

ALGERIE ET MAGHREB FACE AU PROJET CHINOIS DES « ROUTES DE LA SOIE »

Mouloud HEDIR

Septembre 2018

SOMMAIRE	Page
1- Introduction	2
2- « Routes de la soie », un projet d'envergure mondiale	2
3- La perspective tracée officiellement par les autorités chinoises	5
3.1- Un projet d'essence pacifique et non hégémonique	5
3.2- La coopération au cœur du projet des « Routes de la Soie »	6
4- Le projet BR : une vision cohérente, un immense programme mondial d'investissements	7
4.1- une politique d'investissements internationaux en ligne avec l'évolution de l'économie chinoise....	7
4.1.1- Une économie fortement intégrée au marché mondial	8
4.1.2- BRI et gestion active des excédents financiers chinois	9
4.1.3- Le vieillissement de la population chinoise	10
4.1.4- La Chine exportateur net de capitaux	10
4.2- Des mécanismes déjà en place pour couvrir les énormes besoins de financement du projet BRI	11
4.3- une politique d'investissement largement entamée sur le terrain	13
4.4- La dimension Energie des « Routes de la Soie »	15
5- L'Algérie face au projet chinois des « Routes de la Soie »	16
5.1- Des échanges commerciaux algéro-chinois en forte croissance, mais fortement déséquilibrés	17
5.1.1- Croissance fulgurante des importations algériennes de Chine	17
5.1.2- Une faiblesse des exportations algériennes vers la Chine, qui affecte même les hydrocarbures....	18
5.1.3- Aucun produit industriel hors hydrocarbures ne trouve place sur le marché chinois.....	19
5.1.4- L'explosion du déficit commercial bilatéral avec la Chine	20
5.2- L'Algérie face au projet BRI (Belt And Road Initiative)	21
5.3- les projets structurants à initier dans le cadre des « Routes de la Soie ».....	23
5.3.1- Une voie ferrée Alger – Tamanrasset - Lagos	23
5.3.2- Une zone économique spéciale, pour promouvoir des industries d'exportation	24
5.3.3- La production conjointe de semences performantes	25
5.3.4- la réalisation conjointe de projets d'énergie renouvelable	26
5.3.5- le développement de services de transport maritime	27
5.4- Pour une approche renouvelée de la relation avec la Chine, dans le cadre du projet BRI	28
6- Le Maghreb face aux « Routes de la Soie »	29
6.1- le Maroc et le projet BRI	30
6.2- la Tunisie et le projet BRI	31
6.2- la Libye et le projet BRI	32
7- Remarques finales	32

1- Introduction

A la fin de l'année 2013, quelques six mois après sa désignation à la tête de l'Etat chinois, le Président chinois XI JINPING a entamé un ensemble de visites diplomatiques dans plusieurs Républiques de l'Asie centrale et, lors d'un discours solennel qu'il a prononcé à l'université d'Astana, la capitale du Kazakhstan, formellement dévoilé son initiative de « Nouvelles Routes de la Soie », qu'il n'a pas hésité à considérer comme le grand projet du 21^{ème} siècle et qui vise à ouvrir « un corridor logistique allant du Pacifique à la Mer Baltique ». Un mois plus tard, lors d'une visite d'Etat en Indonésie, il a évoqué dans un autre discours un projet de « Route maritime de la Soie » reliant la Chine à l'Océan indien à travers l'Asie du Sud-Est.

L'initiative affichée initialement sous le nom d'OBOR (One Belt, One Road), puis rebaptisée en 2017 BRI (Belt And Road Initiative), combine un ancien programme de réseaux routiers et ferroviaires reliant la Chine à ses partenaires en Asie et en Europe, avec un nouvel axe maritime aboutissant en Europe, via la Méditerranée.

Si au départ, les intentions des dirigeants chinois étaient formulées en caractères généraux, son déploiement sur le terrain laisse place progressivement à un plan d'actions extrêmement précis et d'une grande sophistication. L'initiative suscite aujourd'hui l'intérêt de plus en plus marqué des analystes, des médias, tout autant que des hommes politiques à travers le monde. A ce jour, ce ne sont pas moins de 90 pays qui y ont officiellement adhéré et qui ont conclu en ce sens des mémorandums d'entente avec les autorités chinoises.

De manière générale, si quelques grands pays développés ont manifesté des réticences plus ou moins voilées, celle-ci semble accueillie plutôt favorablement. Cela est évident dans les pays en développement qui, à l'instar de ceux de la région africaine, y voient pour la première fois, une réponse possible à leur immense déficit structurel en infrastructures.

De ce point de vue, un pays comme l'Algérie a d'autant plus de raisons d'exprimer sa satisfaction qu'elle entretient de longue date une relation politique solide avec le partenaire chinois. L'initiative des « Routes de la soie » lui offre l'occasion d'approfondir davantage celle-ci en en faisant une plateforme efficace sur laquelle s'appuyer pour servir de relai de croissance et de diversification de son économie et de son commerce.

C'est cette idée qui sert de fil conducteur à la présente réflexion dont l'objectif principal est celui de vulgariser en Algérie un aspect de la politique économique extérieure de la Chine qui connaît par ailleurs un retentissement remarquable partout à travers le monde.

2- « Routes de la soie », un projet d'envergure mondiale

Le concept majeur de ce projet politique et économique de très grande envergure consiste à renforcer la connexion de l'économie chinoise avec l'ensemble des pays du monde, par terre et par mer, en s'appuyant ainsi sur deux axes, un axe terrestre puis un axe maritime.

2.1- L'axe terrestre fait référence, dans sa dénomination, à une « Ceinture économique de la Route de la Soie » ou « Silk Road Economic Belt (SREB) ». Il s'agit de voies terrestres

alliant rails et routes, qui visent à assurer la liaison économique entre : la Chine et l'Europe en passant par l'Asie Centrale et la Russie ; la Chine et le Moyen-Orient, voire la Méditerranée en passant par l'Asie centrale ; la Chine et l'Asie du Sud et du Sud-Est afin de rejoindre l'océan Indien.

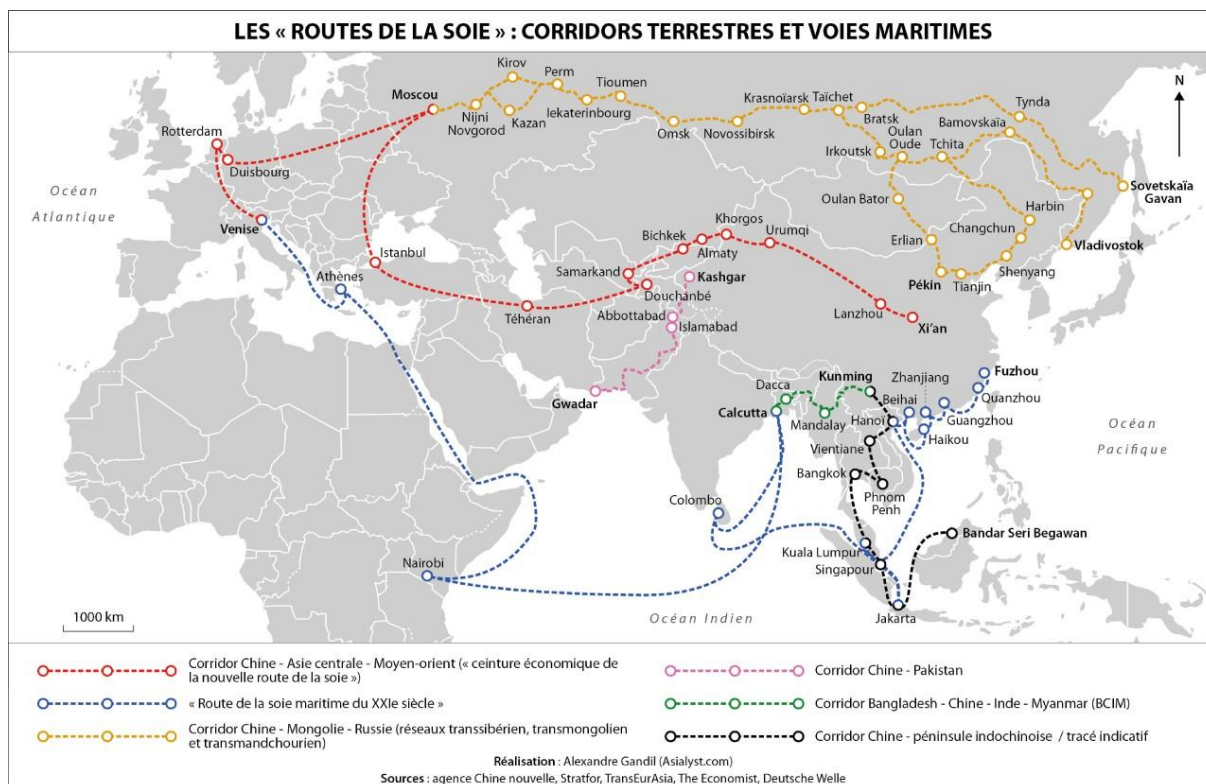
Cette première « Ceinture », lancée depuis de longues années déjà, structurée autour des réseaux d'infrastructures de transport terrestres et focalisée au départ sur les pays de l'Asie centrale, périphérie immédiate de la Chine, vise aujourd'hui à renforcer et étendre les connexions avec les pays d'Europe centrale et occidentale. Elle se compose de six corridors terrestres Les six corridors terrestres sont les suivants :

- Le corridor de la nouvelle Eurasie (de Lianyungang à Rotterdam). C'est l'axe principal qui relie déjà la Chine à l'Europe occidentale par voie terrestre (rail et route) ;
- Le corridor Chine- Mongolie – Russie ;
- Le corridor Chine- Asie centrale – Asie de l'Ouest ;
- Le corridor Chine- Péninsule indochinoise ;
- Le corridor Chine- Pakistan ;
- Le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar.

2.2- L'axe maritime, lui aussi articulé autour de plusieurs branches, est mis en avant plus récemment, sous la dénomination de « Route de la Soie maritime du XXIème siècle » ou « Maritime Silk Road (MSR) ». Cet axe suit les itinéraires reliant d'un côté les ports maritimes de la Chine jusqu'en Europe en passant par la Mer de Chine, l'océan Indien, le Canal de Suez et la Méditerranée ; et de l'autre, partant des ports maritimes de la Chine jusqu'au Pacifique Sud via la Mer de Chine méridionale¹.

www.senat.fr/rap/r17-520/r17-520.html

¹ « Les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial », Rapport du Sénat français, mai 2018, Cf. : www.senat.fr/rap/r17-520/r17-520.html



2.3- Les deux axes de déploiement ci-dessus se complètent et se renforcent l'un l'autre et sont conçus pour développer des synergies qui fondent la cohérence au plan technique du projet chinois.

Au plan pratique, la mise en œuvre du volet terrestre du projet est, faut-il le souligner, largement avancée² ; le volet maritime, à raison de ses implications tant économiques, politiques, que géostratégiques à l'échelle mondiale, est celui qui mobilise l'attention particulière des dirigeants chinois, au cours des cinq dernières années. Naturellement, c'est cette partie maritime du projet BRI qui intéresse les pays africains en général et l'Algérie ou les pays maghrébins en particulier.

2.4- L'initiative chinoise a eu, comme il fallait s'y attendre, un grand retentissement à l'échelle mondiale. Derrière le vocable plutôt inspiré de « Routes de la Soie », qui plonge ses racines dans l'histoire millénaire de la Chine, c'est un immense projet qui est ainsi formulé et qui, s'il se concrétise réellement sur le terrain, est de nature à marquer durablement l'économie mondiale et à reconfigurer les équilibres géopolitiques internationaux.

Les analyses, tout à fait foisonnantes à ce sujet, s'interrogent tour à tour sur ses retombées géostratégiques (considérant qu'il contribuerait à affaiblir, sinon à terme à brider l'hégémonie militaire américaine en Asie méridionale³) et sur le désir chinois de mieux affirmer sa

² Les convois ferrés reliant la Chine à l'Europe occidentale (Duisbourg, Rotterdam, Lyon, etc.) sont déjà opérationnels

³ Konrad Adenauer Stiftung, "China's Belt and Road Initiative and the Mediterranean Region: The Energy Dimension" Cf.: http://www.kas.de/wf/doc/kas_52761-544-2-30.pdf?180608140130

puissance⁴, sur ses implications sur la carte des approvisionnements mondiaux en énergie, de même que sur les bénéfices économiques pour de nombreuses régions du monde en développement (en Afrique tout particulièrement), dans un contexte où les Etats Unis d'Amérique contestent de plus en plus le multilatéralisme comme un mode de gestion plus apaisée des affaires du monde⁵.

3- La perspective tracée officiellement par les autorités chinoises

Face aux nombreuses interrogations soulevées par leur projet, les autorités chinoises ont choisi de clarifier soigneusement la stratégie qu'elles entendent emprunter tout au long de sa mise en œuvre.

Elles ont, pour ce faire, rendu publique en mars 2015 une note intitulée « Construire ensemble la ceinture économique de la Route de la soie et de la Route de la soie maritime du XXème siècle – Perspectives et actions⁶ », dans laquelle elles précisent la consistance globale de leur projet, les objectifs poursuivis à travers sa mise en œuvre, les modalités de sa réalisation et, en particulier, les conditions dans lesquelles elles comptent le mener à bien, à travers une étroite coopération avec chacun des pays concernés ou des organisations régionales concernées.

3.1- Un projet d'essence pacifique et non hégémonique

On y note ainsi, en plus du rappel insistant que la construction du projet se fait « ensemble », de manière conjointe et dans la coopération avec tous les partenaires, que le gouvernement chinois vise à « permettre à l'ancienne route de la soie de retrouver sa vitalité et de resserrer les liens des pays asiatiques, européens et africains sous une nouvelle forme et de porter leur coopération mutuellement avantageuse à un nouveau palier historique ».

Par ailleurs, on y relève le caractère global et fortement intégré du projet proposé, « sa construction conjointe » ayant comme objectif affiché « de favoriser l'interconnexion entre les continents asiatique, européen et africain ainsi que les mers et océans adjacents, d'établir et de consolider le partenariat d'interconnexion des pays riverains, de mettre en place un réseau d'interconnexion intégré, tous azimuts et à différents niveaux, et de réaliser un développement diversifié, autonome, équilibré et durable des pays riverains ».

Enfin, face aux attaques dont est objet le système commercial multilatéral tout en réaffirmant son souhait de travailler « à sauvegarder le libre-échange mondial et l'économie mondiale ouverte », à créer un espace de « vie harmonieuse, paisible et aisée », la Chine réaffirme son engagement à « assumer plus de responsabilités et de devoirs, dans la mesure de ses capacités, afin de contribuer davantage au développement pacifique de l'humanité ».

⁴ B Courmont «Le Soft Power chinois: entre stratégie d'influence et affirmation de puissance », Cf. : <https://www.cairn.info/revue-revue-d-etudes-comparatives-est-ouest1-2012-1-page-287.htm>

⁵ Cette volonté de refus du multilatéralisme par les USA est maintenant une réalité marquante si l'on considère tout autant leur retrait d'accords importants conclus sous l'égide de l'ONU, comme l'accord de Paris sur le climat ou comme l'accord nucléaire conclu avec l'Iran. Le même constat peut être fait à propos du traitement des échanges commerciaux, les USA imposant tous azimuts des sanctions commerciales unilatérales et contestant ouvertement les compromis négociés au sein de l'OMC (Organisation mondiale du commerce).

⁶ <https://www.fmprc.gov.cn/fra/wjdt/gb/t1251984.shtml>

Tous ces messages font ressortir de manière nette la forte préoccupation des autorités chinoises quant à rassurer tous les partenaires concernés sur leur volonté d'éviter et de se prémunir à tous prix contre toute forme de tentation hégémonique.

3.2- La coopération au cœur du projet des « Routes de la Soie »

A la base, le projet des « Routes de la Soie » procède d'une vision globale que les autorités chinoises ont décidé de proposer à l'ensemble de leurs partenaires à travers le monde, mais dans sa présentation, celui-ci reste essentiellement modulaire : son architecture n'est en aucune façon figée, chaque pays concerné pouvant proposer telle ou telle infrastructure à réaliser, telle ou telle solution pour son financement, tel ou tel mode de réalisation, etc.

Dans ces conditions, la coopération est clairement présentée comme la pièce maîtresse du dispositif de mise en œuvre des « Routes de la Soie ». Pour ces raisons, le document des autorités chinoises « Perspectives et Actions » s'est attaché à mettre en avant avec beaucoup de soin et d'insistance les priorités autour desquelles la coopération avec les partenaires va devoir s'articuler pour pouvoir faire face aux difficultés prévisibles liées autant à la conception, à la réalisation qu'à la gestion des différentes infrastructures et autres programmes d'actions retenus au titre de ces « Routes de la Soie ».

Parmi ces difficultés, on soulignera notamment :

3.2.1- Les contradictions ou incompatibilités potentielles qui viendraient à se manifester entre le projet chinois et certaines options ou règles particulières qui peuvent être celles des politiques publiques ou des stratégies pouvant être prônées ou initiées par chacun des pays partenaires concernés. Les autorités chinoises recommandent que les solutions à de tels obstacles soient recherchées à travers un dialogue intergouvernemental actif et pragmatique. Compte tenu du nombre des pays et/ou régions concernés et de la diversité des opérations d'investissement pouvant être envisagés, une grande flexibilité est requise de toutes les parties impliquées.

3.2.2- Les contraintes inhérentes à la garantie d'une bonne interconnexion des infrastructures, eu égard aux spécificités légales, techniques ou normatives d'un pays à l'autre ou d'une frontière à l'autre, que le document chinois recommande de traiter à travers la mise en place de mécanismes de coordination des réseaux de transport, la sécurisation des voies d'acheminement de l'énergie (oléoducs, gazoducs et autres) et des systèmes de transmission électrique transfrontaliers, ou la construction d'une « Route de la Soie informatique ».

3.2.3- Les procédures multiples applicables dans les différents pays concernés au commerce à l'investissement et qui peuvent s'avérer bloquantes pour les projets que ces derniers souhaiteraient encourager ou que la Chine elle-même pourrait proposer. Au-delà des réponses que l'indispensable coopération aura à apporter en la matière, le document chinois invite clairement à un débat de fond sur les domaines d'investissements communs à promouvoir et qui englobent quasiment l'ensemble des secteurs d'activité qu'il s'agisse d'agriculture, d'industrie ou de services.

3.2.4- Eu égard à l'envergure exceptionnelle de ce projet des « Routes de la Soie », on comprend qu'une des contraintes les plus lourdes reste celle des ressources indispensables

au financement des différents projets dont la réalisation est retenue, au fur et à mesure. Pour contourner cette difficulté, les autorités chinoises ont décidé de mettre en place tout un ensemble d'institutions ou mécanismes spécialisés, destinées à promouvoir des solutions pratiques pour aider mobiliser les financements nécessaires. Dans cet esprit, elles invitent les gouvernements des pays partenaires et leurs institutions financières à coopérer activement en vue de la mise en place de mécanismes coordonnés d'intégration financière adaptés au financement des projets communs, permettant de faire face aux risques les risques transfrontaliers et, au besoin, de gérer les situations de crise.

4- Le projet BRI : une vision cohérente, un immense programme mondial d'investissements

Les autorités chinoises n'apprécient pas toujours la comparaison qui est souvent faite entre le projet des « Routes de la Soie » et le « Plan Marshall » à travers lequel les Etats Unis d'Amérique avaient contribué au lendemain de la seconde guerre mondiale, à la reconstruction de l'Europe. Préférant parler d'un partenariat gagnant-gagnant. Elles font souvent valoir que leur initiative ne s'appuie sur aucun a priori idéologique et qu'elle « n'était pas un outil géopolitique, ni un plan d'aide, mais une plateforme de coopération pragmatique et une initiative pour un développement interconnecté, qui vise à créer de nouvelles opportunités pour la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies⁷ ».

Il est vrai que le BRI, loin d'être un programme d'aide, se présente avant tout comme un programme imposant d'investissements à l'échelle mondiale⁸, dont la force principale est qu'ils se trouvent adossés à une démarche économique globale d'une grande cohérence, telle qu'elle est portée par les autorités chinoises.

4.1- une politique d'investissements internationaux en ligne avec l'évolution de l'économie chinoise.

L'initiative BRI, dans son contenu et sa mise en œuvre, s'analyse comme une conséquence logique des réformes structurelles qu'a pu connaître l'économie chinoise à la fin des années 1970 sous la houlette du Président réformateur Deng Xiao Ping ; celle-ci s'est très largement et très profondément transformée, en s'intégrant à grands pas au fonctionnement d'une économie mondiale dont elle est devenue progressivement un des maillons essentiels.

⁷ Déclaration de Mr PEIYAN ZENG, ancien vice-premier ministre de la République Populaire de Chine et Vice-président du Conseil d'administration du Forum de BOAO pour l'Asie (Equivalent d'un Davos asiatique). <https://www.afrique-sur7.fr/375517-chine-a-paris-zeng-peiyang-explique-linitiative-la-ceinture-et-la-route-chine>

⁸ Le programme des investissements chinois en cours avoisine les 1000 Mds de \$US, soit quelques 6 à 8 fois la valeur des fonds mobilisés au titre du Plan Marshall.

4.1.1- Une économie fortement intégrée au marché mondial

L'économie chinoise a enregistré, depuis les années 1980 à ce jour, une croissance extrêmement forte et rapide (supérieure à 10% en moyenne) qu'elle a pu tirer pour une bonne part du développement de ses exportations, de l'afflux massif d'IDE sur son territoire et de son intégration croissante à l'économie mondiale.

Le tableau 01 ci-dessous illustre parfaitement cette remarquable évolution.

Tableau 01 : Exportations chinoises et IDE entrants sur le marché chinois, 1980-2016 (en milliards de \$US)

Mds de \$US	1980	1990	2000	2005	2010	2015	2016
PIB Chine	305	398	1 215	2 309	6 066	11 226	11 208
Stock des IDE en Chine	1,1	21	193	272	588	1 221	1 354
Exportations Chinoises	18	62	249	762	1 578	2 273	2 098

Source : UNCTAD

A travers ce tableau 01, on lit clairement à quel point les deux déterminants essentiels de cette croissance de l'économie chinoise ont été :

- d'une part, une attractivité de plus en plus marquée du marché chinois aux yeux des investisseurs internationaux. Alors qu'il était quasi-insignifiant en 1980 (1,1 Mds de \$US), le stock entrant des IDE implantés au sein de l'économie chinoise a été estimé en 2016 à quelques 1 354 Mds de \$US ;

- d'autre part, une croissance fulgurante des exportations chinoises en direction des marchés du monde. Celles-ci passent de 18 Mds de \$US en 1980 à 2 098 Mds de \$US en 2016 ; on remarquera en particulier qu'elles ont triplé en l'espace de dix années, entre 2005 et 2015.

Le poids de l'économie chinoise n'aura pas cessé de croître au long des quarante dernières années. Alors que le PIB chinois représentait moins de 2,5% du PIB mondiale en 1980, celui-ci en aura dépassé les 15% en 2015. En 2017, l'économie chinoise occupe le second rang dans le monde après celle des Etats Unis d'Amérique⁹.

On comprend ainsi à quel point l'économie chinoise est fortement liée au marché mondial, dont dépendent par ailleurs entièrement sa croissance et ses performances. Dans ces conditions, les programmes d'investissements entrepris dans le cadre du projet BRI s'analysent assez logiquement comme le désir des autorités chinoises de sécuriser la croissance de leur économie en renforçant la connectivité de leur économie interne avec celles de leurs différents partenaires à travers le monde.

A cela s'ajoute la nécessité de gérer des excédents commerciaux de plus en plus significatifs que la Chine cumule à travers ses échanges commerciaux avec le reste du monde.

⁹ Exprimé en PPA (Parité de pouvoir d'achat), le PIB chinois se situe au premier rang mondial. Nombreux sont les experts qui conviennent que l'économie chinoise devrait avoir surpassé celle des USA entre 2025 et 2030.

4.1.2- BRI et gestion active des excédents financiers chinois

Avec le développement croissant de ses exportations en direction d'un grand nombre de ses partenaires à travers le monde, la Chine a fini par cumuler des niveaux de plus en plus élevés d'excédents financiers.

Comme on peut le constater au travers du tableau 02 ci-dessous, ces excédents dépassent annuellement les 500 Mds de \$US au cours des dernières années.

Tableau 02 : Evolution des échanges chinois avec le reste du monde, de 1980 à 2016 (en milliards de \$US)

Mds de \$US	1980	1990	2000	2005	2010	2015	2016
Exportations	18	62	249	762	1 578	2 273	2 098
Importations	20	53	225	660	1 396	1 680	1 588
Balance commerciale	-2	9	24	102	182	594	510

Source : UNCTAD

Dès lors, la gestion de ces énormes excédents financiers cumulés pose au fil du temps un immense défi aux autorités chinoises. Pendant longtemps, la réponse principale aura consisté à sécuriser cette ressource en effectuant des placements en bons du Trésor américain¹⁰. Cette solution était dictée autant par les garanties liées à ce type de placements que par le fait qu'une part très substantielle des excédents commerciaux chinois sont réalisés dans le commerce avec les Etats Unis d'Amérique. Comme l'indique le tableau 03 ci-dessous, pour les cinq dernières années, c'est avec ce pays que la plus grande part (jusqu'à 95% en 2012) de l'excédent commercial chinois est réalisée.

Tableau 03 : Part des USA dans les excédents commerciaux des échanges chinois

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Balance commerciale Chine - USA (Mds USD)	218,7	215,7	237,0	261,3	250,6	276,8
Balance commerciale Chine - Monde (Mds USD)	230,6	259,0	383,1	593,9	509,7	430,8
Part US dans Excédents chinois (%)	95%	83%	62%	44%	49%	64%

Source : CCI

A l'évidence, le choix consistant à déposer ses excédents en dollars US au sein des banques américaines, s'il peut paraître sécurisant d'un point de vue strictement financier, a pour conséquence d'enfermer l'économie chinoise dans un tête-à-tête dont il est aisé de comprendre qu'il puisse devenir rapidement encombrant¹¹, dans la mesure où il contribue à cantonner celle-ci, vis-à-vis du marché américain, dans une forme de vassalité peu compatible avec le statut de puissance que ses dirigeants ambitionnent pour leur pays.

A cela, il faut ajouter que, du fait même de son poids grandissant au sein de l'économie mondiale, il est aisé de comprendre que la Chine souhaite gérer de manière plus active ses surplus financiers et qu'elle opte ce faisant pour une approche plus économique privilégiant

¹⁰ Le montant de ces placements était estimé à quelques 1200 Mds de \$US ; les réserves de change chinoises, quant à elles, se montent à 1118 Mds de \$US (Juillet 2018).

¹¹ La réaction actuelle de l'administration Trump dénonçant le déséquilibre des relations commerciales US avec la Chine, par-delà ses manifestations bruyantes et quelque peu désordonnées, peut être considérée comme relativement prévisible.

les opportunités d'investissement offertes à travers le monde. La stratégie des « routes de la soie » peut s'analyser comme celle répondant sans doute le mieux à un tel besoin.

4.1.3- Le vieillissement de la population chinoise

Indépendamment des contraintes d'origine externe pesant de manière directe ou indirecte sur l'économie chinoise, il semble que le vieillissement progressif de la population chinoise « pourrait bien constituer un obstacle majeur à la croissance de l'économie chinoise qui a encore besoin de croître à un rythme soutenu afin d'augmenter son revenu par tête¹² ».

Ainsi, l'on estime que « malgré la fin de la politique de l'enfant unique, la part des plus de 65 ans en Chine devrait passer de 10 % de la population aujourd'hui à plus de 25 % en 2050¹³ ». Dans un tel contexte, la Chine, consciente de ce handicap prévisible, « épargne, accumule les actifs et se prépare à ce vieillissement en cherchant des revenus par le capital. Ce ne sont donc pas tant des marchandises qui seront exportées par ces routes de la soie que des capitaux¹⁴ ».

Ainsi, quelles que puissent être par ailleurs les arrières pensées politiques ou stratégiques, le défi auquel répond ce projet des « Routes de la soie » est dicté à la base par des contingences économiques tout à fait objectives. C'est là un constat qui est corroboré par l'évolution des flux de capitaux en Chine, au cours des dernières années : de pays d'accueil des IDE qu'elle était antérieurement, elle commence à devenir aujourd'hui une source majeure d'investissements internationaux.

4.1.4- La Chine exportateur net de capitaux

Il est connu que le bond économique qu'a connu la Chine au cours des trente dernières années doit beaucoup au développement prodigieux des investissements internationaux sur le marché chinois. Pendant longtemps, ces investissements s'effectuaient principalement dans le sens Monde – Chine.

Tableau 04 – Evolution des IDE en Chine, entre 2000 et 2016

(En milliards de \$US)	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Flux entrants IDE	41	72	115	124	121	124	129	136	134
Flux sortants IDE	1	12	69	75	88	108	123	146	196
Stock entrant IDE	193	272	588	712	833	957	1 085	1 221	1 355
Stock sortant IDE	28	57	317	425	532	660	883	1 098	1 357

Comme on peut l'observer à travers le tableau 04 ci-dessus, la Chine était, jusqu'à la fin des années 1990, fondamentalement un pays de destination pour les capitaux étrangers.

¹² France – Conseil d'analyse économique, « Emergence de la Chine », 2011 : <http://www.cae-eco.fr/IMG/pdf/098.pdf> - Cf. Remarques Bei Xu, pages 223-237

¹³ Etude publiée par la revue « The Lancet », cf. : https://www.eurekalert.org/pub_releases/2016-10/tl-tlc101216.php

¹⁴ Bei Xu, Cf. <https://usbeketrica.com/article/le-plan-de-la-chine-pour-devenir-le-leader-du-monde-en-2049>

Cette situation va commencer graduellement à changer au début des années 2000. Le flux annuel d'IDE sortants, qui était inférieur à 1 Md de \$US en 2000, va augmenter progressivement pour atteindre les 69 Mds de \$US en 2010. Il en va de même du stock d'IDE détenu par la Chine à travers le monde, qui est multiplié par plus de 11 fois au cours de la même période. Ce mouvement va s'amplifier et s'accélérer davantage encore au cours des dernières années, les capitaux investis à l'étranger par les entreprises chinoises atteignant presque les 200 Mds de \$US pour l'année 2016.

Il est remarquable de constater qu'au cours de l'année 2015, et pour la première fois, les flux d'IDE sortants sont supérieurs à ceux des IDE pénétrant le marché interne chinois. De même ; le stock des IDE détenus par la Chine chez ses différents partenaires dépasse en 2016 celui des IDE détenus par ces mêmes partenaires au sein de l'économie domestique chinoise.

D'une certaine façon, on peut considérer ainsi que la vision stratégique portée par ce Projet BRI, ou « Routes de la soie », est le prolongement concret conçu pour donner sens et imprimer une orientation politique à cette évolution des flux des capitaux chinois. La mécanique complexe qui est déjà mise en place pour assurer et couvrir les énormes besoins de financement requis pour conduire à bien cette initiative pharaonique portée les autorités chinoises, corrobore largement cette observation.

4.2- Des mécanismes déjà en place pour couvrir les énormes besoins de financement du projet BRI

Le programme des investissements déjà inscrit au titre des « Routes de la soie » est d'une taille immense, de plusieurs points de vue :

- par la nature diverse des projets inscrits : routes ; voies ferrées ; ports ; aéroports ; infrastructures de télécommunications ; oléoducs ; gazoducs ; etc.
- par la taille des infrastructures envisagées, dont l'impact économique s'étend souvent à de nombreux pays ;
- par la dimension mondiale des opérations concernées qui impliquent à ce stade au moins quatre continents. Le projet BRI demeure, faut-il souligner, ouvert à tous les pays du monde qui souhaiteraient y participer ;
- par la durée même du projet BRI, que les autorités chinoises considèrent comme étant inscrit dans le temps long. L'horizon qui est, du reste, clairement affiché à ce titre, est celui de l'année 2049¹⁵ soit un délai de plus de trente années¹⁶.

A toute cette organisation gigantesque, s'ajoute celle des mécanismes institutionnels qui sont d'ores et déjà mis en place pour permettre de faire face aux énormes besoins de

¹⁵ L'année 2049 correspond au centenaire de la création de la République populaire de Chine.

¹⁶ Afin de garantir la conduite à bien du projet sur une période de temps très longue, le projet BRI est inscrit dans les statuts du Parti Communiste Chinois (PCC) lors du XIXème Congrès tenu en Octobre 2017 et se voit ainsi accorder une véritable garantie politique et institutionnelle de mise en œuvre qui va au-delà de celle du gouvernement chinois.

financement que certaines estimations évaluent à un montant global supérieur à 20 000 Milliards de \$US sur l'ensemble de la durée du projet. Si ces estimations sont, à ce stade, tout à fait aléatoires et approximatives, elles n'en donnent pas moins une idée sur la taille exceptionnelle du projet envisagé. Celle-ci se vérifie très largement au regard du dispositif qui est mis sur pied pour en assurer le financement et qui s'appuie sur des instruments et institutions multiples, combinant public et privé et associant à la Chine les nombreux pays impliqués dans le projet. Un dispositif qui comprend, notamment :

(i)- Le fonds de la route de la soie

Cet instrument a été créé spécifiquement à partir des réserves en devises de diverses institutions financières chinoises pour servir de fonds d'amorçage au financement des différents projets retenus au titre de la BRI. Il est évalué à quelques 43 Mds de \$US.

(ii)- Les prêts de banques stratégiques chinoises

Il s'agit sans doute de la principale source de financements mobilisables pour les différents projets de la BRI, avec des ressources apportées par des institutions bancaires telles que la Banque Chinoise de Développement, la Banque Chinoise d'Import – Export, la Banque Chinoise de Développement Agricole, etc.

(iii)- La Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB)

Au départ, cette banque fut mise en place en octobre 2015¹⁷ à l'initiative de la Chine comme une institution multilatérale de développement en vue d'apporter des ressources complémentaires à celles de la Banque mondiale et destinées notamment au financement de projets d'infrastructure en Asie.

Son capital actuel se rapproche des 100 Mds de \$US.

(iv)- La Nouvelle banque de développement des BRICS

Cette banque, basée à Shanghai, a été créée officiellement en juillet 2014 par les cinq pays du groupe des BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud) en vue de financer des projets d'infrastructure dans les pays en développement. Son capital est de 100 Md de \$US, dont 41 Mds souscrits par la Chine¹⁸. Elle vise également à apporter son appui aux pays en développement connaissant des difficultés financières conjoncturelles.

Même si son objectif est beaucoup plus large, cette banque des BRICS est un instrument qui aura à contribuer activement aux financements retenus dans le cadre du projet des « Routes de la soie ».

(iv)- les apports des gouvernements et des banques des provinces chinoises

¹⁷ 21 pays avaient signé à Pékin un mémorandum d'entente pour mettre en place cette Banque, avec un capital estimé alors à quelque 50 Mds de \$US, à moitié souscrit par la Chine. Elle est opérationnelle à ce jour, l'AIIB compte 86 membres, dont 57 membres fondateurs, parmi lesquels 37 régionaux (asiatiques) et 20 non régionaux parmi lesquels de grands pays développés comme l'Allemagne, la France, le Royaume uni ou la Suisse. .

¹⁸ L'Inde, la Russie et le Brésil contribueront chacun à hauteur de 18 Mds de \$US et l'Afrique du Sud pour 5 Mds de \$US.

Le système bancaire chinois est entièrement mobilisé pour apporter sa pierre au succès du projet BRI. De même, ce dernier n'étant pas un simple programme d'aide, il est entendu que les gouvernements des pays concernés par la réalisation des infrastructures retenues auront eux-mêmes à participer à leur plan de financement.

Comme on peut le constater, la mécanique mise sur pied par les autorités chinoises en vue de garantir le financement effectif des infrastructures retenues est tout à fait impressionnante.

Elle l'est d'autant plus quand on prend la mesure des opérations déjà concrètement engagées ou en voie de réalisation.

4.3- une politique d'investissement largement entamée sur le terrain.

Les opérations actuellement inscrites au titre du projet BRI ne concernent pas que les infrastructures, même si, comme on peut le comprendre, celles-ci représentent de loin le poids le plus significatif.

4.3.1- Les réalisations ou projets d'infrastructures en cours¹⁹ inscrits entre 2011 et 2016 représentent un engagement de quelques 85 à 130 Mds d'Euros par année. C'est ainsi un montant total d'environ 855 milliards d'euros qui sont déjà en voie de réalisation et qui (jusqu'à Août 2016) se répartissent comme suit, d'un point de vue régional :

Tableau 05 : Investissements en cours dans le cadre des Routes de la soie (2016)

Régions	Montants engagés (Mds Euros)	Part (%)
Proche & Moyen Orient	315	36,8%
Sud-Est Asiatique	214	25,0%
Russie	110	12,9%
Asie du Sud	77	9,0%
Asie Centrale	76	8,9%
Afrique	42	4,9%
Europe de l'Est	21	2,5%
TOTAL	855	100%

Source : PINSENT&MASON – « Mapping China's Main Outbound Route »

D'un point de vue géographique, il est intéressant d'observer, à travers le tableau 05 ci-dessus, le poids particulièrement important que représentent les pays du Proche et Moyen Orient qui accaparent plus du tiers des ressources investies dans le cadre du projet BRI.

Cette situation est révélatrice d'abord d'une attention spécifique qui est portée par les dirigeants chinois aux questions liées à l'énergie. Elle est révélatrice également du mode de décision qui préside au choix des projets d'infrastructures à financer : en effet, si les autorités chinoises peuvent faire valoir (ou prévaloir) une vision à caractère géopolitique, elles ne sont

¹⁹ Pour les données chiffrées ci-après, voir "Les nouvelles routes de la soie, taoïsme économique ou nouvel impérialisme. Entretien avec C. VICENTY ». Cf. : www.iris-france.org/wp-content/uploads/2017/10/Asias-Focus-45-octobre-2017.pdf
Voir également : https://www.pinsentmasons.com/PDF/2016/obor/OBOR-Pinsent_Masons-2016.pdf

pas moins attentives aux garanties de remboursement que peuvent offrir les pays récipiendaires et à leurs participations éventuelles dans le montage des financements.

4.3.2- Du point de vue des pays directement concernés, les principaux bénéficiaires sont les suivants :

Tableau 06 : Principaux pays d'accueil des projets inscrits au titre des Routes de la soie (2016)

Régions	Montants engagés (Mds Euros)	Nombre de Projets
Arabie Saoudite	188	14
Russie	105	17
Etats du Golfe Persique	96	12
Indonésie	67	9
Iran	44	11
Inde	39	13
Vietnam	3	35
Turquie	30	8
Singapour	26	4
Egypte	21	3
TOTAL	619	126

Source : PINSENT&MASONS – « Mapping China's Main Outbound Route »

Le tableau 06 ci-dessus, qui détaille la répartition des investissements inscrits au titre du projet BRI, en laisse transparaître trois caractéristiques intéressantes :

- d'une part, on y observe que le montant consacré aux investissements de dix pays, soit 629 Mds d'euros, représente pas moins de 72,4% des 855 Mds d'euros jusque-là engagés. Cette observation reflète tout autant une capacité effective des pays concernés à proposer des projets concrets à financer, qu'une option des dirigeants chinois en faveur d'un appui sur des Etats-pivots pour assurer le déploiement graduel des « Routes de la soie ».

- d'autre part, il faut noter que le coût moyen d'un projet inscrit au projet BRI, dans le cas de figure des dix grands pays partenaires concernés, est estimé à près de 5 Mds d'Euros. Clairement, la Chine offre ainsi la possibilité de dégager des financements appropriés à un grand nombre de projets d'infrastructures qui, sans cela, peineraient à réunir les fonds nécessaires pour être effectivement réalisés.

- enfin, la liste des pays concernés, pour une grande part de grands producteurs d'hydrocarbures (Russie, Arabie saoudite, Iran, etc.) confirme l'intérêt puissant qui est porté par les dirigeants chinois aux questions liées à l'énergie. Celle-ci est une dimension essentielle du projet BRI.

4.4- La dimension Energie des « Routes de la Soie »

Pour compléter le tableau descriptif du projet BRI, il est fondamental de prendre la mesure de l'importance toute particulière qu'y tient, au regard des dirigeants chinois, la dimension de l'accès à l'énergie.

Au cours des quarante dernières années, la Chine a considérablement renforcé ses connexions économiques et commerciales avec le reste du monde et a réussi à bâtir, ce faisant, une puissance incontournable à tous points de vue sur la scène internationale. Il reste toutefois que cette puissance a eu pour corollaire une croissance très rapide des besoins en énergie, une ressource pour laquelle la Chine, en dépit de ses performances, continuera encore à rester dépendante pour de longues années encore.

Tableau 07 : Poids de la Chine comme importateur d'hydrocarbures, de 2001 à 2017

Importations (en Mds \$US)	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2017
Monde (Mds US\$)	631,4	1 070,8	2 010,4	2 405,5	3 352,5	1 569,8	2 048,0
USA (Mds US\$)	122,0	217,2	372,3	364,2	389,4	169,5	204,2
Chine (Mds US\$)	17,5	48,0	105,2	189,0	315,2	176,5	247,6
Part USA/Monde (en %)	19,3%	20,3%	18,5%	15,1%	11,6%	10,8%	10,0%
Part Chine/Monde (en %)	2,8%	4,5%	5,2%	7,9%	9,4%	11,2%	12,1%

Source : CCI

Le tableau 07 ci-dessus donne une claire indication sur la croissance des importations chinoises de produits hydrocarbures. Celles-ci sont passées de 17,5 mds de \$US à 247,6 mds de \$US en 2017. Sa part des importations mondiales est passée de 2,8% à 12,1% au cours de la même période. Depuis 2016, la Chine est devenue le premier importateur mondial, détrônant les USA d'une première place qu'ils occupaient depuis plusieurs décennies.

Cette dépendance à l'égard des importations d'hydrocarbures est d'autant plus préoccupante aux yeux des autorités chinoises que leur production de pétrole et de gaz (respectivement 4 millions de barils/jour et 140 Mds de m3 en 2016) est déclinante pour une demande qui, elle, est en forte croissance. Ainsi, pour la Chine, sa propre production de pétrole à l'horizon 2040, devrait chuter à 3 millions de barils/jour, alors que la demande devrait augmenter de 35%, passant ainsi de 11,6 à 15,55 millions de barils/jour²⁰.

Les réponses à cette contrainte majeure de la dépendance s'accompagnent, de plus, d'un double défi :

- d'une part, un défi de type sécuritaire : 82% de ses importations pétrolières sont acheminées par voie maritime à partir du Moyen Orient ou d'Afrique et sont exposées ainsi à de multiples menaces liées notamment aux traversées de zones instables ou congestionnées, à l'image des détroits d'Ormuz ou de Malacca (voir carte ci-dessous). Au surplus, ces zones sensibles sont sous étroite surveillance de puissances militaires comme celles des USA, de la Grande Bretagne ou de la France. Cela a pour effet de pousser les autorités chinoises à orienter le déploiement du projet BRI vers le développement accéléré de réseaux de transport par oléoducs ou gazoduc avec des pays comme la Russie, le Kazakhstan, Myanmar, etc.

²⁰ Cf. Frank UMBACH, « China's Belt and Road Initiative and the Mediterranean Region: The Energy Dimension ». Consultable sur le site: http://www.kas.de/wf/doc/kas_52761-544-2-30.pdf?180608140130



- d'autre part, le second défi est lié aux engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre, pris dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat (et accessoirement aux nuisances persistantes de la pollution affectant les grandes cités chinoises) qui poussent la Chine à diminuer graduellement sa consommation de charbon, au risque d'alourdir davantage sa dépendance des importations d'hydrocarbures.

Toutes ces contraintes n'ont pas manqué de beaucoup peser dans la configuration des investissements internationaux que la Chine a choisi jusqu'ici de promouvoir dans le cadre de son projet des « Routes de la Soie ». Ainsi, ce ne sont pas moins de 40% des fonds investis qui sont consacrés à des financements de projets liés à l'énergie. Cela concerne bien sûr les réseaux d'infrastructures de transport par oléoducs ou gazoduc avec des pays comme la Russie, le Kazakhstan, Myanmar, etc. Cela concerne également des partenariats dans la production d'hydrocarbures, ainsi que dans des projets de production d'électricité d'origine nucléaire²¹. Mais surtout, le domaine des énergies renouvelables, dans lequel la Chine est un des leaders mondiaux, tient, avec un montant cumulé à fin 2017 de 44 Mds de \$US²², une place de premier plan dans les investissements retenus au titre du projet des « Routes de la soie ».

5- L'Algérie face au projet chinois des « Routes de la Soie »

Entre l'Algérie et la Chine, les relations ont été fortement marquées par une forte prééminence des aspects politiques, dont les fondements remontent à la période de la lutte pour l'indépendance de l'Algérie. Le volet strictement économique, d'un niveau négligeable, était considéré par les deux parties comme secondaire.

Ainsi, jusqu'au début des années 2000, le volume des échanges commerciaux était plutôt extrêmement réduit et n'a jamais été mis en avant ni appréhendé, d'un côté comme de l'autre, comme un axe essentiel de la coopération bilatérale. La part de la Chine dans les échanges commerciaux de l'Algérie représentait entre 1962 et 1990, largement moins de 1%

²¹ La Chine négocie actuellement avec l'Arabie saoudite un projet de construction de 16 unités de production d'électricité à base d'énergie nucléaire, pour un montant estimé de 100 Mds de \$US.

²² Cf. China 2017 Review, IEEFA (Institute for Energy Economics and Financial Analysis), "World's Second-Biggest Economy Continues to Drive Global Trends in Energy Investment". Janvier 2018. A consulter sur : <http://ieefa.org/wp-content/uploads/2018/01/China-Review-2017.pdf>

des importations, les exportations algériennes étant elles-mêmes encore plus insignifiantes et négligeables, au point de ne même pas être reportées dans le tableau des données rétrospectives de l'Office national des statistiques (ONS).

La situation va commencer à changer à partir des années 1990, avec la montée en puissance de l'économie chinoise, les performances de « l'atelier de production du monde » essaimant alors en direction des cinq continents. En Algérie comme au niveau de l'ensemble de la région africaine, cela a contribué à une accumulation de déficits commerciaux en constante augmentation.

C'est dans ce contexte global que, côté algérien, le projet chinois de « Routes de la Soie » aura à se déployer.

5.1- Des échanges commerciaux algéro-chinois en forte croissance, mais fortement déséquilibrés

L'Algérie n'a pas échappé à la poussée fulgurante des exportateurs chinois. Au début des années 2000, elle sort d'une longue période de crise autant politique qu'économique et, avec l'augmentation significative des prix du baril sur le marché pétrolier international et de ses revenus d'exportation, elle dispose de ressources financières de plus en plus conséquentes qui vont alimenter une croissance rapide de ses importations à partir du reste du monde ; celle des importations de la Chine augmente cependant à un rythme trois fois plus rapide.

5.1.1- Croissance fulgurante des importations algériennes de Chine

Comme on peut l'observer à travers le tableau 08 ci-dessous, le volume des échanges extérieurs de l'Algérie avec le reste du monde enregistre une croissance remarquable à compter de l'année 2001, que ce soit pour les importations comme pour les exportations. Ces dernières, portées par une conjoncture extrêmement favorable des prix pétroliers internationaux, augmentent très sensiblement et vont même avoisiner les 80Mds de \$US au cours de l'année 2008. Les importations, pour leur part, augmentent encore plus rapidement passant de 9,9 Mds \$US en 2001 à 58,6 Mds de \$US, leur plus haut niveau, au cours de l'année 2014.

Ce qui frappe, toutefois, au cours de toute cette période 2001-2017, c'est le bon fulgurant que connaissent les exportations chinoises sur le marché algérien.

Tableau 08 : Part de la Chine dans les échanges extérieurs algériens entre 2001 et 2017

En millions de \$US	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2017
Importations Totales Algérie	9 946	18 303	27 631	41 000	54 910	47 091	46 053
Part de la Chine dans les Importations	2,0%	5,0%	8,6%	11,2%	12,4%	17,9%	18,1%
Exportations Totales Algérie	19 148	32 077	60 163	57 051	65 998	29 992	35 191
Part de la Chine dans les Exportations	0,5%	0,8%	1,8%	2,1%	3,3%	1,1%	2,0%

Source : CCI

La part de marché des partenaires chinois dans les importations de l'Algérie augmente de manière quasi-exponentielle : celle-ci est multipliée par neuf (9) entre 2001 et 2017, passant de 2% à plus de 18% au cours de cette période, dans un contexte où les importations globales, en valeurs absolues, avaient elles-mêmes fortement progressé.

La Chine, qui était le douzième partenaire fournisseur de l'Algérie en 2001, s'est hissée au cours des dernières années (à compter de 2013) à la première place. En revanche, elle n'occupe en 2017 que la quatorzième (14ème) place en tant que client de l'Algérie, ce qui, en creux, traduit la faiblesse marquée des exportations algériennes.

5.1.2- Une faiblesse des exportations algériennes vers la Chine, qui affecte même les hydrocarbures

Alors que les importations algériennes de Chine enregistraient une croissance extrêmement rapide (environ 15% par an en moyenne entre 2001 et 2016), les exportations algériennes n'arrivent pas à suivre le même mouvement. Ainsi, après un pic enregistré entre 2011 et 2013 (entre 2 et 2,5 mds de \$US), elles vont même chuter lourdement à partir de l'année 2014.

Certes, la baisse des prix pétroliers des dernières années, conjuguée à la faible diversification des exportations algériennes expliquent cette évolution défavorable. Néanmoins, on ne peut manquer d'observer que la pénétration du marché chinois semble problématique, y compris dans le secteur des hydrocarbures qui représente pourtant de loin la principale exportation de l'Algérie.

A ce titre, le tableau 09 ci-dessous fait ressortir quelques constats préoccupants. En effet :

- Le poids des hydrocarbures dans nos exportations vers la Chine frise les 100% et est supérieure à la moyenne nationale en la matière (environ 94-95%) ;
- L'Algérie est un partenaire marginal de la Chine dans le secteur des hydrocarbures où elle connaît pourtant une forte dépendance. Son poids dans les importations chinoises d'hydrocarbures va même évoluer en sens inverse de celui des exportations chinoises sur le marché algérien : au moment où les importations algériennes de Chine connaissent une augmentation fulgurante, la part de marché des hydrocarbures algériens sur le marché chinois, déjà marginale, va évoluer en sens inverse, passant ainsi de 0,49% à 0,18% entre 2001 et 2016.

Tableau 09 : Evolution des exportations algériennes vers la Chine – Eléments d'appréciation

	2001	2004	2007	2010	2013	2016
Exportations vers la Chine (en millions de \$US)	87	249	1 106	1 173	2 181	333
Part Hydrocarbures dans Exportations vers Chine	100%	99,9%	98,8%	98,7%	99,8%	97,6%
Part Algérie dans Importation Hydrocarbures par Chine	0,49%	0,52%	1,04%	0,61%	0,69%	0,18%
Part Chine dans Exportations Hydrocarbures par Algérie	0,46%	0,79%	1,85%	2,06%	3,35%	1,14%
Part Chine dans Importations Totales par Algérie	1,96%	5,00%	8,65%	11,2%	12,4%	17,9%

Source : CCI

Dans ce contexte, on ne peut que relever que la baisse en valeur des exportations algériennes vers la Chine s'est accompagnée au cours des cinq dernières années d'une chute régulière et sensible des quantités d'hydrocarbures exportées.

Tableau 10 : Evolution des exportations d'hydrocarbures vers la Chine

	2012	2013	2014	2015	2016
Valeur Exportations Hydrocarbures (Millions USD)	2 590	2 177	1 725	552	325
Prix moyen du baril exporté (USD/baril) - Source MF	110,7	109,1	99,1	52,8	44,8
Evolution des quantités exportées (Base 100 en 2012)	100	85	74	45	31

Source : CCI & Ministère des Finances

Au vu du tableau 10 ci-dessus, on constate que ces quantités exportées ont baissé de près de 70% : d'une base 100 en 2012, celles-ci (estimées en neutralisant la baisse du prix moyen du baril exporté par l'Algérie), sont passées à un niveau de 31 en 2016.

Il est certes difficile de se prononcer à priori sur cette baisse des exportations d'hydrocarbures vers la Chine. S'agit-il d'une politique délibérée du partenaire chinois ou de contraintes particulières liées à sa politique propre d'approvisionnement en énergie ? S'agit-il de contraintes propres à la politique d'exportation qui est menée à l'échelle de la Sonatrach ? De choix techniques dictés par sa politique commerciale ? De contraintes liées aux quantités exportables ? En tout état de cause, quelles que soient les motifs réels à cette situation, il n'en demeure pas moins que celle-ci est révélatrice d'un déséquilibre profond de la relation commerciale bilatérale algéro-chinoise qui tend à devenir structurel et qui, à ce titre, est profondément préoccupant.

5.1.3- Aucun produit de l'industrie algérienne hors hydrocarbures ne trouve place sur le marché chinois.

En sus d'une limitation des exportations de pétrole et de gaz qui demande à être analysée et évaluée, les données statistiques disponibles montrent clairement que la faiblesse marquante des exportations algériennes hors hydrocarbures en direction du marché chinois demeure toujours la contrainte majeure pour le rétablissement d'un minimum d'équilibre de la relation commerciale algéro-chinoise.

Le tableau 11 ci-dessous permet ainsi de prendre la mesure de la consistance effective des principaux produits actuellement exportés vers la Chine. On constate que seuls six catégories de produits figurent dans la composition des exportations algériennes hors hydrocarbures en direction du marché chinois.

Si l'on ajoute que, sous la dénomination de « produits chimiques » exportés, figurent en réalité des produits de l'aval de la chaîne des hydrocarbures, on comprend à quel point l'offre de produits hors hydrocarbures exportables en direction de la Chine, (tout comme du reste des autres partenaires commerciaux de l'Algérie) demeure très fortement limitée, au stade actuel.

Tableau 11 : Produits exportés vers la Chine en 2016

	Produits	Exportation 2016 (Millions \$US)	Structure (%)
1	Hydrocarbures	325,39	96,70%
2	Produits chimiques	5,256	0,16%
3	Peaux et cuirs	0,955	0,29%
4	Lièges	0,939	0,28%
5	Laines	0,329	0,10%
6	Vins	0,177	0,05%
7	Dattes	0,121	0,04%
8	Autres produits	0,234	0,07%
9	Total Exportations	333,398	100,00%

Source : CCI

On constate ainsi que, hors hydrocarbures, seuls cinq catégories de produits algériens sont exportées et arrivent à se placer péniblement sur le marché chinois. Ces produits sont : les peaux et cuirs, les lièges, les laines, les vins et les dattes. Tous sont donc des produits agricoles non transformés.

Le plus remarquable, c'est surtout qu'aucun produit de l'industrie algérienne (hors de la chaîne des hydrocarbures) n'arrive à se placer réellement sur le marché chinois.

5.1.4- L'explosion du déficit commercial bilatéral avec la Chine

La résultante d'une forte croissance des importations à partir de la Chine, couplée à une stagnation, sinon un recul des exportations algériennes vers ce pays, c'est un déficit commercial bilatéral qui, avec le temps, se creuse significativement.

C'est ce qu'indique parfaitement le tableau 12 ci-après :

Tableau 12 : Evolution des échanges commerciaux en l'Algérie et la Chine de 2001 à 2017

En millions de \$US	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2017
Importations de Chine	195	916	2 389	4 605	6 828	8 410	8 318
Export vers Chine	87	249	1 106	1 173	2 181	333	692
Balance Commerciale Algérie- Chine	-109	-667	-1 283	-3 432	-4 646	-8 076	-7 626

Source : CCI

Il est frappant d'observer que la balance commerciale algéro-chinoise reste systématiquement et structurellement déficitaire tout au long des années 2000. Pour prendre l'exemple de l'année 2016 (année où les tensions sur les comptes extérieurs du pays ont été à leur paroxysme), le volume des importations algériennes à partir de Chine représente vingt-cinq (25) fois celui des exportations algériennes vers ce pays.

Cela explique pourquoi, pour cette même année 2016, le déficit commercial bilatéral atteint un montant record de plus de 8 Mds de \$US, soit près de quatre-vingt (80) fois son niveau

de l'année 2001. Malgré une reprise timide des exportations vers la Chine en 2017, le niveau du déficit commercial bilatéral reste toujours à un niveau extrêmement élevé.

Tableau 13 : Evolution de la balance commerciale de l'Algérie et poids du déficit commercial avec la Chine

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Balance globale Algérie	26 217	21 496	11 088	1 770	-17 007	-17 099	-10 862
Balance Algérie - Chine	-2 563	-3 368	-4 646	-6 514	-7 703	-8 076	-7 626
Part Chine dans déficit commercial (%)					45,3%	47,2%	70,2%

Source : CCI

Par ailleurs, et ainsi que l'indique le tableau 13 ci-dessus, une observation des échanges commerciaux algériens, au cours des dernières années, permet de déceler une évolution doublement inquiétante marquée :

- d'une part, par une érosion rapide de l'excédent commercial global des échanges commerciaux de l'Algérie, à compter de l'année 2011. Cet excédent, qui était de 26,2 Mds de \$US en 2011, chutera à moins de 1,8 Mds de \$US en 2014. A partir de 2015, c'est un déficit commercial majeur qui apparaît : ce déficit, d'un montant de plus 17 Mds de \$US en 2016 et 2017, sera ramené à 10,8 Mds de \$US en 2017, suite à des mesures sévères de restrictions sur les importations introduites par les autorités économiques.

- d'autre part, par un creusement du déficit commercial bilatéral avec la Chine, dans un contexte pourtant marqué par des restrictions importantes appliquées aux importations avec l'ensemble des partenaires. C'est ainsi que ce déficit bilatéral finit pas représenter près de la moitié du déficit commercial global de l'Algérie en 2015 et 2016. Cette part a représenté plus de 70% pour l'année 2017.

Le moins que l'on puisse dire, à ce stade, est que le niveau atteint par ce déficit commercial devrait, raisonnablement, commencer à devenir une source de préoccupation sérieuse pour les autorités économiques nationales. Et cela, d'autant que l'envolée des importations algériennes s'accompagne d'une difficulté croissante de placement des exportations algériennes, y compris pour les produits du secteur des hydrocarbures.

Les réponses à apporter à ce déficit commercial de plus en plus lourd et de plus en plus insoutenable sont à considérer, très certainement, parmi les défis de la coopération économique bilatérale entre l'Algérie et la Chine, au cours des dix ou vingt prochaines années. En tout état de cause, c'est dans ce contexte économique que l'attitude algérienne face au projet chinois des « Routes de la Soie » va devoir être déterminée au cours des prochaines années.

5.2- L'Algérie face au projet BRI (Belt And Road Initiative)

En marge du dernier sommet Chine-Afrique qui s'est tenu à Pékin les 2 et 3 septembre 2018, l'Algérie a finalement signé le mémorandum d'entente exprimant son adhésion officielle à l'initiative chinoise BRI. Sachant la qualité de la relation politique qu'elle tient toujours à entretenir avec ce partenaire et, au vu de l'accueil favorable que le projet chinois

recueille auprès d'un nombre de plus en plus important de pays, en particulier en Afrique, on ne peut qu'être surpris par le retard pris à s'y engager²³.

Jusque-là, l'Algérie et la Chine étaient liées par un accord de « partenariat stratégique global » signé en 2014 par les deux Présidents et dont la mise en œuvre est organisée à travers un plan quinquennal couvrant la période 2014-2018, que les deux parties semblent vouloir renouveler pour la période 2019-2023.

Cet accord politique global de très haut niveau sera décliné à travers plusieurs accords sectoriels, parmi lesquels celui consacré à la « coopération dans le domaine du renforcement des activités productives », signé en 2016 et ratifié par l'Algérie en 2017²⁴ et qui sert de cadre de référence pour la mise en œuvre du volet économique de la coopération bilatérale et, par voie de conséquence, des plans quinquennaux approuvés par les deux parties.

Le contenu du premier plan quinquennal 2014-2018, de même que le bilan de sa réalisation n'a donné lieu jusqu'ici qu'à une communication par trop parcimonieuse, en dehors du projet, formellement approuvé par un Conseil des ministres, de construction d'un port en eau profonde à Cherchell pour un montant de 3,3 Mds de \$US, avec à l'appui un financement conséquent de la partie chinoise.

Les autorités algériennes ont également évoqué un autre projet structurant²⁵ portant sur le développement et l'exploitation de gisements de phosphates dans la région de Tébessa et dont la négociation est en cours de finalisation entre les deux parties. En plus de ces deux gros projets, il est possible de mentionner ceux, de dimension plus réduite, qui sont envisagés avec des entreprises publiques algériennes dans des filières²⁶ telles que :

- les véhicules utilitaires : fabrication de camions de petit tonnage
- les mines et carrières : exploitation de gisements de marbre et de granit ;
- l'électronique : fabrication de terminaux de paiement électronique.

On ne peut donc qu'observer, à la lumière de toutes ces activités projetées, que les contours du partenariat économique bilatéral commencent réellement à prendre forme et, dès lors, la question se pose de savoir dans quelle mesure l'adhésion officielle de l'Algérie au projet chinois BRI est de nature à lui apporter une valeur ajoutée supplémentaire.

Les deux aspects sont bien sûr tout à fait complémentaires et, comme le souligne le Premier ministre Ouyahia à la suite de sa signature du mémorandum d'adhésion : « les importants projets en cours de réalisation (...) devront également concourir à la mise en œuvre de l'initiative chinoise de la Ceinture et la Route à laquelle l'Algérie a adhéré²⁷ ». Cela étant, on ne peut s'empêcher d'émettre une double observation :

- d'une part, il importe de rappeler que le projet BRI, s'il n'exclut à priori aucun secteur d'activité, présente comme un de ses axes les plus solides et les plus attractifs aux yeux de l'ensemble des pays partenaires auxquels il s'adresse, celui d'offrir des solutions concrètes à la réalisation d'infrastructures lourdes que ces derniers n'ont souvent pas été capables de

²³ Selon le MAE algérien, plus de 90 pays à travers le monde ont déjà adhéré à l'initiative chinoise, en septembre 2018.

²⁴ Cf. Décret présidentiel n° 17-227 6 août 2017 portant ratification de l'accord –cadre relatif à la coopération dans le domaine du renforcement des capacités productives entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République populaire de Chine, signé à Alger, le 16 octobre 2016. (JO N° 50-2017)

²⁵ Lors de sa dernière visite en Chine pour le sommet sino-africain (septembre 2018), le Premier ministre Ouyahia a évoqué pour ce projet un investissement de quelques 6 Mds de \$US qui « concourt à l'initiative de la Ceinture et de la Route à laquelle l'Algérie a adhéré ».

²⁶ Cf. : <http://www.aps.dz/economie/69205-partenariat-algero-chinois-dans-5-projets-industriels-et-d-infrastructure-portuaire>

²⁷ Cf. : http://www.mae.gov.dz/news_article/5732.aspx

mener à bien, faute de financements accessibles. De ce point de vue, si rien n'interdit d'inscrire des projets d'investissements dans des secteurs productifs impliquant des entreprises économiques, il importe en revanche de ne point perdre de vue que c'est le financement d'infrastructures lourdes qui constitue l'avantage comparatif majeur de l'initiative chinoise et dont il importe qu'un pays comme l'Algérie puisse tirer bénéfice ;

- d'autre part, le projet BRI auquel l'Algérie vient d'adhérer solennellement lui offre l'opportunité de s'insérer dans une vision globale dont elle peut escompter des avantages plus substantiels que ceux que pourront lui procurer des projets d'investissements orientés en direction de son seul marché interne. Par son vaste territoire et par son positionnement géographique, elle se présente comme une des portes d'entrée naturelle sur le continent africain et un point de jonction entre ce dernier et l'Europe. De son côté, comme le note Mehdi TAJE, « Pékin aspire, outre la dimension économique, à jeter les bases de futures niches ou hub de puissance susceptibles de prolonger le collier de perles en Méditerranée. L'Afrique du Nord sera appelée à occuper une position centrale dans ce dispositif²⁸ ».

A ce contexte favorable, on peut ajouter tout un faisceau d'éléments qui amènent à penser que l'Algérie est sans doute le pays idéalement placé pour jouer un rôle de pivot dans le déploiement du projet chinois des « routes de la Soie » au niveau de la région nord-africaine. Elle y est particulièrement prédisposée si l'on considère son positionnement géographique au cœur de la Méditerranée, le poids important de ses échanges commerciaux bilatéraux avec la Chine tout autant que la qualité de la relation politique que les deux pays cultivent de très longue date. Par ailleurs, son besoin marqué de diversifier son économie et son système d'échanges, ainsi que le rôle éminent qu'elle aspire à jouer sur la scène économique africaine, devraient entrer en résonance avec les objectifs affichés par le projet BRI chinois.

L'enjeu principal, de ce point de vue, c'est la nécessité urgente pour l'Algérie d'identifier des projets d'infrastructure à proposer d'inscrire au titre du projet des « Routes de la Soie » auquel elle vient d'adhérer.

5.3- les projets structurants à initier dans le cadre des « Routes de la Soie »

L'adhésion officielle de l'Algérie au projet BRI (Belt & Road initiative) lui offre l'occasion de bénéficier des opportunités de financement d'infrastructures stratégiques, qui sont clairement ouvertes aujourd'hui par l'initiative chinoise.

La réalisation du projet de port en eau profonde à Cherchell est un premier jalon intéressant d'une démarche qui gagnerait à être davantage explorée et approfondie. En ce sens, il est permis d'esquisser ici quelques indications sur le type de projets qui pourraient être soumises par l'Algérie et dont le processus de réalisation devrait pouvoir être étudié par les deux parties.

5.3.1- Une voie ferrée Alger – Tamanrasset - Lagos

La réalisation de projets de voies ferrées figure certainement parmi les investissements en infrastructures les plus spectaculaires que la Chine ait entrepris et menés à bien dans le cadre de l'initiative des « Routes de la Soie » dans la région africaine.

²⁸ « Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? », cf. : http://www.kas.de/wf/doc/kas_25831-1442-2-30.pdf?180510171749 , Ibid., page 37.

Au cours des dix dernières années, la Chine a ainsi financé et construit pas moins de 2200 Kms de lignes ferroviaires en Afrique, reliant ainsi le port de Djibouti à Addis-Abeba (750 Kms - Ethiopie), le port de Mombasa à Nairobi (477 Kms - Kenya), Port-Soudan à Khartoum (780 Kms - Soudan) et Abuja – Kaduna (180 Kms – Nigeria).

Sur ce même modèle, une voie ferrée reliant Alger et le nouveau port de Cherchell à Tamanrasset pourrait ainsi être envisagée avec le partenaire chinois. Elle pourrait, par ailleurs, participer au désenclavement des pays sahéliens proches à travers un prolongement jusqu'au Nigeria, en y associant les pays concernés (Mali, Niger et Tchad, notamment).

Du point de vue algérien, un tel projet est de nature à donner un souffle nouveau à la politique nationale d'aménagement du territoire à travers la décongestion de nombreux projets d'investissements en direction de régions sahariennes aujourd'hui largement inoccupées et dont le potentiel économique reste largement sous-exploité. L'ouverture d'un corridor vers le centre de l'Afrique pourrait ainsi compléter, dans le sens Nord-Sud, celui qui est actuellement envisagé pour faire la jonction entre l'Est et l'Ouest du continent africain.



Il faut souligner, à ce titre, que ces projets rentrent parfaitement dans le cadre de l'agenda africain 2063 qui s'est fixé la construction d'un réseau ferré visant « à connecter toutes les capitales et centres commerciaux d'Afrique, pour faciliter la circulation des biens, des services et des personnes²⁹ ». De même qu'il n'est pas sans intérêt de relever que la partie chinoise a eu à exprimer sa disponibilité à participer à la réalisation de ce grand projet africain³⁰.

5.3.2- Construction d'une zone économique spéciale, pour promouvoir des industries tournées vers l'exportation

Au cours de l'année 2017, les importations de produits industriels à partir de Chine ont été de 8 103 Millions de \$US, soit plus de 97% des importations réalisées à partir de ce pays. En contrepartie, les exportations industrielles algériennes ont été de 5,2 Millions de \$US, pour l'essentiel des produits issus de l'aval pétrochimique des hydrocarbures. Ce simple constat illustre à lui seul le déséquilibre de la relation commerciale algéro-chinoise, qui trouve lui-

²⁹ Cf.: https://au.int/sites/default/files/documents/33126-doc-11_an_overview_of_agenda_book_french.pdf

³⁰ Dans un discours au siège de l'Union africaine, le Premier ministre chinois a affirmé qu'il «*rêve de voir toutes les capitales africaines interconnectées grâce à des trains à grande vitesse afin de renforcer l'intégration régionale et le développement*». Le dirigeant chinois a précisé que son pays qui dispose des technologies dans ce domaine et est «*prêt à coopérer avec l'Afrique pour transformer ce rêve en réalité*» (Addis-Abeba – 5 mai 2014).

même sa raison d'être dans les limites de la production industrielle algérienne et de sa trop faible compétitivité à l'exportation.

Dans un tel contexte, une des propositions qui pourraient être émises et discutées entre les autorités des deux pays, pourrait être celle de pouvoir faire bénéficier l'Algérie de l'expérience chinoise des zones économiques spéciales.

Ces zones sont conçues comme des espaces économiques à l'intérieur desquels est aménagé un régime juridique et économique spécifique, avec toute une panoplie d'avantages destinés à attirer des investisseurs internationaux. Le grand mérite de ces zones économiques spéciales est celui de permettre d'enclencher une dynamique positive d'investissement dans un environnement économique national encore insuffisamment préparé, à l'image de la situation que connaissait l'économie chinoise à la fin des années 1970, au moment où elle avait entamé le processus de son ouverture économique.

Cette forme d'organisation de l'activité industrielle devrait être particulièrement bénéfique dans le cas de l'Algérie qui a un réel besoin d'accroître substantiellement sa production de biens industriels. Ce besoin est manifeste au stade actuel, compte tenu des déficits marqués de l'offre disponible aussi bien pour répondre à la demande interne que pour promouvoir l'exportation et réduire la trop forte dépendance à l'égard des hydrocarbures.

Ce type de zones spéciales présente, à ce titre, de multiples avantages qui tiennent à leur grande flexibilité et leur adaptabilité à des objectifs aussi divers que le développement de productions destinées à l'exportation, le développement rapide de secteurs d'activités spécifiques, le développement de régions enclavées, l'attraction de capitaux étrangers, etc.

Dans le contexte économique actuel, marqué par un retard immense des exportations de produits industriels, retard particulièrement marqué dans la relation avec le partenaire chinois, il serait recommandé d'opter dans un premier temps pour une zone économique spécialement dédiée à la fabrication de produits destinés à l'exportation (ou zone franche d'exportation).

Eu égard aux possibles restrictions légales qui pourraient contrecarrer au départ, le lancement d'une telle initiative, il serait recommandé de recourir à la négociation d'un accord intergouvernemental à l'intérieur duquel serait fixé le statut de l'organisme commun de gestion et d'administration de ce type de zone économique spéciale.

5.3.3- La production conjointe de semences performantes

L'Algérie connaît, depuis de très longues années déjà, une forte dépendance à l'égard des importations de biens agricoles et alimentaires.

Tableau 14: Evolution des échanges de produits agroalimentaire (2013 à 2017)

(En millions \$US)	2001	2004	2007	2010	2013	2016	2017
Exportations agroalimentaires	29	62	99	320	405	331	352
Importations agroalimentaires	2 617	4 028	5 516	6 747	10 557	9 065	9 416
Balance alimentaire	-2 589	-3 967	-5 417	-6 427	-10 152	-8 734	-9 063

Source : CCI

Une dépendance qui ne cesse de s'accroître au fil des années, ainsi que l'indique le tableau 14 ci-dessus.

Le déficit des échanges passe ainsi de 2,5 Milliards de \$US en 2001 à plus de 9 Milliards de \$US en 2017, soit un taux de croissance annuel moyen de 8,15% sur l'ensemble de la période.

Dans ces conditions, il peut être recommandé d'envisager avec le partenaire chinois une coopération plus étroite avec comme objet l'assistance à la réalisation du programme de développement de semences performantes qui figure depuis quelques années déjà parmi les objectifs de la politique agricole nationale. En effet, il est reconnu que le contrôle et la maîtrise de la qualité des semences est une condition essentielle pour favoriser l'augmentation des rendements et, in fine, de la production de nombreux produits agricoles aujourd'hui importés.

Ces semences sont elles-mêmes importées pour une bonne part mais, même sélectionnées, elles ne constituent pas une garantie de succès parce que, très souvent, elles peuvent nécessiter, pour leur mise en culture, des itinéraires techniques qui ne correspondent pas à ce qui a cours dans la pratique agricole algérienne. Par ailleurs, le montant de ces importations de semences reste relativement élevé, comme l'indique le tableau 15 ci-dessous et correspond donc à une facture en devises qui pourrait être graduellement réduite et remplacée par une production locale plus performante et mieux adaptée :

Tableau 15 : Evolution des importations de semences (2013 à 2017)

(En millions \$US)		2013	2014	2015	2016	2017
Total des importations de Semences		125,5	114,5	116,2	92,0	140,8
Dont :	Pommes de terre	96,5	88,2	93,2	53,7	94,2
	Graines de légumes	23,0	21,1	18,8	28,3	38,8

Source : CCI

La base de cette coopération à rechercher avec le partenaire chinois serait une concession de fermes pilotes adossée pleinement au cahier des charges défini par les autorités algériennes et en conformité avec les lois et Règlements algériens en vigueur³¹.

Remarque importante :

Jusqu'ici, la législation algérienne en vigueur qui organise la mise en œuvre de ce partenariat de mise en concession des fermes pilotes, limite ce dernier aux seules personnes morales de droit algérien. Comme pour les zones économiques spéciales (voir plus haut), cet obstacle pourrait être surmonté dans le cadre d'un accord gouvernemental dûment ratifié qui serait négocié directement avec l'Etat chinois.

5.3.4- la réalisation conjointe de projets d'énergie renouvelable

L'engagement de l'Algérie en direction du développement des énergies renouvelables a été consacré solennellement à travers sa ratification de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique et à travers l'engagement qu'elle y a pris de l'Algérie a pris réduire de 7% ses émissions de gaz carbonique, à l'horizon 2030.

Au préalable, le gouvernement algérien avait mis en place depuis 2005 un Fonds national de maîtrise de l'énergie qui vise à stimuler la réalisation des projets en ce sens (crédits à taux-

³¹ Voir en particulier : Loi n°10-03 du 15 Août 2010 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des terres du domaine privé de l'Etat ; Résolution 007/102 du 17 mars 2010 du Conseil des participations de l'Etat ; Note n° 109/DC/PM du 27 février 2011 du Premier Ministre.

zéro et garantie de prêts). Dans le même contexte, un programme de développement ambitieux a été défini en 2011, avec comme objectifs d'assurer à l'horizon 2030 une capacité de 22GW/h (soit 27% de la production nationale), avec une part importante réalisée à partir d'énergie solaire et quelques 10 000MW qui seraient destinés à l'exportation vers le marché européen.

Malgré l'engagement clair des autorités algériennes, la réalisation de ce programme connaît des difficultés à se matérialiser sur le terrain. Pourtant, l'ensemble des conditions semblent réunies, à savoir : des objectifs clairement fixés ; un engagement affiché des autorités ; un environnement institutionnel solide ; des mécanismes de soutien opérationnels ; un marché disponible et garanti ; etc.

A priori, les difficultés ainsi rencontrées peuvent être reliées à une double contrainte, à savoir :

- d'une part, la contrainte liée à l'objectif d'un taux d'intégration allant jusqu'à 80% à travers la fabrication locale des modules photovoltaïques ;
- d'autre part, l'absence d'un partenaire technologique de référence, l'Algérie ayant choisi de s'appuyer pour la conduite de ce programme sur la compagnie nationale SONELGAZ qui, certes, assure la garantie de marché mais se retrouve de facto amenée à s'engager sur un métier complexe qui n'est pas le sien.

Aussi, une des solutions qui pourrait être promue serait de négocier avec des partenaires chinois, largement reconnus comme des leaders dans la production des modules photovoltaïques, une implication directe dans la réalisation de ce programme ambitieux d'énergie renouvelable.

5.3.5- le développement de services de transport maritime

Pour l'Algérie, qui enregistre un flux annuel significatif d'échanges commerciaux à l'importation comme à l'exportation, l'activité de transport maritime revêt une importance majeure.

Cette activité connaît pourtant beaucoup de retards et n'a pas pu se développer à la hauteur des attentes. En effet :

- la flotte algérienne de transport maritime, qui était composée de quelques 54 navires en 1980, ne rassemble plus actuellement qu'une dizaine de navires, par suite de difficultés liées autant à la gestion de l'activité qu'à un très fort désinvestissement observé dans le contexte de la crise financière vécue par le pays au cours des années 1990.
- Le tonnage transporté en flotte propre représente, selon les années, moins de 4% des marchandises importées ou exportées, hors hydrocarbures.
- Quand bien même la législation algérienne en vigueur a, depuis la réforme du Code maritime en 1998, ouvert ce secteur d'activité aux opérateurs privés, très peu d'investisseurs s'y sont réellement impliqués, à ce jour. Il est vrai que les conditions de concurrence qui y prévalent, au plan international, rendent l'investissement dans le transport maritime excessivement exigeant et risqué pour les nouveaux entrants sur ce marché.

Cette situation explique, pour une bonne part, le déficit important de la balance des échanges de services de transport maritime qui, au cours des six (6) dernières années, a pesé de quelques 2,5 et 3 Milliards de \$US sur la balance des paiements de l'Algérie. C'est ce que montre le tableau 10 ci-dessous :

Tableau 16 : Echanges Extérieurs de services de Transports Maritimes (2011-2016)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Exportation	284,8	270,3	280,2	322,6	300,3	311,4
Importation	2 554,0	2 791,8	3 084,1	3 092,0	2 701,1	2 513,8
Balance	-2 269,2	-2 521,5	-2 803,9	-2 769,4	-2 400,8	-2 202,4

Source : CCI

Au cours des dernières années, le gouvernement algérien a fait le choix de soutenir, à travers la société publique CNAN, l'investissement dans la filière, à travers l'acquisition de nouveaux navires. Cette orientation, pour opportune qu'elle soit, n'est pas en elle-même suffisante et peut être même porteuse de risques économiques, compte tenu de caractéristiques propres au marché international du transport maritime qui laisse très peu de marges de manœuvre financière aux compagnies opérant sur des marchés étroits et non organisés sur une base mondiale.

Dans ce contexte, il serait tout à fait utile que l'investissement public déjà réalisé et celui qui est programmé ou en cours de réalisation, puisse être reformulé en intégrant, à côté de la CNAN, un partenaire international de référence. Un partenaire chinois serait, en ce sens, tout à fait indiqué, à plusieurs égards :

- le poids de la Chine sur les marchés mondiaux et la puissance de ses compagnies maritimes ;
- la nécessité de tirer vers le bas les taux de fret à destination du marché algérien : ces taux de fret, souvent considérés comme trop élevés ou même prohibitifs, pénalisent lourdement les entreprises algériennes ;
- l'investissement chinois en cours dans la construction du plus grand port algérien. Un des objectifs étant de faire de ce port un hub vers le marché africain, la compétitivité du transport maritime dans sa direction est un argument essentiel pour sa viabilité future.

Dans le même esprit, il faut souligner le besoin de l'Algérie de développer le cabotage interne, autant pour les besoins du transport de marchandises que des passagers. La Chine, qui possède à ce titre une expérience solide et mondialement reconnue, serait certainement un partenaire tout à fait recommandable.

5.4- Pour une approche renouvelée et cohérente de la relation avec la Chine, dans le cadre du projet BRI

En prenant la décision de signer un mémorandum d'entente par lequel elle exprime officiellement son adhésion à l'initiative chinoise des « Routes de la Soie », l'Algérie devrait logiquement pouvoir imprimer une dimension supplémentaire au partenariat stratégique qu'elle a pu mettre en place voilà plusieurs années déjà avec la Chine.

De façon pratique, cela reviendrait à répondre à une double question :

- d'une part, celle de savoir quelles mesures concrètes devraient être prises pour réaménager progressivement une relation commerciale algéro-chinoise profondément déséquilibrée. A l'évidence, la persistance à l'avenir des déséquilibres actuels sont de nature à menacer potentiellement cette relation qui est perçue comme stratégique et d'une grande importance par les deux partenaires. Dans la mesure où elle sera de plus en plus sérieusement confrontée au défi de sa diversification, l'appui d'un partenaire majeur comme la Chine serait certainement d'un précieux concours pour l'économie algérienne.

- d'autre part, l'Algérie devrait mieux explorer les voies et moyens d'un meilleur accès aux financements par la Chine de ses investissements en infrastructures. Jusqu'ici, le

financement de la coopération bilatérale s'est quasi-systématiquement appuyé sur des financements d'origine algérienne, que ceux-ci proviennent des banques ou entreprises algériennes ou qu'il s'agisse de ressources définitives du Trésor public (pour la construction de logements, de routes et autres infrastructures). A un moment où les ressources financières propres tendent à se raréfier, la disponibilité de crédits importants que la Chine entend mettre à disposition des projets retenus au titre du projet BRI offre une opportunité qu'il serait approprié de saisir.

C'est à l'Algérie qu'il appartient d'apporter les réponses appropriées à ces deux questions. En particulier, il s'agit pour elle de mieux prendre en compte les exigences d'une coopération plus étroite avec des entreprises chinoises qui tendent à s'internationaliser, qui inscrivent leur action dans une démarche mondialisée et qui, de ce fait, sont de moins en moins sensibles aux seules exigences de la proximité politique ou idéologique avec les pays où elles sont amenées à intervenir.

Elle a notamment besoin, pour ce faire, d'engager les réflexions nécessaires pour créer un environnement économique et réglementaire propice à un réel renouveau de la relation économique et commerciale avec ces entreprises chinoises. Cela implique des solutions adaptées à apporter en vue, notamment :

- d'attirer des investissements chinois massifs sur le territoire algérien ;
- de mieux impliquer l'ensemble du tissu économique national, en particulier les entreprises du secteur privé national ;
- d'utiliser le projet BRI comme un levier pour aider les entreprises algériennes à s'inscrire dans les chaînes de valeur à l'échelle mondiale, et en particulier pour mieux tirer bénéfice de sa proximité avec les marchés européen et africain.

La recherche active de telles solutions devrait être, en bonne logique, une des priorités du dialogue bilatéral entre les deux pays.

6- Le Maghreb face aux « Routes de la Soie ».

Il peut paraître paradoxal de faire référence à une entité maghrébine, dont l'existence est une simple vue de l'esprit, à un moment où, face une initiative aussi lourde et aussi enracinée dans le contexte géopolitique mondial comme celle des « Routes de Soie », il est besoin d'actes concrets et de positionnements réfléchis de la part de tous les pays concernés.

Pourtant, jamais l'existence d'une entité maghrébine, même balbutiante, n'aurait été sans doute plus utile et plus souhaitable que dans les réponses à apporter par les pays maghrébins (et en particulier par les trois pays du Maghreb central) face aux défis et aux interrogations que leur pose ce projet BRI chinois. L'épisode actuel rappelle d'ailleurs étrangement celui vécu au cours des années 1990 quand ces mêmes pays avaient à répondre à la proposition de conclure des accords d'association, qui leur était faite par l'Union européenne³².

Comme le résume très justement Mehdi TAJE, « *une complémentarité des besoins et des visions rapproche la Chine et les pays d'Afrique du Nord : Pékin aspire à sécuriser ses besoins en pétrole et en gaz tout en conquérant de nouveaux marchés pour résorber sa surproduction tandis que les pays d'Afrique du Nord enregistrent un besoin croissant en*

³² Chacun des trois pays (Algérie, Maroc et Tunisie) avait alors négocié son propre accord d'association, aux dispositions pourtant très similaires. On mesure aujourd'hui les conséquences malencontreuses du piège dans lequel ils se sont ainsi enfermés, maintenant que les produits de la puissance européenne peuvent rentrer en franchise de droits et taxes, là où les échanges entre maghrébins demeurent soumis à des droits d'entrée et à des restrictions de tous ordres.

infrastructures et en investissements afin de soutenir leur croissance et leur développement économique³³ »

Le rapprochement économique et la connectivité grandissante entre les deux puissances européenne et chinoise, auxquels prélude notamment le versant maritime du projet BRI, est une opportunité de premier ordre que les pays maghrébins s'interdisent de saisir dans la pratique, faute de partage d'une vision minimale de leurs intérêts bien compris et des enjeux qui affectent leur environnement géopolitique immédiat.

Dans un tel contexte, chaque pays en est réduit à adopter sa propre démarche et à se positionner face à l'initiative chinoise en fonction de ses choix politiques ou économiques propres. Algérie, Maroc et Tunisie ont ainsi rejoint l'initiative chinoise et s'efforcent de promouvoir, chacun pour ce qui le concerne, les projets qui lui tiennent à cœur.

On a vu plus haut ce qu'il en était de l'Algérie. Qu'en est-il des trois autres pays, Maroc, Tunisie et Libye ?

6.1- le Maroc et le projet BRI

Le Maroc a été le plus prompt à adhérer, le 17 novembre 2017, à l'initiative chinoise des « Routes de la Soie ». Du fait des contraintes liées à la structure de son économie, c'est le pays de la région qui, depuis longtemps, a fait de son insertion active dans les marchés mondiaux, un axe majeur de sa politique économique.

Le Maroc est ainsi partie prenante dans quelques 55 accords commerciaux de libéralisation de ses échanges avec différents pays ou groupe de pays partenaires, à travers le monde. C'est le pays de la région qui enregistre les meilleures performances en termes d'attraction des investissements étrangers, sur lesquels il compte et s'appuie comme une des sources importantes de financement de la croissance et du développement de son économie.

Cette caractéristique particulière en fait sans doute le pays maghrébin le mieux préparé pour saisir l'opportunité de financement d'investissements structurants que lui propose l'initiative chinoise. C'est dans cet esprit que fut organisée à Marrakech en novembre 2017, dans le sillage immédiat de l'adhésion marocaine au projet BRI, la seconde édition du Forum d'investissement Chine-Afrique qui a servi notamment à commencer d'identifier les secteurs potentiels à proposer à l'investissement chinois.

Parmi les projets significatifs d'investissement qui ont été mis en exergue par les autorités marocaines, on notera en particulier :

- le projet Tanger-Tech, ville industrielle qui affiche comme ambition d'accueillir quelques 200 entreprises chinoises spécialisés dans des secteurs de haute technologie, et dont le développement est confié, pour un montant de 10 Mds de \$US, au groupe chinois Haite ;
- le projet de fabrication de véhicules électriques, dont la réalisation est confiée au groupe chinois « BYD Auto Industry » ;
- l'implication de partenaires chinois dans la réalisation du programme marocain de développement de son potentiel en production d'électricité d'origine renouvelable (solaire).

Au-delà, l'ambition des autorités marocaines est la mise en place, à terme, d'un corridor maritime reliant le port de Tanger-Med aux ports africains de la côte ouest-africaine, jusqu'à Abidjan et Lagos. Ce projet, qui s'inscrit dans le volet maritime des « Routes de la Soie »,

³³ « Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? », Op. Cit., page 65.

offrirait par ailleurs un prolongement maritime à celui en voie de construction et reliant Lagos à Addis-Abeba et au port de Djibouti.

Tous ces projets sont encore en cours d'initiation et doivent encore franchir quelques obstacles avant d'entrer effectivement en phase de réalisation. Il demeure que les autorités marocaines affichent clairement leur désir de se positionner en partenaire actif de la Chine et de tirer pleinement bénéfice de l'initiative des « Routes de la Soie ».

6.2- la Tunisie et le projet BRI

La Tunisie traverse actuellement une phase difficile et, dans les faits, ne s'est toujours pas complètement remise des importants bouleversements politiques qu'elle a vécus au cours de l'année 2011. Cette période de relative tension politique interne a, en se prolongeant, inévitablement déteint sur les performances de l'économie tunisienne, celles-ci se traduisant par des troubles sociaux qui contribuent à fragiliser en retour les efforts de transition et de stabilisation du système politique tunisien.

Plus concrètement, la Tunisie éprouve des difficultés à renouveler ses infrastructures de base qui, jusque-là, étaient d'un apport substantiel à son attractivité vis-à-vis des investisseurs internationaux et, in fine, au dynamisme de sa croissance économique.

Aussi, si jusque-là, elle avait comme priorité de sa politique économique extérieure la construction d'une relation privilégiée avec l'Union européenne³⁴, se donnant comme objectif à terme une intégration économique plus profonde et plus étroite au sein du marché unique européen, elle semble néanmoins avoir pris bonne note des perspectives concrètes de financement que lui ouvre potentiellement le projet BRI chinois.

Aussi et après mûre évaluation, elle s'est résolue également, depuis le 11 juillet 2018, à rejoindre officiellement l'initiative des « Routes de la Soie ». Et c'est dans cette perspective qu'elle a commencé à initier une réflexion active pour affiner son positionnement face à l'offre de la puissance chinoise.

Ainsi, l'IACE (Institut arabe des chefs d'entreprises) a organisé en juillet 2017 à Tunis, la 5ème édition du Forum « Tunisie-Chine : un partenariat pour l'avenir », qu'il a consacré à l'identification des projets potentiels à proposer au financement de la partie chinoise. Dans le même sillage, s'est tenu les 10 et 11 avril 2018, le premier séminaire international en Tunisie sur : « Le projet des nouvelles Routes de la Soie: le retour de la Chine en Méditerranée » qui a servi à explorer les différentes facettes de l'initiative chinoise et à identifier les sentiers potentiels à travers lesquels la Tunisie pourrait s'insérer au mieux dans les arcanes du projet BRI³⁵. Parmi les indications communiquées à ce titre, on peut citer, notamment :

- le positionnement en porte d'entrée de la Chine vers la Libye, dans la perspective de la future reconstruction de ce pays voisin ;
- la coopération avec la Chine sur des secteurs à haute valeur ajoutée s'inscrivant dans le cadre du volet digital des « Routes de la Soie » ;
- l'implication de la Chine dans la réalisation des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes visant à désenclaver les régions intérieures du pays ;

³⁴ La Tunisie est engagée depuis Octobre 2015 dans la négociation d'un accord de libre-échange complet et approfondi (ALECA) avec l'Union européenne. Cf. <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1489>

³⁵ « Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? », Op. Cit., page 82

- l'association avec la Chine dans des projets d'énergie solaire, conçus pour répondre aux besoins tunisiens ainsi que pour l'exportation vers l'Europe.

Enfin, il faut signaler dans ce même contexte le cas spécifique du port de Bizerte, une infrastructure qui serait convoitée par la partie chinoise tout autant que par d'autres partenaires, notamment français ou américains. Les autorités tunisiennes ne semblent pas, à ce stade, désireuses de répondre aux sollicitations du partenaire chinois.

6.2- la Libye et le projet BRI

La Libye est en proie à de vastes désordres politiques qui ont suivi la chute en 2011 du Président Kadhafi et il est bien entendu difficile d'évoquer un quelconque positionnement officiel face au projet BRI, même si la Chine, à l'image d'autres puissances, ne peut manquer de marquer son intérêt aussi bien sur les richesses de son sous-sol que sur les chantiers de sa reconstruction à venir.

A cela, il faut ajouter que certaines parties libyennes sont elles-mêmes tentées, pour conforter leur propre rôle dans les luttes politiques en cours sur la scène interne, de négocier dès à présent des engagements pour la réalisation de vastes chantiers d'infrastructures³⁶.

Il est sans doute difficile de prédire quand et de quelle manière les conflits internes à la Libye actuelle pourraient se résorber ; mais les questionnements qui s'y font jour autour du projet BRI paraissent d'autant plus intéressants à observer qu'ils révèlent en creux la puissance qui le porte et les modalités subtiles sur la base desquelles celui-ci se déploie.

7- Remarques finales

7.1- Il n'y a sans doute aucune conclusion particulière à tirer de la présente réflexion. Son objet, du reste, n'était que celui de vulgariser un thème d'une importance majeure, dans le contexte d'un débat organisé par un Think-Tank national dont c'est la vocation première. Le thème ainsi retenu, celui de l'initiative chinoise des « Routes de la Soie » (ou projet BRI), s'il est d'une importance majeure à tous égards, ne semble pas susciter auprès de l'opinion publique nationale, toute l'attention qu'elle mérite, à la mesure des enjeux qu'elle représente sur la scène mondiale toute entière. L'événement qui se tient à ce sujet sous l'égide de CARE se donne comme objectif premier de combler cette lacune et de jeter la lumière sur une question qui devrait requérir plus d'attention de la part des administrations concernées, du monde de l'entreprise, des universitaires, des médias et de tous ceux qu'intéresse la réflexion sur les perspectives de l'économie algérienne.

7.2- Ce qu'il importe de comprendre par-dessus tout, c'est l'importance majeure que revêt, pour l'économie mondiale dans son ensemble, cette initiative chinoise des « Routes de la Soie ». Dans son essence, le projet mis en avant bouleverse déjà, par son objet comme par son amplitude toutes les dispositifs et mécanismes connus à ce jour en matière de financement de longue durée des infrastructures indispensables à la croissance de nombreux pays, et en particulier dans le monde en développement. Le niveau exceptionnel des montants que la Chine se dit disposée à mobiliser éclipsé celui des ressources qui sont traditionnellement mis à disposition par des institutions telles que la Banque mondiale ou le

³⁶ Une délégation chinoise aurait signé, en octobre 2016, des accords avec le gouvernement établi en Cyrénaïque pour un montant d'au moins 36 milliards de dollars. Mehdi Taje estime qu'une telle orientation est de nature à précipiter une partition de la Libye (« Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? Op. Cit. », page 78).

FMI. Dans ce contexte, si jusqu'à présent la contrainte majeure qui se posait à tous les pays était celle de l'accès à la ressource financière, la proposition chinoise inverse complètement la donne et met davantage l'accent sur la qualité, la configuration et la viabilité des projets d'infrastructure à financer. En ce sens, les « Routes de la Soie » bousculent une forme d'organisation de l'économie mondiale telle du moins qu'elle a fonctionné jusqu'ici, depuis le lendemain de la seconde guerre mondiale.

7.3- Ces caractéristiques du projet BRI interrogent l'ensemble des pays du monde. L'Algérie, qui vient d'y adhérer officiellement, gagnerait en ce sens à mettre sur pied un groupe de réflexion et de suivi qui serait chargé d'observer et d'analyser l'ensemble des données liées à cette initiative et qui ferait des recommandations aux institutions gouvernementales compétentes sur le positionnement de l'Algérie, sur des aspects aussi divers que l'identification des projets à proposer au financement de la partie chinoise et la nature des montages financiers à privilégier en ce sens, le dialogue à engager avec la partie chinoise sur l'écosystème à mettre sur pied pour soutenir et développer ces projets, les mécanismes à initier en vue de mobiliser les ressources disponibles dans le sens de la diversification économique et du rééquilibrage graduel des relations commerciales avec la Chine, etc.

7.4- Enfin, on ne peut manquer de souligner qu'un des aspects les plus originaux du projet des « Routes de la Soie » est celui du message qui est adressé au continent africain : les solutions concrètes et clairement formulées, que la Chine se déclare prête à apporter à ce qui constitue encore jusque-là la tare principale de l'économie africaine, à savoir son déficit en infrastructures et la faible connectivité en ses différentes régions, sont de nature à ouvrir une nouvelle page pour tout le continent. Le projet BRI ouvre, de ce point de vue, la voie à la réalisation effective du programme « Afrique 2063 ». L'Algérie, qui a beaucoup œuvré à la mise en place de ce programme, devrait dès à présent se positionner comme un des pays – pivots de ce programme africain.