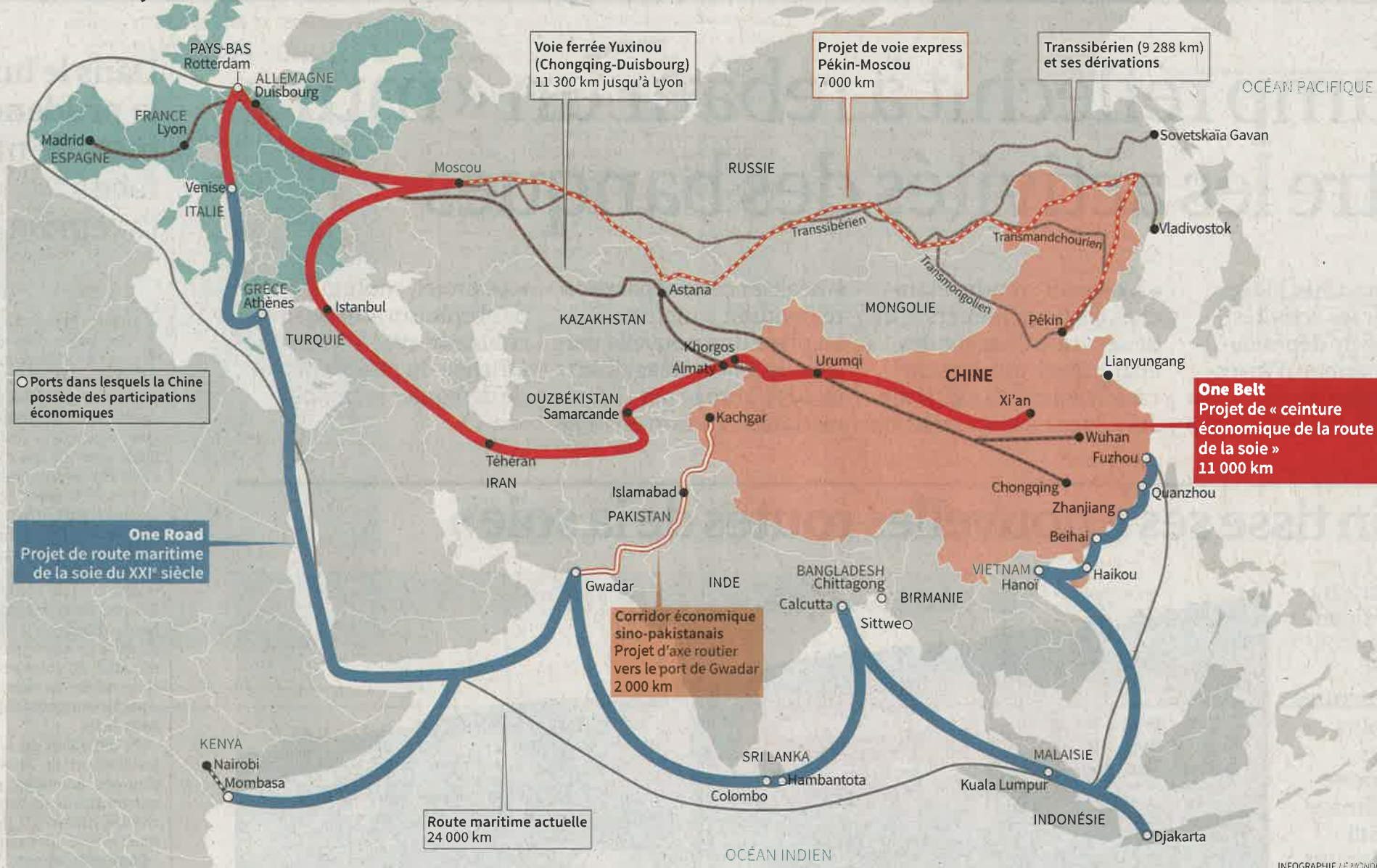


One Belt, One Road : la nouvelle route de la soie



Une mondialisation « made in China »

Ils arrivent chargés jusqu'à la gueule d'électroménager, de vêtements et de pièces détachées. Partis de Wuhan, dans le centre de la Chine, ces trains de marchandises ont traversé les steppes d'Asie centrale et parcouru, en dix-sept jours, plus de 11 000 kilomètres. Avec, comme point d'arrivée, la gare de Vénissieux, dans la métropole lyonnaise.

Depuis un an, à raison d'un convoi par semaine, l'ancienne capitale des Gaules est reliée, par voie ferrée, à l'ex-empire du Milieu. Elle n'est pas la seule en Europe. Londres, Madrid, Duisburg (Allemagne)... : une quinzaine de villes du Vieux Continent voient désormais régulièrement arriver des trains chinois. Les wagons repartent dans l'autre sens, lestés de vins et spiritueux, produits chimiques et articles pour bébés.

Les prémices d'un nouvel âge d'or commercial entre la Chine et l'Europe ? Rien n'est moins sûr. Ces connexions ferroviaires sont deux fois plus rapides que la voie maritime. Mais un train transporte moins de 100 conteneurs, contre 10 000 à 20 000 pour un cargo. Et les écueils sont nombreux : multiples formalités douanières, transbordements d'un pays à l'autre pour cause d'écarts de rails, besoin de sécuriser les convois sur des tronçons traversant des régions instables...

UNE RATIONALITÉ ÉCONOMIQUE EN DÉBAT

Au plan symbolique malgré tout, le succès est garanti. Ces nouveaux services de fret s'inscrivent dans les « Nouvelles routes de la soie ». Une initiative lancée en 2013 par le président chinois, Xi Jinping, dont le simple nom charrié, d'Est en Ouest, toute une mythologie.

Pour en assurer la promotion, Pékin devait accueillir lors d'un forum, dimanche 14 et lundi 15 mai, des représentants d'une centaine de pays. L'occasion, espère-t-on en coulisse, d'y voir un peu plus clair sur cette ambitieuse stratégie, aussi appelée OBOR pour « One Belt, One Road » (« Une ceinture, une route »). Cette mondialisation à la chinoise prévoit, jusqu'en 2050, des centaines de milliards de dollars d'investissements dans des routes, des chemins de fer, des ports ou des bases logistiques.

Le tout organisant un maillage terrestre et maritime de l'Extrême-Orient à l'Europe occidentale, en passant par l'Asie du Sud et l'Afrique. « En réalité, l'ensemble est assez flou : il y a beaucoup d'effets d'annonce, avec des projets qui existaient déjà et sont raccrochés, fait remarquer Jacques Gravereau, président honoraire de l'institut HEC Eurasia. On ne dispose encore ni de carte officielle ni de liste formelle des pays concernés. »

Les autorités évoquent une stratégie englo-

Pékin devait accueillir, dimanche 14 et lundi 15 mai, un forum international sur les « Nouvelles routes de la soie ». Une initiative portée par le président Xi Jinping

bant plus de soixante pays, soit les deux tiers de la population mondiale et près de la moitié du produit intérieur brut (PIB) global. Au-delà des enjeux d'influence qui guident ce plan pharaonique, sa rationalité économique fait débat.

Une certitude, pourtant : la manne financière de Pékin dispose d'un boulevard pour s'investir. La Banque asiatique de développement chiffre à 26 000 milliards de dollars (23 800 milliards d'euros) les besoins en infrastructures pour l'Asie émergente d'ici à 2030. « Bien dirigé, l'OBOR devrait soutenir la croissance et le développement à long terme des économies impliquées, salue, dans une note, Louis Kuijs, du cabinet Oxford Economics. Les infrastructures ainsi créées devraient particulièrement bénéficier à des régions parmi les moins développées au monde. »

Pékin a beau jeu de vendre une stratégie « gagnant-gagnant » fondée sur le « codéveloppement ». Il n'empêche. « La logique économique est d'abord articulée autour des intérêts chinois », souligne François Nicolas, de l'Institut français des relations internationales (IFRI).

En Chine, l'époque des taux de croissance échevelés est désormais révolue. Les entrepri-

**« PÉKIN A DÉJÀ
CONSTRUIT
DES ROUTES
SUR LESQUELLES
PERSONNE NE ROULE,
DES AÉROPORTS
QUI SONT VIDES.
LES ENTREPRISES
DOIVENT SE
DÉPLOYER AILLEURS »**

JEAN-FRANÇOIS DI MEGLIO
président de l'institut
de recherche Asia Centre

ses croulent sous les surcapacités, dans l'acier, le ciment ou les équipements lourds. « Ils ont déjà construit des routes sur lesquelles personne ne roule, des aéroports qui sont vides, souligne Jean-François Di Meglio, président de l'institut de recherche Asia Centre. Les entreprises doivent se déployer ailleurs, trouver de nouveaux débouchés hors des frontières. »

DANGER POUR LES PAYS VULNÉRABLES

Mais, si la Chine peut espérer vendre son savoir-faire dans les grands travaux d'ingénierie, les économistes contestent qu'elle puisse trouver là une solution suffisante à son problème massif de surcapacités.

« Le concept est formidable, ne serait-ce que par la convoitise qu'il suscite chez les pays partenaires. Mais en termes d'efficacité commerciale, tout cela ne remplace pas un accord de libre-échange », affirme aussi François Godement, directeur du programme Asie et Chine du Conseil européen des relations internationales.

Ce spécialiste de la Chine décrit un schéma d'ensemble « très morcelé », fait de voies coupées en rondelles. Selon lui, « 140 accords de transports différents ont été passés avec l'Asie centrale » : « On est vraiment dans une affaire de jeu bilatéral. »

Rien d'étonnant pour des projets souvent motivés par des impératifs plus géopolitiques que purement commerciaux. Avec de gros points d'interrogation sur leur rentabilité, surtout lorsqu'ils impliquent des pays instables, financièrement fragiles et minés par la corruption.

Fin janvier, l'agence de notation Fitch s'inquiétait des risques portés par les banques de l'ex-empire du Milieu. Dans bien des cas, « il est très incertain que les retours sur investissement soient suffisants pour permettre de rembourser intégralement les créanciers chinois », mettait-elle en garde.

Sans parler du danger pour les pays les plus vulnérables de se retrouver écrasés sous les dettes. Au Laos, la construction d'une ligne de chemin de fer à grande vitesse, labellisée OBOR, est estimée à quelque 7 milliards de dollars. Plus de la moitié du PIB de ce pays figurant parmi les plus pauvres de la planète.

Pour ses financements, la Chine ne s'est, d'ailleurs, appuyée qu'à minima sur la nouvelle Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures. Initiateur de cette dernière-née parmi les institutions multilatérales, « Pékin ne veut pas la lancer dans des projets douteux qui entacheraient sa crédibilité et préfère sans doute recourir à des établissements avec lesquels il fait ce qu'il veut », analyse M^{me} Nicolas. La part du lion des nouveaux prêts a ainsi été fournie par des banques publiques chinoises et un nouveau fonds doté de 40 milliards de dollars.

Selon Tom Miller, du cabinet de conseil Gavikal Dragonomics, des officiels chinois admettent en privé s'attendre à perdre 30 % de leur argent investi en Asie centrale. Et jusqu'à 80 % au Pakistan. Dans ce pays déchiré par le terrorisme, routes, centrales électriques et voies ferrées doivent sortir de terre dans le cadre du corridor économique sino-pakistanaï. Des milliers de soldats pakistanais ont été mobilisés pour assurer la sécurité des travailleurs chinois.

Ce chantier prométhéen est censé permettre à la Chine de s'offrir un accès à l'océan Indien, par le biais d'une voie longeant les pics de l'Hindou Kouch et des zones talibanes. Réaliste ? « N'oublions pas que la Chine est déjà venue à bout de chantiers qui défiaient l'imagination, comme le pont de Nankin [est] ou le barrage des Trois-Gorges [centre], rappelle M. Di Meglio. Et certains grands travaux menés à perte aujourd'hui auront peut-être un fort impact dans cinquante ou cent ans. » ■

MARIE DE VERGÈS

L'Afrique ne veut pas rester sur le bord de la route

L'HISTOIRE DIT que, au XIV^e siècle, des flottes maritimes chinoises accostèrent sur les côtes d'Afrique orientale, y développant de premières relations commerciales. Aujourd'hui, les cartes diffusées par l'agence de presse officielle Chine nouvelle font apparaître un seul point africain sur le tracé OBOR, « Une ceinture, une route » : Nairobi. La capitale kenyane doit être reliée à la ville portuaire de Mombasa grâce à une ligne de chemin de fer de 609 kilomètres, financée à 90 % par la banque publique chinoise Exim.

« Qu'on l'appelle Route de la soie ou Route de la Lune, peu importe aux Africains, l'essentiel pour eux est d'en être, et tous ces projets suscitent une grande excitation », indique Carlos Lopes, ancien secrétaire général de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique.

Des hauts et des bas

Les dirigeants du Kenya et de l'Éthiopie comptent parmi les vingt-huit chefs d'État présents au forum organisé par Pékin, les 14 et 15 mai.

« L'engouement manifesté par de nombreux pays africains, y compris à l'Ouest, contraste avec un plan qui semble ne concerner l'Afrique qu'à la marge, dit Clélie Nallet, de l'Institut français des relations internationales. Sans doute faut-il y voir l'expression d'une crainte que les investissements chinois à l'avenir se focalisent moins sur ce continent qui en a profité largement. »

La « chinafrique » a connu ces dernières années des hauts et des bas. Mais le continent africain attend toujours beaucoup de Pékin, son pre-

mier partenaire commercial depuis 2009. Et d'abord, qu'il l'aide à mieux s'insérer dans la production manufacturière mondiale, où les économies africaines tiennent un rang mineur.

Les projets d'infrastructures traditionnellement associés aux « Nouvelles routes de la soie » – ports, autoroutes ou chemins de fer – apparaissent comme de potentiels vecteurs d'industrialisation, créateurs d'emplois et porteurs de nouvelles technologies. ■

M. D. V.