



AMBASSADE DE FRANCE A RANGOUN
SERVICE ECONOMIQUE

Rangoun, le 10/04/2018

L'initiative des nouvelles routes de la soie en Birmanie

Les autorités birmanes soutiennent la stratégie chinoise des nouvelles routes de la soie. La Birmanie espère profiter de son positionnement géographique stratégique entre les deux géants chinois et indiens et l'ASEAN. La Chine, de son côté, cherche essentiellement à s'assurer en Birmanie un accès direct à l'Océan Indien en développant un axe Nord-Ouest/Sud-Est (reliant Kunming à Kyaukphyu dans le Rakhine, future Zone Economique Spéciale et futur port en eaux profondes).

I) L'initiative des nouvelles routes de la soie en Birmanie

Les besoins d'investissement dans les infrastructures en Birmanie sont gigantesques (près de 230 Mds USD d'ici 2030 selon la JICA en 2014), **un marché juteux à leur frontière pour les entreprises chinoises**. Le Rapport Mondial sur la Compétitivité 2015/16 classe la Birmanie 136^{ème} sur 140 pour la qualité de ses routes, 132^{ème} pour ses aéroports, 123^{ème} pour ses ports et 96^{ème} pour ses chemins de fer tandis que 61% de la population n'a toujours pas accès à l'électricité en 2017. **La Chine est un partenaire crucial pour la Birmanie** (33% de ses importations, 39% de ses exportations, 26% de son stock d'investissement, sans compter les flux commerciaux et financiers illégaux ou transitant par un autre pays, notamment Singapour). **La Birmanie n'est cependant de son côté qu'un débouché mineur pour la Chine** (le PIB birman à 66 Mds USD est 4 fois inférieur au PIB du Yunnan).

Les intérêts stratégiques forts de la Chine pour la Birmanie sont avant tout géopolitiques. Pour mémoire, la Birmanie partage avec la Chine 2 129 kilomètres de frontières poreuses dans des zones où la souveraineté de l'Etat birman est toujours contestée par des milices armées. **En Birmanie, la Chine cherche surtout à s'assurer un accès direct à l'Océan Indien** en évitant le détour par le détroit de Malacca afin de sécuriser ses flux commerciaux et ses approvisionnements énergétiques. **Au carrefour de la Chine, de l'Inde et de l'ASEAN, la Birmanie offre à la Chine une porte d'accès directe au sous-continent indien, à condition d'y développer ses infrastructure énergétiques et de transport aujourd'hui médiocres**. La construction d'un port en eaux profondes et d'une Zone Economique Spéciale (ZES) à Kyaukphyu permettrait par ailleurs de compléter le collier de perles chinois.

I) L'axe Nord-Est/Sud-Ouest Kunming-Muse-Mandalay-Kyaukphyu

La Chine promeut particulièrement en Birmanie un axe Nord-Est/Sud-Ouest Kunming-Muse-Mandalay-Kyaukphyu, reliant la capitale du Yunnan au Golfe du Bengale avec la construction d'un terminal gazier et pétrolier à Kyaukphyu, d'un gazoduc et d'un oléoduc reliant les deux villes (projets déjà en activité), d'un port en eaux profondes et d'une ZES à Kyaukphyu (projets en négociation avancée), d'une voie routière rapide (projet à l'étude) et d'une voie ferrée (projet suspendu par les autorités birmanes). Muse, à la frontière chinoise, est d'ores et déjà le poste-frontière terrestre birman le plus important. Les négociations autour de Kyaukphyu précèdent l'initiative chinoise mais les projets le long de cet axe sont dans leur ensemble aujourd'hui labellisés Belt Road Initiative (BRI).

La présence chinoise s'est d'abord matérialisée autour de cet axe par la construction d'un oléoduc conçu pour transporter jusqu'à 400 000 barils de pétrole par jour (environ 5% des importations chinoises) **et un gazoduc** capable de transporter jusqu'à 33 millions de m³ par jour (environ 22% des importations chinoises). Suite aux discussions entre les autorités birmanes et chinoises entamées en 2004, l'entreprise publique China National Petroleum Corporation (CNPC) s'est assurée 51% de la

propriété des deux pipelines et a obtenu en 2009 l'autorisation de leur conception, de leur construction, de leur exploitation mais aussi de leur l'entretien. Le coût total du projet estimé à 1,5 Mds USD pour l'oléoduc et 1 Mds USD pour le gazoduc a été financé en grande partie par la China Development Bank en coopération avec la Myanmar Foreign Investment Bank. Les deux pipelines suivent le même parcours à travers la Birmanie, reliant Kyaukphyu à Ruili dans le Yunnan. Le gazoduc est opérationnel depuis la fin de 2014 ; les premières livraisons de pétrole ont elles débuté en avril 2017.

En décembre 2015, un consortium dirigé par l'entreprise publique chinoise CITIC Construction (constitué avec quatre autres entreprises chinoises et d'un groupe thaïlandais) a remporté deux appels d'offre pour le développement de la ZES et la construction du port en eaux profondes de Kyaukphyu (en complément du terminal gazier et pétrolier existant construit par CNPC). Le gouvernement espère la finalisation du projet d'ici 2038 sur une zone qui s'étendrait sur 1 736 hectares et emploierait 103 000 personnes. Le montant des investissements est aujourd'hui estimé à 7,3 Mds USD pour le port et à 2,7 Mds YSD pour la ZES. Près de 20 000 personnes devraient être déplacées pour permettre la réalisation du projet. Le projet de ZES n'est pas finalisé mais le consortium dirigé par CITIC devrait obtenir 70% de la société de projet contre 30% pour le gouvernement.

Les autorités chinoises souhaitent par ailleurs développer les infrastructures de transport entre Kyaukphyu et Kunming. Une voie routière rapide de 1 Mds USD est en attente de financement. Par contre, le gouvernement birman a annoncé en 2014 l'annulation du projet de construction d'une ligne de chemin de fer de 868 km longeant les pipelines, au vu de l'absence d'avancées des travaux. En avril 2011, un MOU avait été signé entre la Birmanie et la China Railway Engineering Corporation (un budget de 20 Mds USD et une concession de 50 ans à l'opérateur chinois étaient alors envisagés).

II) Les autres axes de développement soutenus par la Chine dans le cadre de la stratégie BRI

Dans une moindre mesure, la Chine s'engage pour le développement d'autres axes logistiques :

-l'axe Est-Ouest Kunming-Muse-Mandalay-Tamu-Calcutta. Les autorités chinoises cherchent à renforcer les connexions routières entre le Yunnan et le Nord-Est indien par la construction d'une voie rapide ininterrompue reliant Kunming à Calcutta. Ce projet repose sur sa section orientale sur des infrastructures existantes (actuellement renforcées par des financements chinois dans le cadre de l'axe Nord-Est/Sud-Ouest mentionné ci-dessus). A l'Ouest, la modernisation de la section Mandalay-Tamu rencontre par contre de forts retards.

-l'axe Nord-Sud Mandalay-Nay Pyi Taw-Rangoun. La Chine n'est pas la seule à soutenir le développement de cet axe majeur qui constitue l'épine dorsale de l'économie birmane. Pour l'instant, le prolongement au Nord de cet axe vers le poste frontière de Tengchong n'est pas d'actualité, en dépit du projet de rénovation de la Stillwell Road (en cours) et du projet d'une voie ferrée (au point mort).

Dans le secteur énergétique, les investissements des entreprises chinoises, notamment publiques, ont été très importants dans l'hydroélectricité: début 2017, sur les 26 grands barrages en activité en Birmanie, 21 ont été construits par des chinois ; 18 d'entre eux fonctionnent grâce à des turbines chinoises et 3 sont directement opérés par des entreprises chinoises. Cependant, **récemment, la nature des projets chinois dans l'électricité a évolué:** le Yunnan étant devenu excédentaire, **les projets chinois sont donc consacrés aujourd'hui à la consommation domestique** et leur labellisation BRI est moins systématique. Par ailleurs, les derniers projets annoncés sont plutôt dans le gaz : le 30 janvier 2018, le gouvernement birman a annoncé 4 Notice to Proceed dont 2 à des consortia sino-birmans.

Le gouvernement birman n'hésite pas à labelliser ses projets BRI afin d'attirer des investissements chinois, même lorsque cette labellisation est débatable (développement du tourisme par exemple).