

**BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)  
MANIFESTATION DU 7 MARS 2018 DE L'AFCD**



Le Président Robert Guillaumond ouvre la séance qui a rassemblé plus de 50 participants, en rappelant les termes de la problématique de cette initiative chinoise.

Les Nouvelles Routes de la Soie (désormais communément promues sous l'acronyme BRI) constituent une initiative chinoise d'esprit multilatéral de grande importance stratégique, économique et politique.

Elle est fondée sur le développement d'infrastructures en Chine même, mais surtout en Asie, au Moyen-Orient, ainsi qu'en Afrique et en Europe.

Elle a pour objet la création de corridors logistiques maritimes (« The Road ») et terrestres (« The Belt »), constitués de ports, aéroports, chemin de fer et installations énergétiques adaptés principalement (mais non exclusivement) au développement du commerce en provenance de Chine ou en direction de la Chine, affectant une soixantaine d'États, ceux-ci regroupant environ 70 % de la population mondiale et 50 % du PIB mondial.

Cette initiative a pour but immédiat de permettre à la Chine de développer l'exportation des biens et services produits par ses industries surcapacitaires et, à moyen terme, de désenclaver le grand ouest chinois. À plus long terme, elle doit permettre de favoriser l'émergence et/ou le développement international de grandes entreprises chinoises en phase avec une nouvelle phase de la mondialisation, et, de manière plus générale, de créer un éco-système mondialisé « aux caractéristiques chinoises » (selon l'appréciation qu'affectionne l'administration Xi Jinping), élément du soft power de la R.P.C.

Ainsi que l'a affirmé Xi Jinping dans son rapport au XIX<sup>e</sup> Congrès du PCC, cette initiative doit permettre à la Chine de « se hisser au premier rang du monde en termes de puissance globale et de rayonnement international ».

Le développement de cette initiative est fondé sur une démarche originale d'esprit partenarial associant entreprises et autorités publiques, chinoises et non chinoises, dans laquelle les entreprises chinoises et étrangères porteront et réaliseront des projets que les autorités publiques (notamment les États et en particulier la RPC) soutiendront et encadreront de diverses manières :

- par la mise en place de moyens juridiques issus de la conclusion d'accords de coopération inter-étatiques et de traités bilatéraux d'investissements ;
- par le développement de moyens financiers importants d'ores et déjà concrétisés par la création, en 2014, d'un fonds souverain chinois spécifique (Silk Road Fund) d'un capital initial de USD 40 milliards ; en 2015, d'une banque d'investissement concurrente de la Banque Asiatique de développement (Asian Infrastructure Development Bank - AIIB) institution multilatérale dotée d'un capital initial de USD 100 milliards ; et par la contribution potentielle des grandes banques chinoises (particulièrement China Development Bank, EXIM Bank, et Bank of China) ;

- par la planification d'actions spécifiques (13<sup>e</sup> Plan Quinquennal 2016-2020) définies, coordonnées, et contrôlées par la Commission nationale du développement et de la réforme (NDRC) ;
- enfin, par la mise en œuvre de moyens sécuritaires (avec, en 2014, la transformation du Forum de Shanghai en Organisation de Coopération de Shanghai) dans la mesure où certaines des routes en projet ou en cours de réalisation (par exemple : le Corridor économique sino-pakistanaï et la nouvelle voie ferrée Addis-Abeba / Djibouti) traversent des zones politiquement instables au sein desquelles la sécurité des opérateurs et de leurs investissements nécessitent des protections particulières.

D'ores et déjà de multiples projets (sont couramment cités les chiffres de 900 à 1.700 projets) émergent ou sont en cours de réalisation ayant pour trait commun d'assurer et favoriser, tout au long des routes, une meilleure connectivité digitale, ferroviaire et portuaire. Ces projets concernent, en particulier, les domaines des télécommunications, de la construction, de l'énergie et des activités ferroviaires, pour des montants considérables d'investissements projetés.

En Europe, le développement de cette initiative est apparu comme un fait lors de la prise de contrôle en 2016 par la grande entreprise chinoise COSCO du Port grec du Pirée et, depuis, par les projets de modernisation et de développement de l'axe ferroviaire Le Pirée – Budapest et les initiatives diplomatiques du Forum tenu à Budapest en novembre 2017 sous la forme dite du « 16+1 » (i.e. 11 pays européens de l'Est, membres de l'Union Européenne, 5 candidats à l'adhésion à l'UE, outre la RPC).

Jusqu'à l'automne 2017, les pouvoirs publics et entreprises français ont manifesté peu d'intérêt officiel pour cette initiative aux voies et moyens originaux, sans doute parce qu'il pouvait apparaître que l'hexagone était seulement un point de destination (et non également un point de départ) de ces routes qui, de Chine, mènent vers l'Ouest.

Il est vrai toutefois que, dès l'origine, la France a pris une participation significative au capital de l'AIIB et s'est assurée la présence d'un administrateur au Conseil d'Administration de cette institution.

Il est également vrai que, en janvier 2018, le Président de la République a, en Chine, évoqué l'ambition que la France prenne toute sa part dans ce nouveau partenariat, en particulier en faisant de nos entreprises des contributeurs aux réalisations projetées et un point de départ des produits et services de nos industries.

Cette ambition déclarée offre à nos entreprises et à leurs conseils des opportunités considérables à la hauteur des investissements annoncés (on parle en milliers de milliards d'euros) et des perspectives de long terme (on parle en dizaines d'années).

Elle pose également aux juristes et entreprises que représente notre association un ensemble de questions juridiques complexes relatives aux appels d'offres et contrats formant ou devant former le cadre des multiples projets nés ou qui naîtront de BRI, au financement desdits projets, au règlement des différends susceptibles de naître. Bref, d'une manière générale, à la sécurité juridique nécessaire à l'intervention des entreprises (chinoises et françaises).

C'est la raison pour laquelle notre association a décidé de faire de BRI son programme de travail de l'année 2018 et d'organiser ce travail autour de manifestations :

- la première manifestation organisée sous la forme très libre d'échanges sur l'initiative BRI entre participants ayant manifesté ou manifestant un intérêt pour cet échange ;
- le 25 avril 2018 (de 18h30 à 20h30), dans le cadre du cycle des Conférences d'actualités sur la Chine inauguré en novembre 2017 (avec la Conférence de Madame l'Ambassadeur Sylvie Bermann), Conférence de Monsieur François Bougon (Chef de service adjoint, service international du Journal Le Monde) ;
- en octobre 2018, un séminaire consacré aux problématiques juridiques des projets BRI (appels d'offres, contrats multipartites, financement de projets, règlement des différends) avec la participation de praticiens, universitaires, et opérateurs chinois et français.

Enfin, notre association participera aux 3e Rencontres franco-chinoises du droit et de la justice qui se tiendront à Pékin et Shanghai du 14 au 18 mai 2018, en résonance avec l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie. Elle animera un atelier consacré à la sécurisation juridique des entreprises françaises et chinoises œuvrant ou investissant en pays tiers.



A la suite de cette introduction, des échanges nourris ont eu lieu entre les participants. Nous en retranscrivons les termes principaux ci-après.



**Nicole Cochet**, directrice du groupement d'intérêt public, Justice Coopération Internationale (JCI), expose la raison d'être et les activités de coopération judiciaire du groupement, opérateur du Ministère de la Justice, des écoles de justice et des professions judiciaires.

Elle rappelle que les projets de coopération multilatéraux auxquels le GIP concourt sont dans leur grande majorité financés par l'Union Européenne, et exprime la difficulté de mettre en œuvre en Chine des projets comme ceux qui sont le cœur de l'activité de coopération du groupement, axés sur la réforme du système judiciaire, sur l'état de droit, et le développement des droits fondamentaux,

JCI a pu jusqu'à présent participer en Chine à un projet portant sur l'accès au droit et l'aide juridictionnelle, et cherche à s'y faire mieux connaître, avec le soutien du magistrat de liaison français en Chine. Il s'appuie sur la coopération bilatérale existante, notamment celle développée de longue date par les notaires - membres du groupement, tout comme les avocats et les huissiers, via leurs instances représentatives nationales.

Bien que la coopération mise en œuvre par le groupement soit essentiellement orientée vers le judiciaire, rien n'empêche qu'il puisse aussi piloter, ou participer à des projets portant sur la réforme de la substance du droit : droit foncier (sécurité de l'exécution), état civil, sécurité des transactions des entreprises, droit des contrats. Encore faut-il pour cela qu'il parvienne à intéresser les bailleurs de fonds internationaux qui proposent ce type de projets.



法中经济法协会

## Association Franco Chinoise pour le Droit Economique

### 法中经济法协会

Il peut le faire en Chine, mais également comme dans de la périphérie continentale de la Chine où il a déjà été chef de file ou partenaire de projets de coopération qui l'y ont fait connaître (Kazakhstan et Ouzbékistan de 2010 à 2013, Kirghizstan où JCI est présent sur le volet formation des juges, procureurs et professions judiciaires), d'un projet de soutien à la réforme de la justice conduit par la GIZ, lancé depuis trois ans et dont s'ouvre tout prochainement la seconde phase couvrant pour la période 2018-2022.

**Robert Guillaumond** insiste sur l'importance des projets BRI développés en Asie Centrale, mais rappelle que les projets BRI trouvent également leur place à Paris. La France a pris du retard sur cette initiative chinoise développée depuis plus de cinq ans maintenant, estimant à tort que sa situation en bout de route ne pouvait pas apporter d'avantages.

La Chine a réaffirmé sa volonté de dynamiser ses relations économiques extérieures et ses investissements à l'étranger. Dans ce cadre, la CIETAC (Commission Chinoise d'Arbitrage de l'Economie et du Commerce International) développe un arbitrage d'investissement spécifique aux projets BRI. Il lui paraît souhaitable que l'Association Paris, Place d'Arbitrage International intègre ce mouvement et coopère avec la CIETAC au sein du Programme de coopération sur l'efficacité des juridictions en matière d'application des décisions d'arbitrage.

**Jean-Paul Dussausse** (Président de la Société Transmissions) demande si le projet BRI est abordé par le prisme de l'intelligence économique et dans quelle mesure cela préside aux décisions ?

**Nicole Cochet** répond que JCI n'est pas un opérateur du monde économique et que dans son domaine d'intervention, la question de l'intelligence économique n'est pas un élément de la prise de décision. Mais où qu'il soit conduit, un travail portant sur le système judiciaire, s'il produit des résultats positifs tangibles, améliore la confiance dans la prise en charge des contentieux civils et pénaux, et va donc aussi, par ricochet renforcer la fiabilité des transactions et de la sécurité des investissements.

**Christian Vicenty** (chargé de Mission Chine, Russie et Ukraine pour le Ministère de l'Economie et des Finances) précise que pour des raisons économiques, stratégiques et géopolitique, la zone du projet BRI s'étend actuellement sur le territoire de 71 Etats. Certains observateurs affirment que la zone du projet BRI est floue, mais Monsieur Vicenty préfère utiliser le qualificatif de « flexible ». La Chine conçoit le projet BRI comme un projet d'investissement global dépassant les lignes territoriales qui lui ont été officiellement attribuées. Des projets sont envisagés en Afrique, en Amérique Latine ainsi qu'en Europe de l'Est et dans les pays des Balkans (16+1). Le projet Hinkley Points en Grande-Bretagne est d'ailleurs considéré en Chine comme un projet BRI. Même si pour l'instant les USA en sont exclus, des projets dans le domaine ferroviaire pourraient y être réalisés d'ici 2045.

La Route de la Soie fait peur en Europe, car elle implique une vision géopolitique différente des conceptions européennes.

A l'heure actuelle, 250 projets BRI, qu'ils soient actifs ou en cours de discussion, sont actuellement répertoriés pour un montant de 1500 milliards de dollars. 2/3 ont un plancher minimal à un milliard de dollars. La nécessité d'installer une protection juridique des biens et des personnes est réelle, seule la question de savoir si cette protection doit être décentralisée par zones étatiques ou mutualisée dans le cadre d'une association internationale reste en suspens. Cette vision d'universalité peut paraître utopiste, mais c'est celle sur laquelle il faut travailler afin de sécuriser les transferts de capitaux et de technologie, la diversité des systèmes de financement, ainsi qu'une réflexion autour de la compatibilité des systèmes.



[www.droitfrancechine.org](http://www.droitfrancechine.org)

Siège Statutaire : Maison du Barreau, Bureau des Associations  
2-4, rue de Harlay - 75001 Paris

Correspondance à adresser à : A.F.C.D.E. Square Louvois, 1-3 Rue Lulli - 75002 Paris  
Courriel : [contact@afcde.org](mailto:contact@afcde.org)





法中经济法协会

## Association Franco-Chinoise pour le Droit Economique

### 法中经济法协会

L'un des enjeux majeurs reste cependant la question de la réciprocité dans un contexte de déséquilibre des échanges commerciaux entre la Chine et ses partenaires européens. Est-ce que le projet BRI accentuera ou non ce déséquilibre ? Christian Vicenty estime que la France doit au contraire profiter de cette occasion unique de procéder à un rééquilibrage de nos échanges avec la Chine. L'Europe ne pourra profiter pleinement des avantages créés par ces nouveaux réseaux de communication et limiter les usages monopolistiques de certains pays que si elle y investit directement. L'Europe devra faire preuve de constance pour ce projet devant durer jusqu'en 2049.

**Robert Guillaumond** demande s'il existe un répertoire des entreprises françaises impliquées dans le projet BRI.

**Christian Vicenty** répond qu'il y a peu d'entreprises françaises investies. Elles relèvent principalement du domaine du BTP. Un cas notable est celui de la SNCF qui négocie des réciprocités entre les villes françaises et chinoises. Les autres entreprises attendent qu'un travail de coordination soit réalisé.

Une entreprise française semble participer au projet routier (OBOR) La Mecque-Médine en Arabie Saoudite ; à un niveau plus européen, des entreprises ou (autorités portuaires) allemandes (Port de Duisbourg), britanniques, italiennes ..., en fait très peu nombreuses également, apparaissent en tant que co-opérateurs ou consultants sur divers projets d'infrastructure au sein de la zone OBOR.

Une Europe qui investit pourra négocier les conditions d'utilisations des infrastructures et le prix des services.

**Robert Guillaumond** demande si le Ministère de l'Economie et des Finances envisage des publications sur ce sujet, en dehors de celles de la mission commerciale de Pékin sur la connectivité ferroviaire des Routes de la Soie ?

**Christian Vicenty** renvoie à l'Etude « la Chine hors les murs » publiée par le Comité National des Conseillers du Commerce Extérieurs.

**Robert Guillaumond** s'interroge sur la situation des travaux en cours à propos du projet BRI au niveau européen.

**Christian Vicenty** précise que la Direction Générale des transports travaille sur les projets d'infrastructures ferroviaires et que la Commission publiera à l'été 2018 un rapport sur les stratégies européennes liées aux Routes de la soie.

**Bertrand Moreau** (Président de l'Association France Hong Kong et de CREDIA) précise que l'initiative chinoise est un grand projet, partie intégrante de la politique chinoise de l'actuel exécutif dirigé par Xi Jinping. Elle s'inscrit dans la continuité, depuis Deng Xiao Ping, de la politique d'expansion économique d'abord sur son marché intérieur par l'ouverture, puis vers l'extérieur (« go abroad »). Ce projet suscite des interrogations au sein des Institutions Européennes parce que le projet BRI ne s'insère pas dans les projets d'infrastructures que l'Europe développe. Le format diplomatique chinois 16+1 est également problématique. La Mission Chine auprès de l'Union Européenne semble consciente de ces oppositions. Et, surtout, la Commission Européenne observe que 89 % des marchés d'infrastructures « eurasiatiques » sur financement chinois sont actuellement attribués à des constructeurs et opérateurs chinois, ce qui peut susciter des questionnements.

En plus des difficultés juridiques, Bertrand Moreau estime que le problème est celui de la valorisation des projets d'infrastructures en raison du risque systémique de financement lié à l'évolution du cours des monnaies.

[www.droitfrancechine.org](http://www.droitfrancechine.org)

Siège Statutaire : Maison du Barreau, Bureau des Associations  
2-4, rue de Harlay - 75001 Paris

Correspondance à adresser à : A.F.C.D.E. Square Louvois, 1-3 Rue Lulli - 75002 Paris  
Courriel : [contact@afcde.org](mailto:contact@afcde.org)



Association Française  
des Docteurs en Droit





法中经济法协会

## Association Franco Chinoise pour le Droit Economique

### 法中经济法协会

La BRI a plusieurs volets : d'un point de vue logistique, les projets liés aux routes maritimes ne doivent pas être négligés car les routes terrestres ne changeront que marginalement la donne du transport de marchandises (2% des conteneurs étant transportés par voie terrestre). Les projets d'intermodalité entre les transports maritimes et terrestres, surtout en Asie du Sud-est, paraissent cohérents.

Du point de vue du développement économique, les routes terrestres et ferroviaires permettront la création de zones d'urbanisation locale et d'activités à l'image du modèle chinois de développement de corridors industriels.

D'un point de vue politique chinois, la logique est celle de l'extraterritorialité juridique mais aussi de la recentralisation.

Enfin pour ce qui est de la Région Administrative Spéciale de Hong Kong, il convient de remarquer que les opérateurs français de travaux publics et d'infrastructures y ont des positions fortes et souvent, des partenaires locaux (BTP, eau, traitement des déchets et métro notamment) avec lesquelles ils peuvent développer des projets en Chine (hors BTP actuellement).

La RAS de Hong Kong détient ses propres spécificités et peut apporter une contribution notamment au travers du volet financier et de la sécurisation juridique.

Hong Kong porte désormais un intérêt certain à cette initiative. Le 3eme Belt & Road Summit aura lieu le 28 juin à Hong Kong et rassemblera des décideurs du monde entier.

D'une manière générale, il convient de remarquer que l'intégration économique à Hong Kong et en Asie de beaucoup de sociétés françaises d'infrastructures, souvent avec des partenariats locaux, s'est faite de longue date. Les sociétés françaises pourraient donc s'insérer dans des opportunités liées au projet BRI.

**Christian Vicenty** reprend la parole sur le chiffre des 2 %. Il précise qu'à l'avenir si la Chine continue à transborder ses échanges vers le ferroviaire, ce chiffre pourrait monter en 2025 à 7 ou 8% des parts de marché. En effet, les collectivités chinoises subventionnent le transport par conteneur qui atteint désormais un coût proche de celui afférent au transport maritime. Le ferroviaire est encouragé par les opérateurs chinois pour diverses raisons et notamment celles géopolitiques du contournement du détroit de Malaka ou la renaissance du corridor sino-pakistanaï.

Enfin, Christian Vicenty met l'accent sur les aspects multimodaux du projet BRI. Le développement des infrastructures routières et ferroviaires est couplé avec celui des routes virtuelles (fibre optique notamment) dans un esprit d'automatisation des échanges. La route de la soie sera hyperconnectée.

**Robert Guillaumond** précise effectivement que l'on a tendance à oublier la connectivité digitale, qui si elle est moins visible, influe tout autant sur ces projets et qu'elle a de multiples aspects juridiques.

**Thierry Pairault** (Directeur de recherche CNRS/EHESS) rebondit lui aussi sur la question des voies numériques qui sont effectivement en train de se mettre en place dans le cadre pour commencer de prises de participations dans des terminaux portuaires en Afrique. L'entreprise chinoise IZP, créée en 2008, est par exemple chargée de gérer des systèmes de technique financière au service des Routes de la Soie : les étapes de Djibouti et de Colombo sont avancées, des développements à Lomé sont envisagés, ainsi qu'à Bagamoyo et Paris sur la base de la technologie de la blockchain.



[www.droitfrancechine.org](http://www.droitfrancechine.org)

Siège Statutaire : Maison du Barreau, Bureau des Associations  
2-4, rue de Harlay - 75001 Paris

Correspondance à adresser à : A.F.C.D.E. Square Louvois, 1-3 Rue Lulli - 75002 Paris  
Courriel : [contact@afcde.org](mailto:contact@afcde.org)





法中经济法协会

## Association Franco-Chinoise pour le Droit Economique

### 法中经济法协会

La Chine voudrait tester le paiement via blockchain et la création de monnaies virtuelles dans des pays où l'encadrement juridique est plus faible. Thierry Pairault renvoie à ses diverses publications sur internet pour plus de détails.

**Marc Frilet** est secrétaire général adjoint du Centre d'Excellence International créé en France sous l'égide des Nations Unies consacré à la promotion des cadres institutionnels et juridiques qui conditionnent le développement des infrastructures publiques sous forme de concessions et autres PPP. Il prend la parole pour rappeler le chemin déjà parcouru avec l'AFCDE sur la Chine pour sensibiliser le monde juridique et les autorités chinoises sur le contenu des cadres nécessaires pour la réalisation de flux de projet d'infrastructures publiques et de services publics, notamment dans le cadre de BRI, en se fondant sur la très riche expérience Française et des pays de droit civil Napoléoniens en la matière.

La priorité est d'améliorer la sécurité juridique des projets envisagés afin d'attirer investisseurs et capitaux. A ce titre les fondamentaux des cadres institutionnels, juridiques et contractuels de tradition Française mis en œuvre, fondés sur des équilibres très solides et peu connus entre les intérêts publics et privés, se révèlent plus opérationnels et pragmatiques pour la réussite de flux de projets d'infrastructure publiques que l'approche anglo-saxonne.

La Commission Nationale chinoise de Réforme et de Développement (NDRC) avait eu vent de cette situation et à travers le Centre d'Excellence et avait souhaité échanger en France sur notre expérience. En Juillet 2016, à l'issue de deux jours d'ateliers avec la délégation Chinoise de la NDRC à la maison du barreau organisé grâce au concours de l'AFCDE, le principe d'un MOU avec la NDRC avait été évoqué. Les travaux avaient été préparés du côté français lors d'une conférence organisée le mois précédent conjointement entre l'AFCDE et l'IPBA sur les PPP en Chine.

C'est la CEE-NU à Genève qui au nom des Nations Unies négocie actuellement ce MOU. Un programme largement basé sur l'expérience Française telle qu'adaptée aux pays en développement se trouvant sur de nombreux points dans des situations similaires à la Chine sera discuté à Genève avec une forte délégation Chinoise les 26 et 27 Mars. Un des objectifs est d'aboutir à la mise en place progressive d'un cadre de travail spécifique aux Routes de la Soie afin notamment de résoudre les conflits prévisibles entre les droits et pratiques des différents pays. Ce sera l'occasion de faire connaître à la délégation Chinoise les principes directeurs à portée universelle que le Centre d'Excellence a publié depuis 2016 en s'appuyant principalement sur des groupes d'experts français (planification et préparation des projets, corruption, procurement, clauses contractuelles standards acceptables à l'international.) Les principes directeurs sur le contenu des traités internationaux à conclure pour la réalisation de corridors internationaux assurant un juste équilibre entre les intérêts de toutes les parties prenantes sont en cours de formulation.

L'ensemble des domaines du droit est impacté, droit des contrats, droit public, le droit du travail, droit de l'environnement, droit du règlement alternatif des différends, droit de l'homme, etc.

**Michael Zibi** (Avocat au Barreau de Paris) informe qu'à l'initiative de la Chine, une conférence internationale sera organisée en novembre 2018 au centre des conférences de Shanghai. Elle réunira quelques 4.000 exposants, et les entreprises françaises y sont bien évidemment conviées. Elles pourront organiser des rencontres avec le soutien des autorités gouvernementales chinoises.

**Christian Bret** (Administrateur Délégué de l'AFCDE sur le sujet des routes de la soie, mais également consultant pour la fédération de l'industrie ferroviaire française) aborde la question des financements. Il prend l'exemple des trains chinois. Ceux-ci sont subventionnés dans leurs trafics

[www.droitfrancechine.org](http://www.droitfrancechine.org)

Siège Statutaire : Maison du Barreau, Bureau des Associations  
2-4, rue de Harlay - 75001 Paris

Correspondance à adresser à : A.F.C.D.E. Square Louvois, 1-3 Rue Lulli - 75002 Paris  
Courriel : [contact@afcde.org](mailto:contact@afcde.org)



Association Française  
des Docteurs en Droit





法中经济法协会

## Association Franco-Chinoise pour le Droit Economique

### 法中经济法协会

vers l'Europe et en ce qui concerne les investissements, par les fonds d'investissements chinois créés, ou pour les exportations via Exim Bank.

D'une manière générale, ces subventions, en plus des échanges commerciaux chinois, vont disséminer les devises chinoises à travers le monde, dégager du pouvoir d'achat et des réserves de change et ainsi favoriser en retour les exportations vers la Chine.

La Chine prête actuellement à des taux qui ne sont pas les moins élevés. Un exemple est celui de la ligne à grande vitesse partant de Djakarta à Bandung en Indonésie, La Chine a pris tous les risques en raison de l'absence de garantie de l'Etat Indonésien ; au final, le risque de construction et de trafic est supporté par le consortium d'actionnaires chinois dans un projet dont la soutenabilité et la rentabilité font sérieusement débat. Une telle prise de risque de la part d'entreprises et d'investisseurs, ne peut s'expliquer sans le soutien de l'Etat.

La sécurité des transactions couplée à une coopération de tous les acteurs concernés est nécessaire pour assainir le marché et assurer la rémunération des exportateurs avec une réduction des risques. La question des alliances entre des grandes Institutions financières et bailleurs de fonds internationaux pour les investissements (BEI, AIIB WB, ADB etc.) se pose avec force.

**Laure Deron** (ex-directrice juridique de Véolia Chine et actuellement consultante) a travaillé sur plusieurs projets BRI pendant trois ans. Elle a le sentiment que la Route de la Soie occupe les esprits, mais que l'on oublie souvent que beaucoup de projets de coopération internationale dans les géographies concernées sont déjà instruits en dehors de ce cadre, d'où la nécessité de définir avec précision les contours d'un projet BRI.

Les groupes industriels français sont souvent organisés en Business Unit morcelés géographiquement selon un partage consenti. Ils ne travaillent pas ensemble, ils n'en ont pas l'habitude et cela a bloqué le développement des idées en France en l'absence d'une sensibilisation au niveau des sièges concernant cette initiative qui fait intervenir des prises de décisions dans plusieurs zones géographiques. Cela n'a finalement changé qu'à la suite des interventions du Président Macron de janvier 2018, qui a provoqué un intérêt pour cette initiative chinoise au niveau national.

La valeur ajoutée des juristes est celle de la sécurité des transactions, mais aussi celle de la faisabilité des transactions car la réunion de la masse d'autorisations préalables nécessaires est une lourde tâche nécessitant une anticipation suffisante du projet et une bonne connaissance des différents cadres juridiques et des mécanismes de prise de décisions dans les géographies respectives, pour des projets faisant intervenir des acteurs multi-juridictionnels.

**Corinne Namblard** (Directrice Générale Infra & P.E. Conseil) attire l'attention sur le fait qu'un certain nombre de projets BRI font déjà et feront appel à la Finance Islamique et de ce fait, s'inscriront dans un cadre institutionnel et juridique différent, ce qui complexifie les négociations et la mise en œuvre de ces transactions ou tout du moins oblige les entreprises, les financiers et les juristes français à s'y adapter.

**Anne-Marie Toledo-Wolfsohn** constate également que ces nouvelles situations modifient le cadre traditionnel des négociations et engendre des difficultés. La vision chinoise du monde diffère des conceptions européennes. Anne-Marie Toledo-Wolfsohn soulève la nécessité de construire des guides pour les entreprises souhaitant s'installer en Chine.



[www.droitfrancechine.org](http://www.droitfrancechine.org)

Siège Statutaire : Maison du Barreau, Bureau des Associations  
2-4, rue de Harlay - 75001 Paris

Correspondance à adresser à : A.F.C.D.E. Square Louvois, 1-3 Rue Lulli - 75002 Paris  
Courriel : [contact@afcde.org](mailto:contact@afcde.org)



**Laure Deron** revient sur les difficultés de déploiement de personnels rencontrées sur les projets européens en Chine (à titre d'exemple, durée des visas distincte en fonction des nationalités d'origine, réglementation distincte en matière de permis de conduire selon les pays d'obtention). Elle souligne donc les avantages à négocier au niveau européen avec les pays concernés un régime unifié pour les ressortissants de l'Union Européenne, qui permettrait des coopérations d'entreprises européennes, et est rejoint en ce sens par **Thierry Pairault**.

**Daniel Tricot** (Président de l'AFDD, et Président de chambres Honoraire à la Cour de cassation) attire à ce point de la discussion l'attention sur l'existence des principes Unidroit qui sont peu utilisés en France alors qu'ils sont mondialement reconnus et appréhendés. Il rappelle l'avantage qu'il y a à les utiliser à la carte.

**Sybilie Dubois- Fontaine-Turner** (Directrice Général du Comité France Chine) est invitée à clore cette séance de réflexion et félicite l'AFCD pour cette belle initiative.

Le Comité France Chine observe depuis plusieurs années maintenant la coopération entre la France, la Chine et l'Afrique. Certaines entreprises ont fait du BRI avant l'heure et possèdent donc une expérience concrète du travail en Chine.

Le projet BRI reste un projet à dimension politique, avec l'existence pour les sociétés chinoises d'une obligation de faire des projets BRI.

En France, il y a une méconnaissance flagrante de ce projet au sein des différentes directions d'entreprises et parmi les opérationnels sur le terrain. La visite du Président Macron a mis le projet BRI au cœur de tous les discours, et pousse désormais les sièges d'entreprise à regarder ces projets.

A côté des grands projets d'infrastructure, des petites entreprises françaises sont démarchées pour travailler dans des pays tiers, sur une carte mouvante des « Routes de la Soie ». L'AIIB ne parle pas de projet BRI, elle finance des projets *green* et *lean* sans s'attacher aux critères territoriaux de BRI. Il existe d'ailleurs en Chine un fonds spécifique à BRI (« Silk Road Funds »), dans une structure autonome de celle de l'AIIB.

Le Président Xi Jinping a annoncé en mai 2017 la tenue d'une exposition internationale d'importation de Chine, qui s'intègre dans le projet BRI. Comme cela a été indiqué auparavant, elle se tiendra du 5 au 10 novembre, la date limite d'inscription pour les entreprises exposantes étant fixée au 30 juin.

Cette exposition sera à la fois une sorte d'exposition universelle avec des pavillons étatiques, une exposition de produits et services d'entreprises étrangères, et un grand événement politique inauguré par le Président Xi Jinping. La Chine à travers cette exposition souhaite acheter la meilleure technologie/produit/service étranger au meilleur prix et les entreprises seront mises en concurrence après avoir été soigneusement sélectionnées par les organisateurs chinois de l'exposition. Cette exposition représente néanmoins une opportunité de positionnement pour des entreprises qui souhaitent vendre en Chine leurs produits car elles seront mises en contact direct avec des acheteurs chinois. Les organisateurs chinois évoquent plus de 150 000 acheteurs chinois potentiels.

En relation avec le projet BRI, Sybilie Dubois-Fontaine Turner a souhaité rappeler qu'un canal de communication officiel pour les entreprises, dénommé « Conseil franco-chinois d'entreprise » a été inauguré par le Président chinois Xi Jinping et le Président Macron lors de sa visite en Chine, dans le cadre d'un accord entre les gouvernements français et chinois. Le Comité France Chine est l'opérateur du côté français de ce Conseil. Il regroupe actuellement au sein d'un Bureau du Conseil



法中经济法协会

## Association Franco Chinoise pour le Droit Economique

### 法中经济法协会

15 entreprises chinoises et 17 entreprises françaises représentées par leurs CEOs. Il a vocation à s'ouvrir à d'autres entreprises françaises et chinoises pour qu'elles deviennent membres du Conseil ainsi qu'à pousser des projets, et formuler des demandes ou des recommandations.

Le Comité France Chine a demandé à l'AFCDE d'être « Knowledge Partner » du Comité France Chine, ce qui pourra permettre de contribuer au sein du Conseil d'Entreprises franco-chinois des problématiques juridiques que rencontrent les entreprises et leurs conseils. .

Sybille Dubois-Fontaine Turner clôture son exposé en souhaitant que l'AFCDE continue dans son travail consacré à BRI.



A la suite de ces interventions, le Président Robert Guillaumond clôture cette session après avoir rappelé les prochaines séances organisées cette année par l'AFCDE et notamment la Conférence du 25 avril 2018 dont le titre pressenti (sous réserve de confirmation) est :

### « Les Routes de la Soie, les routes de quelle loi ? »



[www.droitfrancechine.org](http://www.droitfrancechine.org)

Siège Statutaire : Maison du Barreau, Bureau des Associations  
2-4, rue de Harlay - 75001 Paris

Correspondance à adresser à : A.F.C.D.E. Square Louvois, 1-3 Rue Lulli - 75002 Paris  
Courriel : [contact@afcde.org](mailto:contact@afcde.org)

