



DÉLÉGATION FRANÇAISE  
À L'ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE  
DE L'O.S.C.E.

Paris, 8 mars 2018

## **INTERVENTION DE M. PASCAL ALLIZARD**

---

Dans le cadre de mes fonctions de président du groupe d'amitié France-Pakistan du Sénat, j'ai été amené à m'intéresser à l'économie du Pakistan et à son environnement régional, au carrefour stratégique entre l'Asie et le Moyen-Orient.

En matière économique, le Pakistan et la Chine sont aujourd'hui des partenaires intimement liés comme en témoigne le « corridor économique sino-pakistanaï » (CPEC), tronçon pakistanaï des « Routes de la soie » qui relie la province chinoise du Xinjiang au sud du Pakistan.

De France, et même d'Europe, nous n'avons qu'une vue lointaine et partielle du vaste projet en cours, à savoir les 50 à 60 milliards de dollars investis par la Chine dans le CPEC pour développer notamment les infrastructures du Pakistan et contribuer à sa modernisation. La Chine est désormais le plus gros investisseur étranger au Pakistan.

Dans mes responsabilités professionnelles antérieures, deux décennies dans l'industrie, j'avais eu l'occasion de travailler en Chine et j'avais été frappé par l'effort de modernisation du pays et les politiques de long terme qui se mettaient en place pour en faire la première puissance asiatique.

Partant de mes travaux sur le Pakistan et le CPEC, j'ai proposé à la commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat français, dont je suis Vice-président, d'élargir le périmètre du sujet et de l'étendre à l'ensemble des Routes de la soie.

En novembre dernier, j'ai ainsi été chargé par la commission de la préparation d'un rapport sur les « nouvelles Routes de la soie ». Il s'agit de mettre en lumière ce projet global visant à bâtir, depuis la Chine jusqu'à l'Europe et l'Afrique, des routes commerciales terrestres, ferroviaires et maritimes. Ces différents projets, qui traversent de nombreux pays, mobilisent des milliards de dollars d'investissements et leur réalisation s'étale sur plusieurs décennies.

Bien qu'encore peu connus et étudiés en Europe, ils auront des conséquences économiques - et sans doute géopolitiques - très importantes dans les prochaines années, d'autant que ces « routes » s'accompagnent d'un retour de la puissance militaire chinoise destinée en partie à les sécuriser, et en particulier à assurer la sécurité des ressortissants chinois mobilisés sur ces nombreux projets.

C'est pourquoi il était important pour le Sénat français de connaître le détail du projet baptisé « *One Belt, One Road* » (OBOR) en 2013, lors du discours du président Xi Jinping à Astana, désormais appelé « *Belt and Road Initiative* » (BRI).

Qualifié par certains de plus grand projet d'investissements depuis le plan Marshall, le BRI aura des conséquences qu'il faudra mesurer et aussi de formidables opportunités qu'il faudra saisir.

Un tel rapport nécessite de très nombreuses auditions mais également des déplacements, comme en décembre dernier, au Pakistan et en Chine. Afin d'avoir une vue large du sujet, j'ai organisé plusieurs dizaines d'auditions de personnalités, de nationalités différentes, issues des milieux économiques, diplomatiques, universitaires, militaires qui apportent chacun un angle d'analyse particulier contribuant à enrichir mes réflexions...

Ce rapport n'est pas terminé mais, cependant, je suis tout à fait disposé et même heureux de vous livrer quelques informations que j'ai glanées et quelques impressions que j'ai eues pendant la préparation de ce rapport.

## **1. Une formidable aventure pour tous**

Parmi ces informations et ces impressions, il y a d'abord la conviction que le BRI est une formidable aventure pour tous les pays. C'est un programme d'infrastructures est-ouest colossal que la plupart d'entre nous voyons comme une merveilleuse opportunité tandis que d'autres y voient une menace pour l'ordre mondial actuel.

Ce projet extrêmement ambitieux est destiné à relier trois continents l'Asie, l'Afrique et l'Europe et il correspond à une renaissance de la fameuse ancienne route de la soie qui, autrefois, transportait tissus, épices et tout un trésor de biens et denrées qui circulaient dans les deux sens. Il faudrait faire la même chose aujourd'hui mais à une plus large

échelle et vous ne serez pas surpris si j'insiste sur les mots « dans les deux sens », car ce projet ne sera vraiment un succès que s'il fonctionne dans les deux sens jusqu'à ce que nous atteignons un équilibre satisfaisant entre les échanges Est-Ouest et les échanges Ouest-Est.

Ce projet doit permettre de créer des routes, des ports, des lignes de chemin de fer à travers 65 pays qui représentent, à eux seuls, 60 % de la population mondiale et un tiers de la production économique mondiale.

L'Asie centrale est sans doute beaucoup plus concernée par la construction de nouvelles infrastructures que les autres pays, mais les nouvelles routes maritimes vont s'étendre à travers l'océan indien et jusqu'à la mer rouge.

C'est un projet mondial qui conduira à orienter le commerce mondial plus vers l'Orient. Chaque pays devrait potentiellement profiter de cette augmentation des échanges dans les décennies qui viennent. Mais je le répète à nouveau, cela ne sera vrai que si cela marche dans les deux sens.

Cependant, projet mondial de cette envergure ne peut pas aller sans des conséquences géopolitiques à long terme et certains pays craignent que le projet renforce l'influence de Péking d'une manière tout à fait considérable. C'est pourquoi je veux insister à nouveau sur la nécessité de trouver un équilibre aussi bien en matière d'échange qu'en matière de coopération entre les deux extrémités de la route et tout au long de cette route.

## **2. Un projet d'aménagement du territoire**

Soyons francs et directs. Le BRI est avant toute chose un projet d'aménagement territorial de l'Hinterland chinois puisque la population chinoise augmente et a besoin de davantage d'espace et puisque l'industrie chinoise se développe et recherche de nouveaux débouchés pour ses produits.

Ce projet d'aménagement du territoire va bien au-delà des frontières de la Chine naturellement et il vise à répondre aux besoins spécifiques de tous les pays le long de cette route.

Cependant, quand le projet atteindra l'Europe centrale et orientale (et remarquez qu'il est prévu d'inclure dans ce projet une ligne de chemin de fer entre Belgrade et Budapest), la question qui se pose est de savoir s'il va entrer en conflit avec les efforts déployés par l'Union européenne dans cette région ou s'il va compléter ce que l'Union européenne fait de manière déterminée depuis 1989 pour combler le nécessaire rattrapage économique entre la partie occidentale et la partie orientale de l'Europe ?

N'y-a-t-il pas un risque l'Union européenne découvre trop tard que l'essentiel des infrastructures en Europe centrale et orientale dépendent de la Chine ? Autre question : pourquoi la Chine devrait-elle contrôler le port d'Athènes, le Pirée ? Pour nous Européens, ce sont d'importantes questions.

Comme vous le voyez, il y a là matière à rivalités entre l'Occident et l'Orient. C'est pourquoi il faut que nous établissions un double partenariat : Un partenariat commercial basé sur la réciprocité pour

ce qui est de l'ouverture des marchés des deux côtés et un partenariat stratégique basé non plus sur la coopération bilatérale, mais sur une coopération multilatérale cartellisée.

Nous sommes tous favorables à l'idée de rendre notre économie parfaitement mondiale et à celle de renforcer le commerce et l'investissement tout au long de cette nouvelle route terrestre qui va de la Chine jusqu'à l'Europe et également le long de la route maritime qui arrive au Moyen-Orient et en Méditerranée.

Nous sommes tous conscients que l'Asie a besoin de fonds pour financer ses infrastructures et qu'il y a largement matière à rattrapage. Forger des liens plus étroits dans cette région peut naturellement promouvoir une croissance plus rapide et une meilleure intégration économique.

Toutefois, ce projet chinois fait aussi partie d'une vision politique plus large. C'est un projet remarquable, mais il doit être mené pas à pas, à une allure modérée et très progressivement. Si l'idée est seulement – comme c'est le cas aujourd'hui – de continuer à envoyer 5 trains chargés de Chongqing jusqu'en Allemagne chaque semaine quand au retour un seul de ces trains circule plein, ce ne sera pas satisfaisant pour l'Europe, ni satisfaisant pour l'Asie qui regardera passer les trains...

### **3. Il faut trouver un équilibre**

Je vais le répéter encore une fois : les échanges doivent aller dans les deux sens afin de rendre ces nouvelles routes commerciales à la fois viables d'un point de vue économique et politiquement acceptables pour les pays tiers à travers lesquels elles passent.

Le problème principal aux yeux de l'Europe est que l'Europe est ouverte et qu'elle achète pour un milliard d'euros de biens en provenance de la Chine tous les jours. De son côté, la Chine ne nous achète que la moitié de ce montant. La Chine investit des sommes quatre fois plus importantes en Europe que celles que l'Europe investit en Chine.

Nous avons, bien sûr, la plus grande admiration pour cette vision politique de grande ampleur contenue dans tous les projets des nouvelles routes de la soie, mais nous considérons que ce projet ne saurait se substituer aux solutions qui sont nécessaires pour résoudre les problèmes rencontrés quotidiennement par les Européens en Chine et lever les obstacles que les Européens affrontent en Chine lorsqu'ils y font du business.

Nous sommes décidés à empêcher que le projet des nouvelles de la soie ne se transforme en un nouveau « Grand Jeu ». Bien sûr, nous sommes favorables à des contrepoids et à des contre-pouvoirs et à un monde multilatéral. Bien sûr, nous appelons de nos vœux un équilibre entre les superpuissances, mais nous n'avons pas besoin de puissance hégémonique.

#### **4. Pourquoi nous soutenons l'initiative chinoise**

C'est pourquoi nous soutenons l'initiative chinoise qui consiste à améliorer les infrastructures de cette partie du monde, car cela contribuera à une croissance durable dans la région euro-asiatique.

Nous soutenons cette coopération avec la Chine à la condition qu'elle ne reste, comme cela était promis par nos homologues chinois, une initiative ouverte qui adhère aux règles du marché et aux normes et

exigences aussi bien internationales que communautaires, et à la condition également que cette initiative vienne compléter les politiques de l'Union européenne ainsi que ses projets de manière à offrir à toutes les parties concernées et à tous les pays traversés par les routes envisagées les bénéfices promis.

Nous reconnaissons volontiers l'importance qu'il y a à améliorer les liens existants entre l'Union européenne et la Chine. D'ailleurs la plateforme UE-Chine a été créée en 2015 à cette fin et elle vise à trouver des synergies entre nos initiatives et le BRI.

Nous voulons un véritable réseau tout le long de ces nouvelles routes et que ces réseaux d'infrastructures soient interopérables. Nous voulons faire tomber les barrières et ne pas en créer d'autres.

Il faut adopter une approche ouverte et inclusive. Nous espérons que la transparence sur tous les projets et toutes les activités de toutes les parties prenantes sera totale et toujours respectée. Chaque pays situé le long des routes projetées devra pouvoir donner son avis sur les priorités, qu'il s'agisse des réseaux d'infrastructures primaires ou les réseaux régionaux secondaires.

Le projet BRI doit respecter le développement durable dans tous ses aspects : économiques, budgétaires, climatiques, environnementaux et sociaux.

Nous devons nous attacher aux plus importants de nos crédos : *« l'opération doit bénéficier à tous »*.

Nous veillerons à ce que les règles de concurrence soient parfaitement respectées.

Nous félicitons la Chine pour cette remarquable initiative et vous pouvez faire confiance à la France pour être un allié solide dans la mise en œuvre de ce projet.

Nous serons toujours prêts à penser sur le mode mondial et, en même temps, à agir sur le mode local.