

INTERNATIONAL • CHINE

Au Pérou, Xi Jinping inaugure un port chinois, étape des routes de la soie dans la région

Pékin a investi massivement pour faire de Chancay, au nord de Lima, un des premiers ports d'Amérique latine, à même de raccourcir les routes commerciales entre le sous-continent et la Chine.

Par Anne-Dominique Correa (Rio de Janeiro, correspondance) et Simon Leplâtre

Publié le 14 novembre 2024 à 16h00, modifié le 15 novembre 2024 à 15h42 • Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés



Au mégaport de Chancay, dans la petite ville de Chancay, à 78 kilomètres au nord de Lima, le 29 octobre 2024. CRIS BOURONCLE / AFP

La capitale péruvienne, Lima, s'est barricadée pour recevoir les chefs d'Etat et représentants de vingt et un pays de l'Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), les 15 et 16 novembre, parmi lesquels le président américain, Joe Biden, et le président chinois, Xi Jinping. La métropole a mobilisé 13 000 policiers et décrété trois jours fériés, à partir de jeudi 14 novembre, pour limiter les déplacements des 10 millions d'habitants. Quelque 600 soldats américains sont également présents, alors que la population profite du sommet pour dénoncer la violence des gangs liés au trafic de drogue.

A Lima, cette année, le président chinois aura les honneurs du pays hôte : Xi Jinping effectue parallèlement une visite d'Etat, qui devait débiter jeudi par l'inauguration, à distance, d'un gigantesque port chinois en eau profonde, à Chancay, petite ville située à 75 kilomètres au nord de la capitale.

Simple port de pêche il y a encore six ans, le site a séduit l'armateur chinois Cosco Shipping Ports, grâce à ses 18 mètres de profondeur qui permettront d'accueillir les plus gros cargos, transportant jusqu'à 18 000 conteneurs à la fois. Installé sur 141 hectares, le port a déjà coûté 1,3 milliard de dollars

(1,2 milliard d'euros) à un consortium dont Cosco détient 60 %, avec l'opérateur minier péruvien Volcan, et pourrait, à terme, représenter un investissement de 3,5 milliards de dollars dans la ville de 60 000 habitants. Il deviendrait alors l'un des premiers ports d'Amérique latine. Et une vitrine pour les « nouvelles routes de la soie », ce vaste projet économique-diplomatique qui donne le cap des investissements chinois à l'étranger, principalement dans les infrastructures. A condition qu'il soit un succès.

« De vrais besoins économiques »

Car l'ambitieux projet, qui représente 1,3 % du PIB péruvien, a de quoi rappeler certains « éléphants blancs », ces projets trop lourds à porter pour les pays en développement les ayant reçus. Chancay, malgré son coût élevé, devrait éviter cet écueil : « *Il ne s'agissait pas d'un projet politique. Au départ, la demande vient d'entreprises minières, chinoises, et non chinoises, qui avaient déjà des investissements au Pérou. Cela répond à de vrais besoins économiques*, explique Bruno Binetti, chercheur à la London School of Economics, et auteur d'une thèse sur les investissements chinois en Amérique latine.

Lire aussi (en 2023)| [« En Chine, les “nouvelles routes de la soie” adoptent un rythme de croisière moins spectaculaire mais peut-être plus durable »](#)

Autre progrès par rapport à certains projets des « nouvelles routes de la soie », Chancay avancera par plusieurs phases, avec quatre quais ouverts cette année, et jusqu'à quinze qui pourront être construits en fonction de la demande future. « *Le projet final est très ambitieux, mais la construction n'a pas encore commencé : cette approche est de plus en plus courante pour les entreprises chinoises en Amérique latine : elles sont plus prudentes et réalisent des études de marché sérieuses* », précise M. Binetti. Les exportations de minerais devraient déjà assurer la viabilité du port, estime le chercheur. Le Pérou est le deuxième producteur mondial de cuivre, dont 67 % sont destinés à la Chine.

Lire aussi : [Matières Premières : « Pour le cuivre, c'est le Pérou »](#)

Au Pérou, hormis la population locale de Chancay, qui s'est mobilisée contre le projet, en mai 2023, à la suite d'un glissement de terrain ayant entraîné l'effondrement de plusieurs maisons, le port suscite beaucoup d'espoir. « *Notre objectif est de devenir le Singapour de l'Amérique latine* », déclarait le ministre des transports péruvien, Raul Perez, le 11 novembre, à l'AFP, lors d'une visite de Chancay. Le ministre assure que les pays d'Amérique latine verront le Pérou comme un point de départ pour acheminer leurs marchandises en Asie, qui doivent aujourd'hui faire un détour par le Mexique et les Etats-Unis. « *Nous aurons des routes directes vers l'Asie, en particulier vers la Chine, ce qui réduira [le temps de transport] de dix, quinze ou même vingt jours, selon la route* », contre trente-cinq, voire quarante jours aujourd'hui, a précisé le ministre.

Le Monde Application

La Matinale du Monde

Chaque matin, retrouvez notre sélection de 20 articles à ne pas manquer

[Télécharger l'application](#)

Le pays andin espère aussi que le port lui permettra d'avoir un avantage compétitif pour attirer de nouveaux investissements et diversifier son économie, qui repose aujourd'hui principalement sur les ressources minières et agricoles. « *Ce port permet de réduire le prix des importations de produits nécessaires pour développer notre industrie* », explique Omar Narrea, chercheur au Centre d'études sur la Chine et l'Asie-Pacifique de l'université du Pacifique, à Lima. Le Pérou envisage par exemple la création de zones économiques spéciales, à proximité du port, pour attirer des entreprises.

Déficit d'infrastructures

Mais cette ambition est-elle réaliste ? « *Je ne vois pas le Pérou devenir le "Singapour" de la région de sitôt, reconnaît Cynthia Sanborn, politologue. Il reste encore beaucoup de travail à faire pour exploiter pleinement le potentiel d'un port comme celui-ci.* » Comme le reste de la région, le pays souffre d'un déficit d'infrastructures, qui continue d'entraver le développement du commerce intrarégional.

Le renforcement des liens avec la Chine suscite l'inquiétude de Washington, qui voit son influence décliner en Amérique latine, autrefois considérée comme son « arrière-cour ». La Chine pourrait faire un « *double usage* » du port, a averti la générale Laura Richardson, cheffe sortante du Commandement Sud des Etats-Unis, dans le *Financial Times*, le 4 novembre, mettant en garde contre une possible utilisation du port par la marine chinoise. « *Il s'agit d'un scénario que nous avons déjà vu se dérouler dans d'autres régions* », ajoute-t-elle.

Lire aussi : [En Amérique latine, la Chine s'impose dans l'« arrière-cour » des Etats-Unis](#)

Des risques que les Péruviens sont prêts à assumer. « *Le Pérou ne se ferme ni aux investissements chinois ni à ceux des Etats-Unis ; il reste très ouvert, explique M. Narrea. Le problème, c'est qu'il n'y a tout simplement pas d'offres d'investissements dans les ports ou les infrastructures de la part d'acteurs européens ou occidentaux.* » Si le Pérou dispose d'un accord de libre-échange avec les Etats-Unis qui devrait le protéger des soubresauts de la politique commerciale du président élu, Donald Trump, l'approche isolationniste de ce dernier ne devrait pas aider à renforcer la position américaine sur le continent.

Dans le même temps, l'Europe tarde à ratifier l'accord du Mercosur depuis vingt ans, et certains pays, comme la France, s'y opposent encore. Un boulevard pour la Chine, devenue, ces dix dernières années, le principal partenaire commercial de la plupart des pays d'Amérique latine. Aujourd'hui, la Chine voit dans ces pays des sources de matières premières, mais aussi des clients potentiels pour sa production industrielle. Des échanges que le Pérou espère bien voir passer par le port de Chancay.

Anne-Dominique Correa (Rio de Janeiro, correspondance) et **Simon Leplâtre**

Services *Le Monde*

Découvrir

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Testez votre culture générale avec la rédaction du Monde

Mots croisés, sudoku, mots trouvés... Jouez avec nous

[Voir plus](#)