

Un réseau connecté sur trois continents : avec la route de la soie, la Chine veut conquérir l'économie monde

lundi 11 juin 2018, par [SIEGEL Laure](#) (Date de rédaction antérieure : 31 mars 2018).

Symbole et concrétisation des ambitions planétaires chinoises, le projet « La Ceinture et la route » a été lancé par le président Xi Jinping en octobre 2013. Ce vaste réseau d'infrastructures connectées sur trois continents entend ressusciter la fameuse route de la soie, par laquelle ont transité pendant des siècles la majorité des échanges Est-Ouest.

Bangkok (Thaïlande), correspondance.- La version moderne de la fameuse voie mythique défie l'imagination : 800 milliards d'euros investis dans 70 pays [1] où résident 4,4 milliards de personnes ; 55 % du PIB mondial et 75 % des ressources connues sur la planète. Sur plus de 10 000 kilomètres, les nouvelles routes de la soie sont composées principalement d'une voie terrestre, baptisée « ceinture économique de la route de la soie », qui relie l'Asie à l'Europe, et d'une voie navale qui, de l'Asie à l'Afrique de l'Est et au Maghreb, sera « la route de la soie maritime du XXI^e siècle ».

Au départ de la Chine centrale, les tracés s'achèvent à Venise, un choix autant pragmatique qu'emblématique. La cité des Doges et de Marco Polo, pionnière de la finance moderne, a été le premier exemple de ville-monde au cœur de « l'économie-monde ». Pour compléter cette gigantesque toile, l'empire du Milieu a lancé la construction de six corridors régionaux, bifurcations de la voie terrestre principale.

Le « pont de l'Eurasie » prend fin à Rotterdam, premier port européen, et promet un transport de marchandises quatre fois plus rapide que par la mer et moins coûteux que par les airs. Le corridor vers la Mongolie et la Russie ouvre une nouvelle voie vers l'Europe occidentale. Le corridor vers l'Asie centrale et le Moyen-Orient est pensé comme une passerelle pour le transport de pétrole et de gaz naturel, à travers la péninsule Arabique, la Turquie et l'Iran. Le corridor vers la péninsule indochinoise s'aventure sur des marchés traditionnellement dominés par le Japon et la Corée du sud. Le corridor pakistanais est un raccourci vers les marchés du Moyen-Orient et de l'Afrique et lie la côte chinoise à l'immense port de Gwadar. Ce port permettra à la Chine de réduire de moitié le délai d'importation d'un baril de pétrole d'Arabie saoudite, d'où provient 16% de ses importations de pétrole à hauteur de 1,4 milliard de barils par jour. Tout comme le corridor vers l'Asie du sud, du Bangladesh à la Birmanie, ces deux derniers tracés ont pour but de se tenir à distance de la mer de Chine méridionale et de la péninsule coréenne et de contourner le détroit de Malacca, zones sous pression géopolitique et économique [2].

Le long de ces voies, des ports, barrages, mines, ponts, tunnels, gazoducs, oléoducs, chemins de fer, sites industriels, centrales électriques, nucléaires, solaires et champs éoliens émergent des terres et des eaux. À l'horizon, des investissements dans les télécoms, les industries numériques et l'infrastructure sociale comme les écoles et hôpitaux, mais également un volet « immatériel et culturel ». « La Chine a créé une galaxie de groupes de réflexion pour promouvoir "La Ceinture et la route", la connaissance et les échanges entre les peuples. L'idée est de redéfinir les valeurs universelles, auparavant monopolisées par les États-Unis, et de renforcer les connexions et les influences sur les pays le long de la route », indique un diplomate familier du dossier. Ce chantier colossal, qui englobe toutes les semaines de nouveaux projets, est ouvert à tous les pays et à toutes les initiatives.

« L'augmentation substantielle des investissements chinois a été permise par la mise en place d'une

politique spécifique en direction des entreprises à l'étranger initiée au début des années 2000 par les autorités chinoises - Going out strategy (stratégie de sortie) - visant d'une part à sécuriser leur accès aux matières premières pour satisfaire les besoins croissants du marché chinois qui dépassent largement l'offre nationale, et d'autre part, à faire émerger de solides compagnies capables de rivaliser avec les multinationales étrangères », expliquent Danielle Tan et Caroline Grillot, auteures de l'étude *L'Asie du Sud-Est dans le « siècle chinois »* (Carnets de l'Irasec, 2014 [3]).

« La Ceinture et la route » est l'étape suivante de cette expansion mondiale, qui offre aussi un débouché à ses produits à haute valeur ajoutée (smartphones, drones et énergies renouvelables), à des prix de vente toujours plus bas. « Au cours des trente dernières années, le pays a alimenté sa croissance fulgurante grâce à l'utilisation effrénée du carbone, devenant rapidement le premier émetteur mondial et plongeant dans une crise dramatique de l'eau. Récemment, le pays a augmenté sa capacité d'énergie renouvelable dans le but de nettoyer son air et son sol et se spécialise dans l'exportation de technologies et d'expertise en énergie propre », développe Irin News, site du réseau de nouvelles et d'analyses humanitaires Irin. En 2015, la Chine est devenue le premier producteur mondial d'énergie photovoltaïque.

La stratégie est aussi politique. Cumulant les fonctions à la tête de l'État depuis 2012, Xi Jinping a fait inscrire « le projet du siècle » dans la Constitution, imprimant son idéologie dans la mémoire nationale, tandis que le Parti communiste chinois (PCC) vient de faire sauter le verrou de la limite à deux mandats présidentiels. « Cette restriction avait été imposée pour éviter l'autoritarisme, les violences et luttes factionnelles ayant marqué le règne de Mao Zedong (1949-1976) et pour favoriser une gouvernance collective », rappelle l'AFP. Xi Jinping justifie l'accaparement du pouvoir par le parti-État en invoquant le besoin de continuité pour mener à bien les deux objectifs de son « rêve chinois » fondé sur le capitalisme d'État : devenir une société « modérément riche » d'ici 2021, pour le centenaire du PCC, et une nation entièrement développée en 2049, pour le centenaire de la République populaire.

D'ici 2020, le dirigeant le plus puissant de l'ère moderne chinoise doit en outre assurer son engagement de doubler le revenu par habitant alors que le taux de croissance nationale se stabilise autour de 6,5 %, après avoir galopé à 10 % pendant des années. Face à une baisse de la demande mondiale due à la crise financière et aux revendications d'une main-d'œuvre de plus en plus chère, la Chine sort de ses frontières. Hybride entre le plan Marshall, qui a financé la reconstruction de l'Europe après la Seconde Guerre mondiale dans le but d'assurer des marchés prospères aux marchandises américaines, et l'économie planifiée par un parti unique du temps de l'URSS, « La Ceinture et la route » attire les pays qui n'ont pas les moyens de financer les infrastructures nécessaires au décollage de leur économie.

En Afrique, comme tous les investisseurs, la Chine est intéressée par les ressources naturelles, notamment le cobalt congolais, crucial pour la production de batteries de voitures électriques sur lesquelles elle mise largement, et par l'ouverture d'un nouveau marché de consommateurs. Sa présence est telle depuis une dizaine d'années, de la construction de l'autoroute du siècle en Algérie à une cité industrielle au Maroc, en passant par la réhabilitation d'un chemin de fer au Sénégal et l'installation de la fibre optique au Burkina, qu'elle a donné naissance à l'expression Chinafrique [4]. En 2016, la Chine est devenue le premier partenaire commercial du continent avec 75 milliards d'euros de capitaux investis.

L'Égypte, écrin du canal de Suez, et Djibouti, côte stratégique de la mer Rouge, sont les destinations de choix de La Ceinture et la route. Récompensée par une zone franche industrielle et une nouvelle ligne ferroviaire reliant la capitale éthiopienne, Addis-Adeba, à son port de Doraleh, en échange d'une base militaire abritant 10 000 soldats chinois sur son sol, Djibouti rêve de devenir la Singapour de la Corne de l'Afrique. Lors d'une interview, en français [5], sur Radio Chine internationale, Abdallah Migul, ambassadeur de Djibouti en Chine, a défendu cette alliance : « Djibouti est située sur la route maritime la plus fréquentée au monde [entre l'Asie et l'Europe - ndlr]. Un accord a été convenu au plus haut niveau avec la partie chinoise pour [...] construire un pont virtuel avec la Chine et pour que Djibouti puisse servir de base logistique pour les produits chinois envers les mondes arabe et africain. »

Première partenaire commerciale de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (Asean) depuis une décennie, la Chine s'est récemment recentrée sur la région, son pré carré naturel. Le continent a

bénéficié de 51 % des prêts liés à La Ceinture et la route en 2015, contre 27 % en 2013. Parmi les chantiers emblématiques en Asie du Sud-Est, la voie de chemin de fer de Kunming à Singapour, les barrages sur le Mékong et de nombreuses zones économiques spéciales et parcs industriels. En Asie du Sud, la Chine a pris le contrôle d'importants ports en Birmanie, au Bangladesh, au Sri Lanka, au Pakistan, aux Maldives, jusqu'à Oman, et investi tous les secteurs, du tourisme à l'immobilier en passant par la production d'énergie.

En Asie centrale, le Kazakhstan, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et l'Azerbaïdjan, riches en ressources, mais enclavés, hormis pour leur accès à la mer Caspienne, accueillent à bras ouverts les projets de routes, rails, mines et gazoducs. En 2016, l'Europe de l'Est a bénéficié de 48 milliards d'euros d'investissements chinois, dans des réalisations telles que l'autoroute entre la Serbie et le Monténégro, la ligne ferroviaire Belgrade-Budapest, et des dizaines de plans sont en discussion, comme l'aéroport national de Pologne. György Matolcsy, gouverneur de la Banque centrale de Hongrie, a synthétisé l'espoir que soulève ce nouveau souffle venu de l'Est [6] : « La région asiatique, et la Chine en particulier, est la réponse à la question : qu'est-ce qui pourrait faire doubler notre PIB, quelle est la source du deuxième 100 milliards d'euros de PIB que nous visons ? Comment devenir riche et développé ? La route de la soie est le futur de la mondialisation. Je crois que l'ouverture vers la route de la soie nous donne la chance de rattraper l'Autriche, le Bade-Wurtemberg, et même la Lombardie et la Bavière. »

En Europe occidentale, l'offensive a débuté en tirant avantage des privatisations consécutives à la crise de l'euro, des compagnies minières et pétrolières aux infrastructures portuaires. En janvier 2016, la Chine a obtenu pour 35 ans la majorité des parts du port grec du Pirée, et l'a relié à Budapest par une voie ferroviaire. Aujourd'hui, son influence s'étend jusqu'en Angleterre, où elle investit des milliards de dollars dans des projets controversés de centrales nucléaires. En janvier 2017, Londres est devenu une des 32 villes européennes à être reliées directement à la Chine par un train de fret, comme Lyon en France, Duisbourg en Allemagne et Kouvola en Finlande.

Enfin, la Chine aimerait relier La Ceinture et la route à la voie polaire dans l'océan Arctique, route maritime rendue possible par la fonte des glaces due aux changements climatiques, pour tirer avantage des gaz, hydrocarbures et minéraux de la région, qui représenteraient un tiers des ressources mondiales non découvertes, développer la pêche intensive et accélérer le transport de marchandises.

Jamais aucun pays n'a investi autant et en si peu de temps dans le développement planétaire. Le montant final pourrait représenter de 3 200 à 6 500 milliards d'euros, que certains mettent en perspective avec les guerres américaines en Irak et en Afghanistan, qui ont coûté entre 3 200 et 4 800 milliards d'euros, selon une étude de l'université Harvard [7].

Cette année, la Chine, qui entretient déjà la plus grande armée au monde et est engagée dans de nombreux conflits à ses frontières, va consacrer 141 milliards d'euros à son budget militaire. Alors que Donald Trump s'isole, fidèle à son slogan « L'Amérique d'abord », qu'il a décidé de se retirer du Traité transpacifique et que le Brexit fait trembler l'Union européenne, Xi Jinping gagne du terrain et se pose en acteur incontournable en se proposant d'assister la communauté internationale « pour construire ensemble un nouvel ordre mondial plus juste et raisonnable » et « maintenir ensemble la sécurité internationale ». Plus grand contributeur de troupes parmi les membres permanents et deuxième à financer l'ONU, la Chine participe aux opérations de maintien de la paix à hauteur de 35 000 soldats depuis 2015 [8]. Le géant ne lésine pas sur le *soft power* pour gagner les cœurs des petits [9] et des grands [10], mais il en faudra plus pour convaincre certaines puissances, qui voient leurs sphères d'influence leur échapper.

La Russie observe de près la Chine s'aventurer dans les steppes d'Asie centrale et au Bélarus, meilleur ami de la Chine en Europe orientale. L'Inde est offusquée par la présence chinoise grandissante sur ses contours agités, du Cachemire à l'Arunachal Pradesh, et s'estime encerclée par le « collier de perles », réseau de ports en Chine et en Asie du Sud que l'Inde craint de voir utilisés à terme en bases militaires. Développé sur toutes les mers, ce réseau met la Chine dans la position de défier les États-Unis pour le titre de superpuissance maritime la plus importante au monde.

La réponse américaine est censée être la stratégie indo-pacifique menée par le Quad, une coalition formée en novembre 2017 par les États-Unis, le Japon, l'Inde et l'Australie. « Bien que les membres de la Quadrilatérale n'aient pas dit que leur objectif était de contenir la dernière grande nation communiste du monde, ils voient la montée du totalitarisme comme une menace potentielle pour la stabilité et la paix régionales et mondiales. Le groupement a déclaré que son but est de promouvoir la liberté et la démocratie et de faire en sorte que le libéralisme prévale sur le totalitarisme dans la région », commente le *South China Morning Post* [11].

« Alors que les pièces automobiles allemandes, les produits maternels et infantiles britanniques, le vin rouge espagnol et le lait en poudre polonais sont introduits sur le marché chinois, les fonds chinois répondent également au besoin urgent de relancer l'économie européenne », assure Xinhua [12], l'agence de presse chinoise officielle. Le groupe 16+1, constitué par la Chine aux portes de l'Europe et qui englobe la bande de pays de l'Estonie à l'Albanie, renforce la vigilance des Européens, qui commencent à repenser leurs relations alors que la Chine est le deuxième partenaire commercial de l'Union européenne.

Lors d'une visite en Thaïlande en février 2018, le Français Jean-Baptiste Lemoyne, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, a évoqué le sujet : « Dans le cadre de La Ceinture et la route, nous pouvons coopérer sur certains projets mais ils doivent être basés sur la réciprocité. Nous sommes d'accord pour nous engager dans une stratégie "gagnant-gagnant" mais il ne faut pas qu'une des parties gagne deux fois... » Une référence au slogan vendu par la Chine comme le principe d'un nouveau monde fondé sur l'harmonie, la paix et la prospérité commune.

« L'Europe est ouverte. La Chine quant à elle est dans un processus de fermeture politique et mercantiliste qui sape son propre soutien de surface à la mondialisation », estime le Conseil européen des affaires étrangères dans un rapport qui alerte sur l'urgence de la situation [13] : « L'Europe doit endiguer cette tendance avant même d'atteindre ses propres objectifs. Ceux-ci concernent les pratiques commerciales déloyales, les investissements stratégiques et autres pratiques qui compromettent la sécurité européenne, l'influence indue sur la prise de décision publique et les médias, et le respect des règles et de l'unité de l'UE. »

L'entrée en vigueur d'un accord de modernisation des instruments de défense commerciale européens est prévue pour fin mai [14]. « Cette réforme, avec la nouvelle méthodologie anti-dumping appliquée depuis le 20 décembre 2017, rend ces instruments plus rapides, efficaces et transparents. L'UE est ainsi mieux équipée pour faire face aux défis de l'économie globale et de la concurrence déloyale des importations. Aucune de ces mesures ne visent un pays en particulier », précise un porte-parole de la Commission européenne.

Interrogé sur les relations avec la Chine, il ajoute qu'en juin 2017, « une réunion de la plateforme UE-Chine [15], lancée fin 2015 pour contribuer à davantage de synergie entre les projets d'infrastructures de l'Union européenne et de la Chine, a permis des avancées concernant l'alignement entre les principes et les priorités des deux parties, ainsi que sur l'identification de projets concrets ».

L'ancien premier ministre Jean-Pierre Raffarin a été récemment nommé par le gouvernement représentant spécial pour soutenir les entreprises françaises qui souhaitent investir en Chine. Lors de son audition par la Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat [16], il a appelé au pragmatisme : « Les deux systèmes communistes russe et chinois sont censés être irréconciliables mais les deux hommes à leur tête ont créé une solidarité face à la réticence de l'Occident. Il faut que l'Europe continue à entretenir des relations avec Poutine, sinon il n'aura plus le choix que d'embrasser la Chine, et avec cette alliance, l'Europe deviendrait assez marginale en Eurasie. »

Selon le groupe de réflexion Bruegel, le cofinancement de certains projets d'infrastructures permettrait à l'Europe de retrouver sa place car, pour l'instant, les nouvelles routes de la soie sont construites sur la dette chinoise [17]. Une des plus importantes de l'histoire moderne, elle équivalait fin 2017 à 317 % de son PIB (voir ci-dessous).

Pour les trois années à venir, la Chine a identifié trois batailles intérieures prioritaires à mener : la

pauvreté, la pollution et la dette, notamment en poussant ses citoyens à investir dans son système bancaire. « Si la Chine, forte en production, veut réussir à se tourner vers une économie basée davantage sur la consommation et les services, ses habitants devront économiser moins et dépenser plus. La dette des ménages augmente rapidement à mesure que les gens empruntent pour payer des biens et des services », explique la *Nikkei Asian Review* [18].

Après une première édition en grande pompe à Pékin, en mai 2017, le deuxième forum La Ceinture et la route, prévu l'an prochain, sera l'occasion d'un premier bilan des ambitions économiques de la Chine, chez elle et à l'étranger.

LAURE SIEGEL

La Banque asiatique d'investissement dans l'infrastructure (BAII)

La Chine, créancière du monde, a spécifiquement créé la Nouvelle Banque de développement, le Fonds de la route de la soie et la Banque asiatique d'investissement dans l'infrastructure (BAII) pour financer La Ceinture et la route. Le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Australie ont rejoint la BAII, malgré les demandes explicites de l'ancien président des États-Unis Barack Obama de s'abstenir d'intégrer cette structure, vue comme une potentielle concurrente du Fonds monétaire international. La Banque chinoise de développement, gérée par l'État, a aussi promis d'investir 200 milliards d'euros dans La Ceinture et la route.

La Chine attend un retour sur investissement de 2 000 milliards d'euros dans la prochaine décennie, mais sans garantie que tous ces projets soient rentables. Le programme La Ceinture et la route aurait déjà rendu huit pays vulnérables sur le plan financier : Djibouti, le Kirghizistan, le Laos, les Maldives, la Mongolie, le Monténégro, le Pakistan et le Tadjikistan. Le Financial Times cite des officiels qui s'attendent à perdre 80 % du capital investi au Pakistan, 50 % en Birmanie et 30 % en Asie centrale à cause de la corruption.

Le plan repose sur une dette des entreprises d'État envers les banques d'État, qui prêtent également des milliards de dollars à des pays n'ayant pas les moyens de gérer des risques d'endettement à long terme. En 2017, la Chine a formellement obtenu un bail d'exploitation de 99 ans du port de Hambantota, après le défaut de paiement du Sri Lanka sur le milliard de dollars d'emprunt qu'il avait contracté, ce qui a été considéré par les citoyens comme une érosion de la souveraineté de l'île.

P.-S.

* MEDIAPART. 31 MARS 2018 :

<https://www.mediapart.fr/journal/international/310318/avec-la-route-de-la-soie-la-chine-veut-conquerir-l-economie-monde?onglet=full>

Notes

[1]

<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X000000/1X0A36IO.htm>

[2] Voir sur l'article original une carte interactive.

[3] <http://www.irasec.com/ouvrage112>

[4] <http://www.jeuneafrique.com/mag/453084/economie/cherche-chine-investissant-autant-afrique>

[5] <https://fra.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>

[6] <http://beltandroadcenter.org/2017/11/07/hungary-a-key-state-on-the-silk-road/>

[7] <https://research.hks.harvard.edu/publications/workingpapers/citation.aspx?PubId=8956&type=WPN>

[8] <http://www.china-un.org/eng/chinaandun/securitycouncil/thematicissues/peacekeeping/t1496645.htm>

[9] https://www.youtube.com/watch?v=H6Adz_arAYE

[10] <https://www.youtube.com/watch?v=98RNh7rwyf8>

[11] <http://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2121474/us-japan-india-australia-quad-first-step-asian-nato>

[12] http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/11/c_136274209.htm

[13] http://www.ecfr.eu/publications/summary/china_eu_power_audit7242

[14] http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-5377_en.htm

[15] <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-06-01-joint-agreed-minutes-second-chairs-meeting-eu-china-connectivity-platform.pdf>

[16] http://videos.senat.fr/video.594858_5ab0477ab4d66.nouvelles-%20routes-de-%20la-soie-%20--%20audit-ion-de-%20m-jean-%20pierre-raffarin?timecode=1143630

[17] <http://bruegel.org/2017/05/china-cannot-finance-the-belt-and-road-alone/>

[18] <https://asia.nikkei.com/magazine/20180301/On-the-Cover/The-hidden-risks-of-China-s-war-on-debt>