

POST-SOMMET DU G20

Comment le nouveau couloir logistique va changer la face du commerce

LORS DU SOMMET DU G20, LE PROTOCOLE D'ACCORD SIGNÉ ENTRE LES ÉTATS-UNIS, L'INDE ET DES PAYS DU MOYEN-ORIENT ET DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CRÉATION D'UN COULOIR FERROVIAIRE ET MARITIME RELIANT L'INDE ET L'EUROPE AU MOYEN-ORIENT A ÉTÉ AU CENTRE DE L'ATTENTION. CE PROJET VA STIMULER LE DÉVELOPPEMENT EN ENCOURAGEANT LA CONNECTIVITÉ ET L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE. MAIS IL EST AUSSI PERÇU COMME UNE TENTATIVE D'ÉCLIPSER LA CHINE.

YARRICK BOURQUIN

L'ANNONCE de la création d'un couloir logistique reliant l'Inde et l'Europe au Moyen-Orient a pris au dépourvu nombre d'observateurs. Cette route commerciale est appelée à concurrencer la nouvelle route de la soie de la Chine introduite en 2013 par le président chinois Xi Jinping. En dix ans, ce projet a beaucoup évolué malgré certaines interrogations venant principalement de l'Occident, car l'on compte près de 150 pays signataires. Certainement, Pékin ne voit pas d'un bon œil l'avènement de l'India-Middle East - Europe Economic Corridor (IMEC), d'autant plus que les principaux instigateurs sont les États-Unis et l'Inde.

Après son entrée en opération, l'IMEC va bénéficier grandement à des pays comme l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis, l'Israël et la Grèce. Si ce projet arrive à son plein potentiel, il viendra remodeler le paysage commercial mondial avec une connexion directe entre l'Inde, le Golfe persique et l'Europe.

Comme l'indique Amit Ba-

khirta, le CEO d'Anneau, «les projets ferroviaires, une fois achevés, fourniront un réseau (navire-rail) de transit transfrontalier fiable pour compléter les itinéraires de transport maritime et routiers existants. L'IMEC a le potentiel de rendre le commerce entre l'Inde et l'Europe 40 % plus rapide ; plus rapide pour environ 50 % de l'économie mondiale et 40 % de la population mondiale, ce qui est significatif. Le couloir a également le potentiel d'avoir un impact à long terme pour approfondir la connectivité physique, débloquent d'énormes opportunités commerciales, établir de nouvelles normes en matière de financement et de développement des infrastructures et remodeler les routes commerciales mondiales, aux côtés de l'initiative chinoise Belt and Road Initiative».

Le CEO d'Anneau s'attend toutefois, avec cette initiative, à une infrastructure commune de police maritime et que les pays de l'IMEC «rationalisent les procédures de visa pour les gens de mer le long des routes maritimes ; car l'infrastructure à elle seule n'est point une panacée».

Avinaash Munohur, politologue et consultant en stratégies

politiques, rappelle, quant à lui, que ce couloir logistique et ferroviaire n'est pas nouveau. «Les premiers échanges commerciaux entre l'Inde et l'Europe passaient déjà par cette route, notamment pour le commerce des épices», précise-t-il. Et d'ajouter que l'essor de la Chine est venu relancer les ambitions de réactiver cette route. «Ce nouveau corridor aura un impact certain. Déjà, il permettra de ne plus emprunter le canal de Suez, ce qui se traduira par un gain de près de 40 % sur les chaînes d'approvisionnement, élément qui permettra de grandes économies sur les coûts de transport et donc sur le prix final des marchandises empruntant ce corridor», indique-t-il.

CONSOLIDER LES LIENS ENTRE L'ARABIE SAOUDITE ET ISRAËL

Bien plus qu'un corridor ferroviaire et maritime, l'IMEC comprendra également un câble transcontinental de haut débit et un gazoduc. Ces investissements ont-ils pour unique objectif de concurrencer la route de la soie de





Amit Bakhirta (CEO d'Anneau)



Avinaash Munohur (politologue et consultant en stratégies politiques)



Jocelyn Chan Low (historien)

la Chine ? Pour l'historien et observateur politique Jocelyn Chan Low, il y a d'autres objectifs à ce projet, soit la consolidation des liens entre l'Israël et l'Arabie saoudite. Et de faire ressortir que les pays de l'IMEC ne sont pas anti-Beijing, mais qu'ils essaient tout simplement de diversifier leur économie et visent à être un carrefour des diverses routes de commerce, incluant la route de la soie. «Une partie de cette nouvelle route va utiliser des infrastructures construites dans le cadre du projet de Beijing. Par exemple, jusqu'à tout récemment le port de Haïfa était sous le contrôle d'investisseurs chinois tandis que le port de Piræus à Athènes était sous le contrôle du groupe maritime chinois Costa. Et l'infrastructure ferroviaire reliant la Grèce à l'Europe centrale fait partie de la Belt and Road Initiative. S'il y a compétition, il y a aussi complémentarité. Car ce sont des infrastructures extrêmement coûteuses dont la rentabilité n'est pas acquise», avance-t-il.

De son côté, Amit Bakhirta rappelle que la Chine reste dans une position de force. «La route

de la soie, c'est 10 ans d'avance, 150 pays engagés et des investissements déjà en cours dans de nombreux pays, plus de 3 000 programmes de coopération déjà exécutés. L'argent de la Chine (1 000 milliards de dollars) est déjà là où se trouve sa bouche», argumente-t-il.

Avinaash Munohur partage le même avis concernant l'apport de la Chine dans cette équation. «On peut voir dans ce corridor une concurrence à la route de la soie, mais il faut aussi prendre en compte le fait qu'aucun des pays fondateurs du nouveau corridor ne s'est opposé au principe que la Chine bénéficie également de ce nouveau projet. En gros, c'est une route commerciale qui est créée. Et les marchandises chinoises seraient libres d'y circuler si la Chine souhaite entrer dans cet accord», soutient-il.

DIVERGENCES SUR LA SOUVERAINÉTÉ ET LES INTÉRÊTS RÉGIONAUX

Ces mégaprojets de ces grandes puissances mondiales viennent une fois de plus remettre sur le tapis la souveraineté

neté nationale des pays engagés. Depuis l'émergence de la Chine dans le commerce transfrontalier, il est question de la Chinese debt trap policy, un terme utilisé par des économistes pour faire état de la politique de la Chine de prêter et d'utiliser ensuite le poids de la dette des petits pays à des fins géopolitiques. Pour Avinaash Munohur, l'on constate un amoindrissement de la souveraineté de certains pays qui ont choisi d'intégrer la route de la soie. Ce qui, selon lui, a produit des bouleversements conséquents dans ces pays, citant comme exemple le Sri Lanka. De plus, certains pays comme le Mozambique et le Kenya auraient émis le souhait de prendre un peu de recul par rapport au projet chinois.

Pour sa part, Jocelyn Chan Low avance que les critiques et appréhensions proviennent principalement de l'Occident «qui tout à coup s'est retrouvé en défenseurs de certains pays totalement ignorés jusque-là. On a beaucoup évoqué la diplomatie de la 'debt trap' mais Deborah Bräutigam, professeur à la School of Advanced International Studies de l'Université Johns Hopkins, aux États-Unis, qui a beaucoup travaillé sur le sujet, décrit cette théorie comme un «mème» résultant essentiellement de l'hostilité face à la montée de la Chine». Et de conclure que «le 'Conceptual West' est en plein déclin relatif, que ce soit du point de vue économique, démographique, voire culturel et technologique. L'ordre international est en train d'être bouleversé. Cela génère ainsi des tensions et des tentatives de contrôler le récit face à la montée des nouvelles puissances, dont la Chine».

Quelle posture Maurice doit-il adopter ?

Maurice a toujours joué la carte de la neutralité et du non-alignement. Mais arrivera-t-il un moment où le pays devra choisir son camp ? Kee Chong Li Kwong Wing, économiste et directeur de la banque panafricaine Afrexim Bank, rappelle que l'intention de la Chine avec la nouvelle route de la soie, c'est de permettre des relations égal à égal et des partenariats gagnant-gagnant. Selon lui, cette réactivité des États-Unis est due à la peur de voir la Chine leur faire de l'ombre. Selon lui, ce n'est qu'une question de temps pour que Maurice soit partie prenante de la nouvelle route de la soie de par sa position stratégique et les routes maritimes qui se dessinent vers les pays africains.

Quant à Jocelyn Chan Low, il estime que les bonnes relations avec la Chine et l'apport des investissements chinois se poursuivront malgré une non-adhérence à la route de la soie. Par exemple, l'accord de libre-échange entre la Chine et Maurice confirme cette intention de maintenir de bonnes relations diplomatiques et économiques. Alors qu'Amit Bakhirta estime que Maurice devra bien savoir choisir ses alliés dans un contexte où la Chine pourrait devenir la superpuissance économique et militaire de la planète dans les 10 à 15 prochaines années. Et d'indiquer que Maurice aura aussi tout intérêt à faire partie de la route de la soie dans l'optique où de plus en plus de pays de l'Afrique subsaharienne et de l'Afrique de l'Ouest deviendront au fur et à mesure des alliés importants de la route de la soie. Enfin, Avinaash Munohur est d'opinion que Maurice «doit garder le cap en positionnant avantageusement ses intérêts dans la cartographie des jeux d'alliances régionales et mondiales».



Kee Chong Li Kwong Wing (directeur d'Afrexim Bank)

