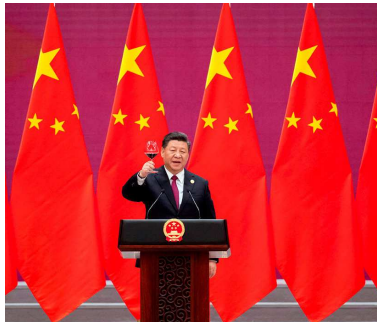


Les nouvelles routes de la Soie Les ambitions expansionnistes du président Xi Jinping consacrent la domination de la Chine d'Asie jusqu'en Afrique. Avant l'Occident ?

De notre correspondant en Chine, Sébastien Falletti

Modifié le 09/08/2019 à 08:29 - Publié le 07/08/2019 à 18:00 | Le Point



Prosperité ! Le président chinois, Xi Jinping, porte un toast lors du 2^e forum Belt and Road Initiative, à Pékin, le 26 avril.

Il surgit d'un pas décidé, en chef de meute de la diplomatie mondiale. A un bon mètre derrière, Vladimir Poutine joue des coudes avec l'euroseptique Viktor Orban, le Premier ministre italien Giuseppe Conte, le Pakistanais Imran Khan ou le trublion philippin Rodrigo Duterte. Christine Lagarde, Alexis Tsipras ou encore le secrétaire général de l'Onu, Antonio Guterres, ferment la marche des faire-valoir de la star incontestée du jour. Xi Jinping est un prestidigitateur. Ce 25 avril, dans un hall pharaonique de la banlieue de Pékin, le président chinois vient de rassembler à ses pieds 30 % du PIB de la planète et deux tiers de sa population, à l'occasion du 2^e forum de sa Belt and Road Initiative (BRI) - le projet Ceinture et Route, ce que nous appelons les nouvelles routes de la Soie. Durant son discours-fleuve retransmis sur écran géant, le dirigeant chinois le plus autoritaire depuis Mao promet de nouvelles voies « transparentes », « zéro tolérance pour la corruption » et des infrastructures « vertes ».

Quelques heures après ce triomphal raout organisé au pied de la Grande Muraille, la garde rapprochée du numéro un chinois renvoie au négociateur américain Bob Lighthizer un document confidentiel de près de 150 pages couvert de ratures : il s'agit de la version amendée d'un accord enterrant la hache de guerre entre les deux premières économies mondiales. Pékin revient sur ses engagements, refusant d'inscrire dans le marbre toute concession d'ouverture de son marché à la concurrence étrangère et de réduire le rôle dirigeant de l'Etat dans l'économie. Dans le Bureau ovale, Donald Trump fulmine et dégaine un tweet assassin : le président protectionniste rompt abruptement les négociations pour annoncer une hausse brutale des droits de douane américains de 10 à 25 % contre 250 milliards de dollars d'exportations chinoises, semant la panique sur les marchés financiers.

Nouvelle guerre froide. Au cœur des chancelleries et des cercles du pouvoir à Pékin, cet enchaînement d'événements ne trompe personne. Le succès du forum BRI - plus de 5 000 participants enregistrés et 67 milliards de dollars de contrats annoncés - a regonflé la confiance de l'« Oncle Xi », bousculé au début de l'année par l'offensive tarifaire de Trump et le ralentissement de la croissance chinoise. L'initiative constitue un bouclier pour parer les coups de boutoir du président américain à l'orée d'une nouvelle guerre froide qui s'annonce avec la première puissance mondiale. La participation de dirigeants du monde entier, y compris de l'Union européenne, qui critique pourtant officiellement le projet, donne un coup de fouet à sa vision stratégique. « Il est rassuré, car la BRI lui a permis de tisser suffisamment de liens pour prévenir un isolement en cas de conflit avec les Etats-Unis », analyse un diplomate.



Ferroviaire, le grand bond en avant. Un train porte-conteneurs de plusieurs centaines de mètres quitte la ville de Zhengzhou (province du Henan, dans le centre de la Chine) à destination de l'Europe.

Depuis des siècles, l'empire du Milieu vit dans la crainte d'un encerclement, et ses mandarins s'échinent à diviser méthodiquement les « barbares » pour prévenir tout front commun. Face au tenant de « L'Amérique d'abord », qui attaque tous azimuts, les stratèges chinois peuvent voir venir. Pour braver le caïd protectionniste, l'empereur Xi contre-attaque, chevauchant le mythe de Marco Polo, serinant la petite musique du « *doux commerce* » chère à Montesquieu, mais à grand renfort de grues et de marteaux piqueurs. « *Les nouvelles routes de la Soie sont le projet signature de son règne* », analyse Jean-Pierre Cabestan, professeur à l'Université baptiste de Hongkong.

Périphéries émergentes. Les grues jaunes s'agitent en silence au-dessus de la steppe kazakhe ocre et rocailleuse. Sous un ciel bleu limpide, les immenses pinces mécaniques saisissent les conteneurs comme des Lego pour les déplacer d'un convoi ferroviaire venu de Shanghai à un autre partant pour Moscou. Une opération indispensable du fait de l'écartement différent des voies russes et chinoises. « *C'est ici que l'Est et l'Ouest se rencontrent* », lance le Franco-Marocain Hicham Belmaachi, ancien du géant du transport maritime CMA-CGM et patron du port « sec » de Khorgos, à cheval entre le Kazakhstan et la Chine, en plein boom grâce à l'initiative de Xi. A l'horizon, des tours ont surgi du désert et un gigantesque poste-frontière autoroutier, nommé Horgos, peut désormais accueillir 2 500 camions par jour. L'endroit le plus éloigné des océans, au cœur de l'Eurasie, naguère uniquement fréquenté par des troupeaux de chèvres, se rêve en nouveau centre du monde. Géants de la logistique comme industriels commencent à miser sur cette nouvelle route intérieure Asie-Europe, alternative plus rapide au trajet maritime, qui prend plus d'un mois pour relier Shanghai à Rotterdam. Ici, en à peine quinze jours, des ordinateurs HP produits au Sichuan peuvent rejoindre Anvers ou Hambourg dans des wagons réfrigérés. A condition toutefois que les aiguillages ou les paperasseries aux multiples postes-frontières ne ralentissent pas la caravane. Si cette route est plus coûteuse que la voie maritime, elle est en revanche subventionnée de façon volontariste par Pékin comme par Astana, qui veut surfer sur la vision de Xi. « *La construction d'infrastructures est le préalable au développement économique* », ajoute Hicham Belmaachi.

La deuxième économie mondiale compte conquérir la planète à travers ses périphéries émergentes en étanchant leurs besoins criants d'autoroutes, d'aéroports, de gares et de réseaux de télécommunications. « *La Chine veut s'affirmer comme un leader des pays en développement en misant sur leurs besoins d'infrastructures* », résume Mathieu Duchâtel, directeur du programme Asie à l'Institut Montaigne. D'ici à 2030, le continent asiatique à lui seul devrait investir la bagatelle de 26 trillions de dollars en infrastructures pour poursuivre son ascension, a calculé la Banque asiatique de développement (BAD) en 2017. Et Pékin lorgne également sur la colossale demande de l'Afrique.

Les nouvelles routes de la Soie ne sont pas qu'un discours, mais une réalité sonnante et trébuchante : selon le Center for Foreign Relations, un groupe de réflexion américain, la Chine y a pour l'heure investi au moins 200 milliards de dollars.



Bras de fer. Donald Trump et Xi Jinping au sommet du G20 à Osaka, au Japon, le 29 juin.
Les présidents américain et chinois sont les meilleurs ennemis du monde...

Cap à l'ouest. Xi Jinping a déjà transformé l'essai. Il est loin, le temps des ricanements, lorsqu'il lança pour la première fois son projet titanesque à l'occasion d'un discours fondateur, en septembre 2013 à Noursoultan (ex-Astana), capitale kazakhe au cœur de la steppe. A l'époque, ses références nostalgiques à l'explorateur marocain Ibn Battuta ou à Marco Polo avaient fait sourire les chancelleries. « *L'Histoire est notre meilleur guide. La gloire des anciennes routes de la Soie montre que nulle distance géographique n'est insurmontable, continua, lyrique, l'Oncle Xi. Si nous faisons courageusement un premier pas l'un vers l'autre, nous pouvons emprunter un chemin conduisant à l'amitié, au développement partagé, à l'harmonie et à un avenir meilleur.* » En se lançant à l'assaut des steppes d'Asie centrale, de la jungle d'Asie du Sud-Est ou des déserts africains, Xi s'inscrivait délibérément dans une histoire longue qui résonne dans l'imaginaire populaire. Dès leur plus jeune âge, les

écoliers chinois lisent le classique « La pérégrination vers l'Ouest », roman burlesque du XVI^e siècle racontant l'expédition loufoque d'un moine et d'un sage à la recherche de manuscrits ancestraux entre Inde et Chine.

Le succès a été immédiat, confortant la mainmise du président chinois sur un appareil pyramidal, loin du leadership collectif de son prédécesseur Hu Jintao. Très vite, les officiels au garde-à-vous, effrayés par l'implacable campagne anticorruption menée par le « prince rouge », ont repris comme un seul homme le mot d'ordre présidentiel, devançant ses désirs. Mao l'autarcique avait ordonné à une Chine misérable de faire un Grand Bond en avant ; son lointain successeur trace un ambitieux cap pour l'usine du monde, à l'horizon planétaire. Aux quatre coins de l'empire, chaque projet financé par le secteur public ou privé - un pont, une autoroute, une conférence universitaire ou même un incubateur de start-up - est affublé du logo passe-partout de la BRI. Ce sésame devient essentiel pour arracher des fonds publics. Même les multinationales ou chefs de gouvernement en visite en Chine truffent leur discours de références à la BRI pour mieux flatter la deuxième économie mondiale, lorgnant sur son énorme marché et ses investissements.



Infrastructures. Une gigantesque autoroute, aux ouvrages d'art audacieux, traverse les montagnes du Tian Shan, dans la région autonome ouïgoure du Xinjiang. Elle relie l'ouest de la Chine au Kazakhstan.

Accro aux liquidités. Les nouvelles routes de la Soie sont le pendant international du « rêve chinois » de Xi, le slogan qu'il a martelé pour conquérir le Parti en 2012. Ce fils d'un compagnon de route de Mao, partisan d'un nationalisme décomplexé, juge que l'heure de la renaissance a sonné pour la Chine, rompant avec l'extrême prudence de Deng Xiaoping, qui appelait au contraire le pays à « attendre son heure ». En 2008, le krach financier de Wall Street a sonné le déclin de l'Occident et la fin d'un siècle et demi d'humiliations ouvert par les canonnières britanniques lors de la première guerre de l'Opium (1839-1842). Une parenthèse courte à l'échelle des « cinq mille ans de civilisation chinoise » dont le Parti se targue d'être l'héritier, mais cuisante. En lançant à nouveau les mandarins, les marchands et les ingénieurs sur les routes poussiéreuses des grands espaces, le nouveau timonier affirme le redressement d'une nation qui rêve de retrouver sa place, celle de centre du monde.

Le projet, suffisamment souple, devient le nouveau catalyseur du capitalisme rouge, offrant des débouchés aux grands groupes de construction étatiques comme aux entrepreneurs en quête de nouvelles frontières à l'heure de l'essoufflement de la croissance. Les critiques dénoncent une nouvelle fuite en avant d'un modèle insoutenable, gavé de subventions, produisant des montagnes de dettes pour le seul bénéfice des entreprises d'Etat et la gloire du Parti. « Les réformistes honnissent la BRI, ils la voient comme une perte d'argent au détriment du secteur privé, véritable moteur de la croissance chinoise », juge Richard McGregor, expert à l'Institut Lowy, à Sydney.

Pour nombre d'économistes, l'objectif caché de la BRI est d'exporter - à défaut de les résorber - les « surcapacités » d'un secteur de la construction essoufflé, tout en avançant les pions politiques de Pékin. Les constructions de voies ferroviaires du Laos à l'Afrique, en passant par la Thaïlande et l'Indonésie, financées par les banques publiques, permettent d'offrir de nouveaux contrats aux entreprises d'Etat et du travail à des Chinois employés jusque dans la savane africaine. « Xi est taillé dans le moule soviétique, il a une vision étatiste de l'économie », pointe le sinologue David Shambaugh, professeur à l'Université Georgetown, à Washington. Les nouvelles routes de la Soie prolongent un modèle accro aux liquidités, fondé sur les subventions et la centralisation, loin de la qualité exigée pour la montée en gamme de la deuxième économie mondiale, jugent les sceptiques.

Effet boomerang. Plus grave, la BRI menace d'emballer une nouvelle fois la dette du tiers monde, met en garde le Center for Strategic and International Studies. Car l'essentiel des fonds est constitué de prêts, loin d'être gratuits. « Ils sont sur un rythme d'au moins 10 milliards de dollars de prêts par an, ce qui est très substantiel », a calculé le chercheur Mathieu Duchâtel. Si Pékin ferme les yeux sur les entorses aux droits de l'homme ou à la démocratie, contrairement aux bailleurs occidentaux, il impose des taux d'intérêt commerciaux qui placent

certains pays plus fragiles en situation de dépendance. Huit d'entre eux, tels le Laos, le Kirghizistan ou le gigantesque Pakistan, devront 40 % de leurs créances à la Chine. Ainsi, le Sri Lanka a courbé l'échine et préféré céder pour quatre-vingt-dix-neuf ans son port de Hambantota, offrant aux navires chinois une escale stratégique au cœur de l'océan Indien en échange d'un allègement de sa dette. Echaudé, l'avisé Premier ministre malaisien Mahathir bin Mohamad, champion du Mouvement des non-alignés, a contraint Pékin à renégocier d'un tiers à la baisse le coût d'une future voie de chemin de fer dans la péninsule, accord conclu par son prédécesseur.



Ingénierie chinoise. Le 21 mars, inauguration du tunnel de Boten (nord du Laos, à la frontière chinoise), le long de la future ligne ferroviaire qui reliera Kunming (Chine) à Vientiane (Laos).

Les problèmes financiers du Pakistan sont autrement plus graves et révèlent les limites de l'offensive des nouvelles routes de la Soie. Principal bénéficiaire des largesses chinoises avec 62 milliards d'investissements, soit 20 % de son PIB, Islamabad est aujourd'hui au bord de la faillite et doit quémander l'aide des bailleurs internationaux. Le couloir sino-pakistanaï qui vise à relier l'empire du Milieu au port de Gwadar, sur l'océan Indien, n'a pas offert au pays d'Imran Khan le coup de fouet économique escompté. Et menace désormais Pékin d'un effet boomerang. « *Si le Pakistan entre en défaut de paiement, Xi risque d'être pointé du doigt* », juge Richard McGregor, qui fut correspondant du *Financial Times* à Pékin.

Encerclement. Ces turbulences sont un avertissement qui annonce un recalibrage du projet, rattrapé lui aussi par les difficultés intérieures de la Chine, dont la croissance est au plus bas depuis vingt-sept ans. « *Du fait du vieillissement de sa population et du ralentissement de son économie, la Chine n'aura bientôt plus le bazooka financier du passé* », avertit Richard McGregor, qui prédit : « *Les ambitions de la BRI vont être revues à la baisse et recentrées sur des projets plus modestes.* »

Une réalité déjà perceptible en avril lors du forum BRI, au cours duquel Pékin a ajusté son discours face aux critiques. « *La BRI n'est pas un club privé* », a juré Xi, répliquant à Washington et à Bruxelles. Pour amadouer des gouvernements sceptiques, la deuxième économie mondiale donne des gages de transparence sur les appels d'offres et la durabilité environnementale des projets. « *Ils mettent en scène l'écoute, mais les changements risquent d'être cosmétiques* », juge pourtant Mathieu Duchâtel.

Crise de croissance ou âge de raison ? Lancé en 2013 dans les steppes, le projet de Xi s'installe aujourd'hui dans le paysage eurasiatique, traçant sa route à travers montagnes, vallées et réseaux de télécommunications et encerclant l'hémisphère occidental américain. Un pari sur l'Histoire à la destinée encore incertaine. « *L'important est de regarder où en seront les nouvelles routes de la Soie dans cinq ans* », estime Richard McGregor. Une bagatelle à l'échelle de l'histoire de la Chine, mais un horizon proche pour l'empereur Xi, qui peut envisager un règne à vie. « *C'est le début de quelque chose, personne ne peut encore dire où cela nous mènera* », assure Hicham Belmaachi en regardant les grues s'agiter au-dessus des dunes de Horgos.

Une Europe très convoitée

« *Les Etats-Unis veulent dominer le monde, ce qui n'est pas le cas de l'Europe, dont le pluralisme politique n'est pas agressif. L'Europe est un partenaire digne. Le monde a besoin de trois points d'appui stables. Actuellement, il n'y en a que deux, la Chine et l'Europe.* » Les propos tenus au *Point* (n° 2444) par Ren Zhengfei, le patron de Huawei, confirment la volonté discrète mais tenace des Chinois de séduire l'Europe et de l'éloigner de son allié historique, les Etats-Unis. L'universitaire singapourien Kishore Mahbubani avait été encore plus explicite : L'Europe « *commet une grave erreur en demeurant le satellite américain sur le plan géopolitique. (...) L'Europe, si elle veut suivre ses propres intérêts, devrait s'allier à la Chine en Afrique* » (n° 2438). Désunir les blocs, semer la zizanie, faire les yeux doux à l'une des parties adverses est une tactique qui a toujours fait partie de l'arsenal géopolitique. Mais la fenêtre ouverte par la mandature si peu eurocompatible de Donald Trump a libéré chez

les Chinois un discours qui, il y a trois ans encore, n'aurait été ni tenable ni audible : Européens, vos véritables amis, c'est nous ; détournes-vous de cette alliance historique, transatlantique, qui a vécu. Même s'il se limite au discours, le pas est immense, car il suggère à l'Europe qu'une nouvelle ère serait en gestation, où il nous faudrait tourner le dos à plus de deux siècles d'amitié et à un concept qui nous définit encore, l'Occident. L'Orient serait l'avenir de l'Europe. Une révolution copernicienne. La route de la Soie en est la plus parfaite illustration, qui rappelle, même de manière fantasmagique, ces anciens temps où Europe et Asie commerçaient, alors que de l'Amérique il n'était pas encore question. En amoureux de la tradition, les Chinois nous flattent en nous rappelant que nous sommes l'original, que les Américains ne sont qu'une copie. Dès lors, ils élaborent un nouveau concept d'Eurasie, bien différent de l'ancien, qui concernait une Russie écartelée entre l'Europe et l'Asie. Il fut un temps, pas si lointain, où les Etats-Unis, pour affaiblir l'URSS, jouaient la Chine. Les cartes ont changé de main. Comme l'affirmait le patron de Huawei, personne ne peut bloquer la roue de l'Histoire.

F.-G. L.