investissements venus de Chine n'adhère pas à des normes environnementales et sociales semblables aux normes internationales ou meilleures et à des objectifs de développement 'verts', nombre de pays de grande biodiversité se retrouveront coincés dans un développement 'sale' et non durable et risqueront de perdre bientôt une bonne partie de leurs actifs naturels.

L'ABAISSEMENT DES NORMES

La pire hypothèse est celle de l'abaissement des normes. Les nouveaux investissements chinois non seulement auraient des effets négatifs directs sur la biodiversité et les communautés locales mais risqueraient de déclencher un abaissement des normes des sociétés financières internationales dans la course aux projets d'un bon rapport. De son côté, la Chine, en devenant la source principale et le principal responsable de la mise en œuvre de projets de développement, aspire aussi à déterminer ou à façonner les normes internationales.

L'ABSENCE DE COMMUNICATION

Il n'y a pas de mécanismes de communication ou de dialogue entre les acteurs chinois impliqués dans la ICR et les diverses parties prenantes des pays hôtes. De ce fait, les politiques, les programmes et la conception des projets ne peuvent être améliorés par les apports des publics locaux qu'au tout dernier moment, lorsque les projets se heurtent souvent à de fortes critiques du public et à la résistance populaire.

LES OBSTACLES À LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Dans la plupart des pays, l'absence de consultation de la population de la part des investisseurs ne peut pas être compensée par l'adoption de réglementations rigoureuses à ce sujet, et il arrive même que les réglementations officielles aient des lacunes. Dans beaucoup de pays asiatiques, les autorités sont en train de réprimer et d'isoler la société civile, de sorte que, sans le soutien d'autres parties prenantes, celle-ci ne pourra pas insister pour qu'on mette en place des procédures de participation.

LE PIÈGE DE LA DETTE

Les prêts chinois mettraient de nombreux pays en danger de cessation de paiement. Ainsi, la Chine prend des biens importants comme remboursement de ses prêts. Tel a été le cas des ports au Sri Lanka, des mines d'or au Tadjikistan. Les institutions financières chinoises maintiennent encore, en guise de nantissement, des biens importants dans les pays emprunteurs, ou se font rembourser leurs prêts en ressources naturelles. Cependant, comme le montre une étude récente de la Banque mondiale sur la Mongolie,i les pays où la gestion des investissements publics est médiocre sont susceptibles de manquer à leurs engagements quant au remboursement des prêts de sources internationales. Dans les cas où le prêteur est la Chine, la situation se complique encore à cause de : a) l'énorme volume des prêts consentis par les banques et les fonds publics chinois, b) un système de gestion des risques qui n'a pas encore fait ses preuves, c) le fait que les prêts étrangers sont surtout non préférentiels, de sorte qu'ils visent le bénéfice économique plutôt que le développement durable, et d) la détermination dont font preuve les entités chinoises au moment de négocier le choix des partenaires du projet et les conditions du prêt.

L'OPPOSITION À LA ICR, DES OSC AUX GOUVERNEMENTS

Dans bien des pays asiatiques, certaines communautés s'opposent avec vigueur à des projets ICR de divers genres, et cette opposition va parfois bien au-delà d'un projet déterminé. Les élites et les organismes chinois ont tendance à n'y voir que de la sinophobie. Cependant, dans beaucoup de pays la méfiance à l'égard de la ICR est fondée non seulement sur ses performances actuelles mais sur l'histoire de leurs rapports avec la Chine.

Entre 2015 et 2018, la façon dont les autorités nationales s'y prenaient dans les projets de coopération avec la Chine (surtout en matière foncière) fut fortement critiquée par le public. Cela fut évident en Russie, en République kirghize, au Kazakhstan, au Vietnam, au Sri Lanka et dans bien d'autres pays de la Route de la soie. Les pétitions et les rassemblements en République kirghize, en Russie, au Kazakhstan et ailleurs étaient centrées sur la propriété étrangère et sur la location de terres pour des projets agricoles et industriels.

En Russie, depuis le début de 2018 l'opinion publique a été contre l'exportation de produits forestiers vers la Chine que plusieurs personnages politiques, dont des fonctionnaires du gouvernement de Poutine, avaient commencé à appuyer. Cette opposition était due à la coupe non durable et à l'exportation vers la Chine de 25 % de la production dans des régions de la Russie soumises à une déforestation rapide et au manque de bois. La plupart du bois exporté est produit avec du vieux matériel de sciage chinois envoyé en Russie après l'interdiction de coupe dans le nord-est de la Chine. Dans les provinces de Buryatia et Zabaikalsky, la population, avec le soutien du gouvernement autonome local, conteste la légitimité des « projets prioritaires de l'industrie forestière » et insiste pour que les forêts qu'elle a traditionnellement utilisées soient exclues de l'exploitation.[66]

Au Myanmar, pays qui a accepté la construction d'un des corridors économiques de la ICR, la résistance se complique du fait que certaines parties du pays sont sous le contrôle de groupes armés autochtones qui ne sont pas directement subordonnés au gouvernement central du pays, et dont certains coopèrent eux-mêmes avec des entreprises chinoises. Avec l'aide des diplomates, les entreprises chinoises essaient activement de dresser les différents groupes les uns contre les autres pour pouvoir se lancer dans de grands projets d'infrastructure et d'extraction de ressources. En ce moment, les plus fortes pressions visent à redémarrer la construction du barrage géant de Myitsone, dans un site d'énorme biodiversité et de profonde importance culturelle pour la minorité Kachin.[67] Le projet avait été suspendu par l'ancienne junte au pouvoir, à cause du mécontentement populaire qu'il avait provoqué.

Les gouvernements des États-Unis, de l'Inde et de plusieurs pays européens sont ouvertement hostiles à l'initiative 'La Ceinture et la Route'.

L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' ET LES PROGRAMMES D'ATI

JUSTICE ÉCONOMIQUE – RÉSISTANCE AU NÉOLIBÉRALISME

En quelques années seulement, l'ordre néolibéral du monde a été victime de ses propres contradictions et il a subi les attaques des gouvernements nationalistes. La ICR est la tentative la plus puissante d'un seul pays de remettre en question et de réformer l'ordre mondial pour faire de la place à ses propres puissances commerciales et industrielles. Ce nouveau modèle laisse bien moins d'espace à la résistance pacifique des mouvements populaires et des ONG. La ICR et les investissements de plus en plus forts de la Chine ont quelques éléments néolibéraux mais, en tant que cadre économique et politique, ils sont quelque chose de très différent. Compte tenu de ce nouvel contexte politique, ATI devra réévaluer son objectif actuel de mettre en échec l'ordre néolibéral, son cadre conceptuel et son analyse.

JUSTICE CLIMATIQUE ET ÉNERGIE

L'initiative 'La Ceinture et la Route' vise à exporter plusieurs technologies relatives à l'énergie, et surtout celles concernant les grands barrages hydroélectriques, la transmission d'électricité et le charbon. La Chine a accordé ou proposé du financement pour des centrales électriques au charbon d'un total de 102 GW, et d'autres investissements dans des mines de charbon et dans les infrastructures ferroviaires et portuaires correspondantes. Le Bangladesh est le pays qui a reçu le plus de propositions et de financement pour des centrales au charbon, totalisant plus de 7 milliards USD pour une capacité de génération de 14 GW. Viennent ensuite le Vietnam, l'Afrique du Sud, le Pakistan et l'Indonésie.[68] Le programme y trouvera probablement un bon domaine de travail.

SOUVERAINETÉ ALIMENTAIRE

La Stratégie de coopération en matière d'agriculture de la ICR encourage l'expansion des grandes agro-industries chinoises vers les pays asiatiques.[69] D'autre part, la Chine importe des volumes considérables de produits alimentaires et soutient donc le développement de l'agro-industrie à grande échelle dans d'autres pays. Ces tendances et objectifs politiques vont à l'encontre de la vision d'ATI de la souveraineté alimentaire et l'agroécologie. Le développement de réseaux de commerce en ligne, où les producteurs peuvent vendre directement aux consommateurs leurs excédents de production par l'intermédiaire des diverses plateformes commerciales électroniques, peut offrir des possibilités, comme il arrive en Chine occidentale, où ces plateformes sont utilisées pour augmenter la valeur des produits biologiques produits par les paysans des groupes minoritaires.

FORÊTS ET BIODIVERSITÉ

La ICR aura probablement de forts effets négatifs sur les forêts et la biodiversité, du fait qu'elle financera de nombreux mégaprojets.

LA FINANCIARISATION DE LA NATURE LA FINANCIARISATION DE LA NATURE

Pour l'instant, la financiarisation de la nature ne semble pas être importante dans le discours sur la ICR, et ses effets sur la gestion communautaire des forêts sont variables. La ICR comporte des tentatives d'exporter des techniques avancées en matière de reboisement et d'agrosylviculture, qui pourraient recevoir quelques 'crédit carbone'.[70] À l'intérieur, la Chine est en train de faire des évaluations des services des écosystèmes et d'affecter des paiements et des compensations à l'entretien des écosystèmes naturels. Dans les forêts du nord-est du pays, la mise en place de cette approche a été fusionnée avec la gestion communautaire des forêts, et certains sylviculteurs ont été chargés d'exploiter des produits forestiers non ligneux dans les parcelles boisées dont ils étaient responsables. Cependant, pour protéger les écosystèmes naturels le gouvernement chinois préfère en général réinstaller les habitants ou décourager leurs méthodes d'utilisation traditionnelles, surtout chez les peuples nomades. La CdP 2020 de la CDB aura lieu en Chine, et la ICR et les résultats de la « civilisation écologique » en matière de biodiversité en seront au centre.

COMMENT DOIVENT RÉAGIR À LA ICR AT ASIE-PACIFIQUE ET SES ORGANISATIONS MEMBRES ?

1 FAIRE CAMPAGNE POUR MONTRER AU PUBLIC QUE CERTAINS PROJETS CONSPIRENT CONTRE LA 'CIVILISATION ÉCOLOGIQUE' ET LA ROUTE ET CEINTURE VERTE DE LA CHINE

L'intention déclarée des autorités chinoises est d'établir des liens explicites entre la 'civilisation écologique' et la stratégie de la ICR, en se centrant sur le développement vert. Les organisations AT doivent montrer que la Route et ceinture verte est associée à certains projets nationaux nuisibles. Les tactiques pour ce faire peuvent être très diverses ; il pourrait s'agir de campagnes sur les réseaux sociaux et de vidéos, en chinois et en d'autres langues, où l'on poserait la question : c'est ça la civilisation écologique ? Les organisations AT ont organisé ces derniers temps des manifestations devant les succursales de la Banque de Chine du monde entier, pour protester contre les effets nuisibles d'un projet hydroélectrique dans la forêt pluviale de Batang Toru.

2 ORGANISER UNE CAMPAGNE D'AT ASIE-PACIFIQUE CONTRE LE CHARBON

Il s'agirait de reprendre la campagne réussie d'AT Asie-Pacifique pour pousser la BAD et la BAII à arrêter ou limiter leur financement du charbon, et de la transformer en une large campagne contre toute production de charbon le long de la Nouvelle route de la soie. Les investisseurs et les responsables chinois doivent prendre conscience des nombreux risques que comportent les projets à l'étranger et prendre les mesures nécessaires pour les éviter.

3 DÉTERMINER, RASSEMBLER ET SOULIGNER LES DANGERS DU PIÈGE DE LA DETTE DANS LES PROJETS ASSOCIÉS À LA ICR, AU MOYEN D'ÉTUDES DE CAS, DE RECHERCHES ET DE PRESSIONS SUR LES GOUVERNEMENTS

En Malaisie, le nouveau Premier ministre, Mahathir Mohamad, a décrit la ICR comme un « nouveau colonialisme » parce qu'elle a abouti à l'accumulation de dettes dans les bilans des pays hôtes pour payer des projets de valeur incertaine, construits pour la plupart par des entrepreneurs chinois.[71] Dans plusieurs pays, aussi bien les gouvernements que le public ont trouvé cet argument très persuasif. Or, il serait difficile et potentiellement non stratégique de s'opposer à l'intégralité de la ICR. En ce moment de guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, pour la plupart des OSC internationales et nationales il serait contreproductif de 'prendre parti'.

4 PLAIDER POUR UN TRAITÉ CONTRAIGNANT SUR LES SOCIÉTÉS MULTINATIONALES ET AUTRES ENTREPRISES

Après des décennies de lutte des communautés du monde entier, l'idée que les multinationales (y compris les chinoises) doivent répondre en justice de leurs crimes, où qu'ils soient commis, devient finalement une réalité. En 2014, le Conseil des droits de l'homme des Nations unies avait adopté la Résolution 26/9 portant création d'un nouveau Groupe de travail intergouvernemental chargé de mettre en place un instrument international juridiquement contraignant pour réglementer les activités des sociétés transnationales et autres entreprises par rapport aux droits humains. Les organisations AT de la région doivent continuer à défendre ce nouveau traité sur les droits humains, auquel adhèrent plus de 800 organisations, le Conseil des droits de l'homme de l'ONU, le Vatican et de nombreux pays, dont l'Afrique du Sud, l'Indonésie, l'Inde, la Chine et l'Équateur. À ce jour, le Groupe de travail intergouvernemental s'est réuni quatre fois et une 'Version zéro' du traité a été rédigée.

5 DÉVELOPPER ET DÉFENDRE LA PARTICIPATION PUBLIQUE ET LE CONSENTEMENT PRÉALABLE, LIBRE ET INFORMÉ DANS LES PROJETS, PROCESSUS ET INSTITUTIONS DE DÉVELOPPEMENT DÉCOULANT DE LA ICR

Le principe du consentement préalable, libre et en connaissance de cause exige que toutes les parties prenantes soient d'accord avec un projet pour leur région, et ce principe doit être défendu par toutes les organisations AT qui s'occupent des projets ICR. Les politiques écologistes de la ICR reconnaissent officiellement le rôle des ONG et promettent de soutenir leurs efforts.

> « Les ONG créent un environnement favorable à la coopération. Nous aiderons les ONG qui s'occupent de la protection environnementale à établir des partenariats avec des institutions des pays le long de la route, afin de mener ensemble une série d'activités pour la protection de l'environnement et de créer un contexte favorable aux efforts conjoints pour faire progresser l'initiative 'La Ceinture et la Route' et faciliter l'établissement de liens entre les peuples. »[72]

Certaines agences chinoises ont déjà appelé les ONG étrangères à coopérer dans le domaine de la « ICR verte ». Elles le font parfois par l'intermédiaire de mandataires de GONGO. AT Asie doit considérer avec prudence ce type d'engagement qui, d'autre part, offre aux OSC des occasions supplémentaires de travailler sur la ICR avec les agences chinoises.

6 UTILISER ET RENFORCER LA CAPACITÉ DES OSC À TESTER LES DIRECTIVES CHINOISES SUR L'INVESTISSEMENT DURABLE

Le gouvernement chinois a produit, au cours des 15 dernières années, de nombreuses directives et recommandations sur la gestion durable des projets et sur les investissements responsables à l'étranger, dont les plus importantes sont le « Guide de la ICR verte » (2017) et les « Directives sur les crédits verts » (2013).[73] Bien que ces directives aient parfois réussi à influer sur certains projets, les observateurs signalent que, pour l'instant, elles n'ont pas d'influence substantielle sur le comportement des acteurs chinois à l'étranger. L'une des raisons est qu'elles ne sont pas forcément connues des entreprises chinoises, et encore moins des communautés concernées par les projets. En outre, les progrès et les difficultés véritables de la « construction d'une civilisation écologique » sont mal connus à l'extérieur de la Chine. Les organisations AT devraient examiner ces directives et faire des voyages en Chine pour rencontrer des fonctionnaires gouvernementaux et discuter avec eux.

7 UNIFIER LES NORMES ET LES SAUVEGARDES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES POUR LES INVESTISSEMENTS DE LA ROUTE DE LA SOIE EN EURASIE, À PARTIR DES MEILLEURES PRATIQUES INTERNATIONALES DE LA CHINE ET DES NORMES NATIONALES DES PAYS HÔTES

La réponse de la société civile à ce problème devrait être plus globale et systématique, plutôt que de se contenter de suivre, d'évaluer et de remettre en question les décisions des entités chinoises en matière d'investissement. Une mesure susceptible d'améliorer considérablement la situation et de limiter les risques de n'importe quel investissement ou projet consisterait à unifier les exigences et les normes minimales, environnementales et sociales, des pays de la ICR, à partir des normes avancées que la Chine applique à l'intérieur et en y additionnant une forte politique de développement vert qui vise de façon explicite à harmoniser le développement d'une « civilisation écologique » en Chine avec la Route de la soie à l'extérieur. Les nouvelles politiques nationales et internationales pourraient ainsi se renforcer mutuellement et contribuer au développement durable.

Annexe 1
Critères employés pour l'évaluation de la ICR d'après le système d'indicateurs des « Cinq indices de connectivité » appliqué par un groupe de réflexion en 2018.[74]

INDICATEURS DE NIVEAU I	INDICATEURS DE NIVEAU II	INDICATEURS DE NIVEAU III
A. Coordination des politiques	A1. Base de coopération	A11. Fréquence des échanges de haut niveau
		A12. Mécanisme de coopération internationale dans le cadre de l'Initiative B&R
		A13. Nombre d'ambassades et de consulats en Chine
	A2. Confiance politique mutuelle	A21. Stabilité politique
		A22. Partenariat
		A23. Gestion des conflits territoriaux
	A3. Réalisations de la coopération	A31. Interfaces stratégiques dans le cadre de l'Initiative B&R
		A32. Documents signés dans le cadre de l'Initiative B&R
		A33. Efficacité de la coordination des politiques
B. Connectivité des installations	B1. Installations de transport	B11. Qualité de l'ensemble des infrastructures
		B12. Niveau de connectivité des installations de transport
		B13. Niveau de connectivité du Rapide Chine–Europe
	B2. Installations de communicatio	B21. Popularité de l'Internet
		B22. Niveau de l'IT et niveau de la technologie de communication
		B23. Niveau d'infrastructure des communications bilatérales
	B3. Installations énergétiques	B31. Capacité à transporter du pétrole
		B32. Capacité à transporter du gaz
		B33. Capacité à transporter de l'électricité
C. Commerce sans entraves	C1. Environnement commercial	C11. Barrières douanières
		C12. Obstacles à l'investissement
		C13. Environnement d'affaires

INDICATEURS DE NIVEAU I	INDICATEURS DE NIVEAU II	INDICATEURS DE NIVEAU III
C. Commerce sans entraves (cont.)	C2. Niveau de commerce sans entraves	C21. Facilité du commerce bilatéral
		C22. Volume total du commerce bilatéral
		C23. Volume total de l'investissement bilatéral
	C3. Coopération en capacité de production	C31. Projets entrepris par la Chine dans d'autres pays
		C32. Coopération de la Chine en main-d'œuvre
		C33. Contrôle du marché de la main-d'œuvre
D. Intégration financière	D1. Coopération financière	D11. Coopération sur le change de devises
		D12. Coopération sur les règlementations financières
		D13. Coopération entre les banques de développement
		D14. Coopération entre les banques commerciales
	D2. Système de crédit	D21. Facilité du crédit
		D22. Standardisation des marchés du crédit
	D3. Milieu financier	D31. Total des économies
		D32. Volume des dettes publiques
		D33. Robustesse des monnaies
E. Liens interpersonnels	E1. Activités touristiques	E11. Popularité des destinations touristiques
		E12. Nombre de touristes en Chine
		E13. Facilité du visa touristique
	E2. Échanges en science et éducation	E21. Coopération en sciences et développement
		E22. Nombre d'étudiants étrangers en Chine
	E3. Échanges non officiels	E31. Enthousiasme des pays hôtes
		E32. Nombre de villes conviviales
		E33. Intercommunication de l'opinion publique
		E34. Niveau de bienveillance des masses

RÉFÉRENCES

1 Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, mars 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
2 Exposé de Sun Xuezhen, Department of Western Development, National Development and Reform Commission, 14 octobre 2018, Kunshan, China.
3 Xiaoli, O. (25 novembre 2015). Laying the foundations for China's 'One Belt, One Road'. South China Morning Post.
4 Bermingham, F. (23 janvier 2019). China's Belt and Road Initiative will add US$117 billion to global trade this year, a new study shows.
5 Jia, C. (26 mars 2018). Foreign partners aiding in Belt, Road financing. China Daily.
6 Harada,I. (Octobre 2018), China's Belt and Road investment hits high as overall FDI falls, Nikkei Asian Review.
7 Mathews, J. (1er janvier 2019). China's Long Term Trade and Currency Goals: The Belt & Road Initiative. The Asia Pacific Journal: https://apjjf.org/2019/01/Mathews.html
8 Imperialism, the Highest Stage of Capitalism (1917), Vladimir Lenin, 1917.
9 Simonov, E. (17 juillet 2018). The risks of a global supergrid. 隐私声明: https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/10722-the-risks-of-a-global-supergrid
10 James Kynge et Lucy Hornby, China eyes role as world's power supplier, Financial Times, 7 juin 2018.
11 Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization. (Novembre 2017). Sustainable Development.
12 Pitfalls of the Mid-term Energy Program of Mongolia. (6 décembre 2018). Rivers without Boundaries: http://www.transrivers.org/2018/2477
13 Growing number of foreign students choosing to study in China for a degree across multiple disciplines. (3 avril 2018). Ministry of Education of the People's Republic of China: http://en.moe.gov.cn/News/Top_News/201804/t20180403_332258.html
14 Understanding the New Chinese Outbound Investment Regulations. (16 février 2018). KPMG.
15 Going out, but going green? (2014) Amis de la Terre États-Unis : https://foe.org/2014-11-going-out-but-going-green
16 Ibid.
17 Belt and Road portal, https://eng.yidaiyilu.gov.cn
18 Wang Kaiding, China's NDRC Issued New Outbound Investment Rules, King & Wood Mallesons, 18 janvier 2018
19 Kenderdine, T. (27 juillet 2017) The PRC's international capacity cooperation exports both industrial capacity and financial risk. Asia Pathways.
20 Giovanni Barbieri e Antonello Miranda. One belt one road: understanding China's activism in contemporary world. Does the flap of a butterfly's wings in China set off a tornado in Europe (UK included)? Cordozo electronic law bulletin, juin 2018.
21 China at a Crossroads: Continued Support for Coal Power Erodes Country's Clean Energy Leadership. Institute for Energy Economics and FInancial Analysis, janvier 2019.
22 BNEF, 2018, Renewable energy investment in 2017.
23 Atif Ansar,Bent Flyvbjerg, Alexander Budzier and Daniel Lunn , Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China. Oxford Review.
24 Statistics on China's International Capacity Cooperation in January-October of 2018. (23 novembre 2018). Ministry of Commerce People's Republic of China: http://english.mofcol
25 Ermingham, F. (23 janvier 2019). China's Belt and Road Initiative will add US$117 billion to global trade this year, a new study shows. China Morning Post.
26 Jia, C. (26 mars 2018). Foreign partners aiding in Belt, Road financing. China Daily.
27 Emerging sustainability frameworks. China Development Bank and China Export-Import Bank. Amis de la Terre États-Unis, janvier 2016.
28 Hameiri and Jones 2018. China challenges global governance? International Affairs 94: 3 (2018) 573–593.
29 Belt and Road Initiative. (29 mars 2018). Banque mondiale: https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative
30 Consultations. (2017). Banque mondiale: https://consultations.worldbank.org/consultation/systematic-country-diagnostic-and-country-partnership-framework-mongolia
31 Belt and Road Initiative. (29 mars 2018). Banque mondiale: https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative
32 Lihuan Zhou et al. Moving the green belt and road initiative: from words to actions. Working paper http://www.bu.edu/gdp/2018/11/08/new-report-the-climate-implications-of-chinas-belt-and-road-initiative
33 Going out, but going green? (2014). Amis de la Terre États-Unis: https://foe.org/2014-11-going-out-but-goinggreen
34 How China's Policy Banks Can Support Sustainable Foreign Investment GEI Report 2017
35 Funding the Belt and Road Initiative. (14 juin 2018). HSBC: https://www.business.hsbc.com/belt-and-road/funding-the-bri-initiative
36 Boyd, T. (29 décembre 2018). Opinion: Changes in China's Bank Capital Will Profoundly Change Green Finance. Caixin: https://www.caixinglobal.com/2018-12-29/opinion-changes-in-chinas-bank-capital-will-profoundly-change-green-finance-101364979.html
37 Trinna Leong, Malaysia cancels deal with China company, seeks new contractor for East Coast Rail Link, straits Times, 2019.

38 Mathews, J. (1er janvier 2019). China's Long Term Trade and Currency Goals: The Belt & Road Initiative. Retrieved from The Asia Pacific Journal: https://apjjf.org/2019/01/Mathews.html
39 Voir: en.sasac.gov.cn
40 Zhang, H. (5 janvier 2019). Beyond "Debt-Trap Diplomacy": The Dissemination of PRC State Capitalism. The Jamestown: https://jamestown.org/program/beyond-debt-trap-diplomacy-the-dissemination-of-prc-state-capitalism
41 Xinhua. (9 juillet 2018). China signs MOUs with 37 African countries, AU on B&R development. Xinhua Net: http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/07/c_137452482.htm
42 Ibold, S. (18 novembre 2018). Cooperation agreements and MoUs under the Belt and Road Initiative. Belt and Road Initiative: https://www.beltroad-initiative.com/memorundum-of-understanding-belt-and-road-initiative
43 14 octobre 2016). Retrieved from Joint Statement of the People's Republic of China and the People's Republic of Bangladesh on Establishing Strategic Partnership of Cooperation: https://d30fl32nd2baj9.cloudfront.net/media/2016/10/15/bangladesh-china-joint-statement.pdf/BINARY/Bangladesh-China+Joint+Statement.pdf
44 Xinhua. (9 juillet 2018). China signs MOUs with 37 African countries, AU on B&R development. Xinhua Net: http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/07/c_137452482.htm
45 Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia. (27 avril 2017). Belt and Road Portal: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/11918.htm
46 China and Malaysia Sign MOU on Infrastructure Cooperation to Promote the Healthy Development of Capacity Cooperation. (15 mai 2017). Ministry of Commerce People's Republic of China: http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201706/20170602584452.shtml
47 Press Release on signing ceremony of Memorandum of Understanding (MOU) on Cooperation under the Belt and Road Initiative. (12 mai 2017). Ministry of Foreign Affairs : https://mofa.gov.np/press-release-signing-ceremony-memorandum-understanding-mou-cooperation-belt-road-initiative
48 China and Malaysia Sign MOU on Infrastructure Cooperation to Promote the Healthy Development of Capacity Cooperation. (15 mai 2017). Retrieved from Ministry of Commerce People's Republic of China: http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201706/20170602584452.shtml
49 Joint Statement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of the Philippines. (21 novembre 2017). Belt and Road Portal: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/35783.htm
50 Linking the Eurasian Economic Union and China's Belt and Road. (9 novembre 2018). Reconnecting Asia: https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/linking-eurasian-economic-union-and-chinas-belt-and-road
51 Jang, S. (6 janvier 2019). Should South Korea Participate in China's Belt and Road? The National Interest: https://nationalinterest.org/blog/buzz/should-south-korea-participate-chinas-belt-and-road-40732
52 China-Sri Lanka cooperation under BRI brings tangible benefits to both sides. Ambassadeur de Chine. (19 novembre 2018). Xinhua Net: http://www.xinhuanet.com/english/2018-11/19/c_137617536.htm
53 China-Sri Lanka cooperation under BRI brings tangible benefits to both sides. Ambassadeur de Chine. (19 novembre 2018). Xinhua Net: http://www.xinhuanet.com/english/2018-11/19/c_137617536.htm
54 Staff, G. R. (Novembre 2018). Five Years On – Belt And Road Breaks New Ground, Forges New Partnerships. GE Reports: https://www.ge.com/reports/five-years-belt-road-breaks-new-ground-forges-new-partnerships
55 Collaboration between China and UN-Habitat-Under the One Belt One Road Initiative: Executive Director visits Beijing. (23 mai 2017). UN Habitat for a Better Urban Future.
56 Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization. (Novembre 2017). Sustainable Development.
57 Winning, A. (25 juillet 2018). China's Xi pledges $14.7 billion investment on South Africa visit. Reuters.
58 Green Silk road portal sse: http://greensilkroad.net
59 Sustainability should be priority for China's Belt and Road. (12 mars 2017). Greenpeace.
60 The Belt and Road Initiative. (Mai 2017,). AWS Assets.
61 Sustainability should be priority for China's Belt and Road. (12 mars 2017). Greenpeace.
62 Boer, What does 'Xi's Thought' mean for the environment?, Chinadialogue. 2017.
63 Guidance on Promoting Green Belt and Road (关于推进绿色"一带一路"的指导意见) Issued by the Ministry of Environmental Protection, Ministry of Foreign Affairs, National Development and Reform Commission & Ministry of Commerce (24 avril 2017).
64 The Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan 一带一路"生态环境保护合作规划 . Issued by the Ministry of Environmental Protection(MEP) to implement their responsibilities under the "Guidance". (Mai 2017).
65 Banque mondiale, Mongolia Outlook, juin 2018
66 China's Timber Demand Is Destroying Forests in Russia and Zambia. (8 octobre 2018). The Epoch Times: https://www.theepochtimes.com/chinas-timber-demand-is-destroying-forests-in-russia-and-zambia_2683609.html
67 Fawthrop, T. (11 mars 2019). Myanmar's Myitsone Dam Dilemma. The Diplomat: https://thediplomat.com/2019/03/myanmars-myitsone-dam-dilemma
68 China at a Crossroads: Continued Support for Coal Power Erodes Country's Clean Energy Leadership. (Janvier 2019). Institute for Energy Economics and FInancial Analysis.
69 The Belt and Road Initiative: Chinese agribusiness going global . (12 février 2019). Grain: https://www.grain.org/entries/6133-the-belt-and-road-initiative-chinese-agribusiness-going-global
70 Letter from the Desert: A Glimpse of China's "People to People" cooperation along the Belt and Road. (n.d.). Panda Paw Dragon Claw.

71 Corner, T. (19 janvier 2019). China's Belt And Road At Five Years. Retrieved from The Corner: http://thecorner.eu/world-economy/china-belt-and-road-at-five-years/77822
72 The Belt and Road Portal. (8 mai 2017). Guidance on Promoting Green Belt and Road. Belt and Road Portal: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12479.htm
73 Investing in a Green Belt and Road? Assessing the Implementation of China's Green Credit Guidelines Abroad. (Décembre 2017). Amis de la Terre États-Unis.
74 Taihe Civilizations Forum and "Five Connectivity Index". Rapport du groupe de recherche de l'Université de Pékin, 2018. http://brgg.fudan.edu.cn/en/articleinfo_305.html

DOCUMENT D'INFORMATION SUR L'INITIATIVE 'LA CEINTURE ET LA ROUTE' (ICR)

Les Amis de la Terre
Asie-Pacifique